



Scheepvaartmuseum Baasrode vzw

Nieuwsbrief juli 2022



[Nieuwsbrief uitschrijven](#)

Sint-Ursmarusstraat 137

9200 Baasrode

info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

www.scheepvaartmuseumbaasrode.be

052/46 31 28

1. Inhoud nieuwsbrief 1 juli 2022

1. Inhoud [Pag. 3](#)
2. Voorwoord van de voorzitter [Pag. 3](#)
3. Het bestuur [Pag. 3](#)
4. Agenda toeristisch seizoen 2022 [pag. 3](#)
5. De maritieme geschiedenis van Baasrode in het Hof van Peene [Pag. 4](#)
6. Stuurlui [Pag. 5](#)
7. Waarom staan stuurlui altijd achteraan [Pag. 5](#)
8. Ons Rosalie weer een stuk verder [Pag. 6](#)
9. Botteractiviteiten 14-06-2022 [Pag. 6](#)
10. Botteractiviteiten 15-06-2022 [Pag. 7](#) [en Pag. 8](#)
11. Botteractiviteiten 16-06-2022 [Pag. 9](#)
12. Herita en onze botter [Pag. 9](#)
13. De scheepswerven in België [Pag. 10](#)
14. Lijst van scheepswerven in België [Pag. 10](#) [Pag. 11](#) [Pag. 12](#)
15. Oproep fotomateriaal Vlassenbroek [Pag. 13](#)
16. Tuinfeesten in Lebbeke [Pag. 14](#)
17. Ontmoetingsfeesten [Pag. 15](#)
18. Gegevens van de vzw
19. Colofon

2. Voorwoord van de voorzitter

De nieuwsbrief van 1 juli ligt alweer voor jullie neus, het jaar is daarmee al halverwege!

Het leven op de site komt opnieuw op kruissnelheid, ik zou zelfs meer zeggen, het publiek is met rasse schreden de twee verloren jaren aan het bijbenen.

Onze administratie werkt op volle toeren, de site is elke dag bereikbaar, onze vrijwilligers zijn er, zoals al jaren, elke zaterdag en zondag, de botterbouwers zijn weer gestart en er komen nieuwe activiteiten aan.

Neem jullie tijd en geniet van de nieuwe nieuwsbrief.

Hopelijk zien wij mekaar op de site.

Jan Annemans

Voorzitter Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

3. Het bestuur.

Op vrijdag 29 april ging de jaarlijkse algemene vergadering door.

Aangezien de houten loods nu ingenomen is door een vaste tentoonstelling, moest er uitgekeken worden naar een nieuwe locatie, het provinciepersoneel bood spontaan aan om de benedenverdieping van de nieuwbouw in te richten voor de vergadering.

Kwart na vijf, het academisch kwartiertje hoort er immers bij, werd de vergadering geopend met een welkomstwoordje. Verder werden de noodzakelijke onderwerpen aangepakt, zoals balans, begroting, planning van het volgende seizoen, kwijting van de bestuursleden enz. Alles verliep vlekkeloos.

Aangezien er geen kandidaturen waren binnengekomen en twee bestuursleden, de secretaris en de penningmeester, dit jaar niet verkiesbaar waren, kwamen enkel de voorzitter en de ondervoorzitter in aanmerking, zij werden met handgeklap herkozen.

Het is wel zó dat de algemene vergadering niet de functies kiest maar wel de personen.

Met een drankje in de bar werden de geplogenheden van die dag besloten om 19.15u.

Maandag 2 mei volgde de eerste bestuursvergadering na de algemene. De eerste vereiste is de aanstelling van de functies, inderdaad, nu pas worden de in de AV verkozen personen opnieuw met een functie aangeduid.

De bestuursleden waren blijkbaar tevreden met de gang van zaken en bevestigden de gekozen bestuursleden in hun vroegere functies, met in gedachte "een winnend team hoeft niet veranderd te worden".

Voorzitter: Jan Annemans, Ondervoorzitter: Carlo Van Hoey,

Secretaris: Erik De Quick, Penningmeester: Denise Van Stappen.

Het nieuwe telefoonnummer.

Sinds 1 mei is de VZW Scheepvaartmuseum te bereiken op een nieuw telefoonnummer:

052/46 31 28 Doorgaans is het nummer doorgeschakeld naar de voorzitter.

4. Agenda

Elke zaterdag en zondag beheert de VZW de site. Om een gezellige namiddag door te brengen in de bar hoeft niemand een toegangsticket aan te schaffen.

De leden kunnen trouwens, op vertoon van hun lidkaart, gratis de hele site bezoeken.

Zaterdag 3 september: tweede versie Ontmoetingsfeesten, locatie zaal Ontmoeting en de parking.

Zondag 11 september: Open Monumentendag

Weekeinde van 17- en 18 september: Scheldefeesten

5. De maritieme geschiedenis van Baasrode in het Hof van Peene

Zoals vroeger aangekondigd is op 7 maart de tentoonstelling “De maritieme geschiedenis van Baasrode” geopend in het Hof van Peene. Na een kleine verwelkoming door de heer Karel Peeters nam minister van staat Herman De Croo het woord. Hij bedankte de mensen van Baasrode die alles in het werk stellen voor het behoud van hun erfgoed. Na Herman heb ik zelf enige toelichting gegeven bij de tentoonstelling.

Deze is niet enkel samengesteld uit de tentoonstelling die van de werf verwijderd is maar ze is ook uitgebreid met fotomateriaal van Achiël Triempont, wat de kwaliteit garandeert.

Achiël stond immers in voor de opstelling op de bovenverdieping, hij was geassisteerd door de heer Jozef De Koning. Na het beëindigen van de noodzakelijke toespraken heb ik Herman de nodige uitleg gegeven over de beelden op de panelen. Na de rondgang hebben wij met Herman de afspraak gemaakt om een persoonlijke rondleiding te geven op de werf, een voorstel dat wij natuurlijk met beide handen aanvaard hebben.

De fotograaf van dienst was Geert De Rycke, verslaggever voor Het laatste Nieuws was Nele Dooms.



6. Stuurlui

Op 11 mei werden wij gebeld door een journalist van “Het Nieuwsblad” met de vraag: één van onze lezers heeft een lezersbrief geschreven waarop wij een antwoord moeten formuleren:

“waarom wordt een schip bestuurd vanaf het achterschip?”

Zoals heel vaak het geval is, kostte het héél wat tijd om die man de nodige scheepsterminologie te verklaren. Uiteindelijk lukte het toch en enige tijd later verscheen het bewuste antwoord in de krant.

Blijkbaar kwamen wij als eerste aan bod om de bewuste vraag te beantwoorden, later werden ook anderen geïnterviewd wat uiteindelijk tot een interessant artikel leidde, zie hieronder.

7. Waarom staan de beste stuurlui achteraan? ‘Ik woon al heel lang aan de splitsing van het Albertkanaal en het Kempisch kanaal, en zie dus dagelijks vele schepen voorbijvaren. Ik vraag me altijd af waarom de stuurhut zich achteraan het schip bevindt. Het is toch ondenkbaar dat een vrachtwagenchauffeur áchter zijn lading zou zitten, of een machinist zijn trein bestuurt vanuit de achterste wagon? Hans Flebus, Ham. De binnenscheepvaart wordt weleens verweten niet innovatief genoeg te zijn. Het overgrote deel van de binnenvaartschepen ziet er al honderd jaar min of meer hetzelfde uit, klinkt het. Dan gaat het onder andere over de positionering van het stuurhuis of de stuurhut, die honkvast achteraan het schip blijft staan. Een overblijfsel dat stamt uit een tijd waarin nog geen sprake was van comfortabele en warme stuurhutten. Vroeger stond de schipper in weer en wind achteraan het schip. Op het dek: “De reden daarvoor was heel erg simpel”, zegt voorzitter Jan Annemans van het Scheepvaartmuseum in Baasrode: “Vroeger was het helmhout – ook bekend als de roerstok, het inspit, de helmstok of de roerarm – waarmee de schipper het roer bediende, rechtstreeks verbonden met dat roer. Roer en helmhout moesten dus noodgedwongen dicht bij elkaar staan. Vandaar ook de positie achteraan van de schipper, en later dus ook de stuurhut. Na die rechtstreekse verbinding kwamen dan de lange zware assen of kettingen om het roer te bedienen. Ook daarbij was de afstand beter zo kort mogelijk.” Botsen met brug: ‘Maar moderne schepen hebben dikwijls een extra boegschroef, ze varen intussen met een hydraulische of elektrische aansturing die vanuit de joystick en het bedieningspaneel vertrekt naar het roer. Dus zou je denken dat ze in de scheepvaart die traditionele positie van de stuurhut ook in vraag stellen. Maar de stuurhut elders op het dek positioneren, gebeurt slechts heel sporadisch.’ –Alleen met een heel specifiek doel breekt nood eens wet”, zegt Pol Jansen, manager van Scheldewerf Rupelmonde, waar voornamelijk binnenschepen worden hersteld en gebouwd. Slecht één keer in de geschiedenis van zijn scheepswerf heeft hij al een boot afgeleverd met een stuurhut vooraan: een catamaran bedoeld voor de Braziliaanse binnenvaart. In de zeevaart is een stuurhut meer vooraan het schip nochtans niet uitzonderlijk. Denk maar aan cruiseschepen, waar de ‘brug’ – zoals een stuurhut in de zeevaart wordt genoemd – voor al de rest staat, om de hoogte te kunnen beperken en tegelijk het zicht te behouden. Of aan vrachtschepen die stapels containers transporteren. Die kiezen ook vaak om de brug in het midden te positioneren. Zijn er dan geen uitzonderingen in de binnenscheepvaart? Jawel. Twintig jaar geleden waren Neokemps heel kort trending. Die werden gebouwd met de stuurhut vooraan, omdat containers de zichtlijn van de schippers niet zouden belemmeren. Ook bij rondvaartboten is het gebruikelijk. “Maar een stuurhut achteraan brengt ook veel voordelen mee”, zegt Jansen. “Het is beter voor de stabiliteit. Een schip ligt achteraan ook dieper in het water: als de stuurhut vooraan zou staan, zou die weleens met een brug kunnen botsen. Er is ook een heel praktische reden. Op grotere schepen is meestal een woongedeelte voorzien. Achteraan het schip is daarvoor meer plaats. Omdat schippers niet helemaal het dek over zouden moeten, is het gemakkelijker dat stuurhut en woning dicht bij elkaar liggen. Overzicht bewaren: “Een bijkomend voordeel van de stuurhut achteraan: je hebt een volledig overzicht over het schip”, zegt Jacobus –Eppinga, zelf schipper en leerkracht Rijn- en binnenscheepvaartvakken aan De Scheepvaartschool-Cenflumarin in Antwerpen. Als de boeg maar een heel klein beetje afwijkt, zie je dat van achteraan op het schip onmiddellijk. –Tegenwoordig wordt ook wel gebruikgemaakt van camera’s om geen dode hoek meer te hebben. “Maar als je met een schip van 110 meter lang vaart, is het fijn dat je de 85 meter voor je ziet reageren, en maar 25 meter niet direct in het oog hebt. Zeker als je met een schip van 11,5 meter breed door een sluis van 12 meter breed moet. Dat is toch altijd even stressen.”

(Tommy Huyghebaert).



8. Botterwerkzaamheden: ons Rosalie weer een stuk verder

Week 24 van 2022 bracht de botteractiviteiten weer op gang.

De begroting van de vzw voorziet dit jaar vier weken waarin de Spakenburgse botterbouwers in Baasrode actief zullen zijn, de week van 13 tot 17 juni was de eerste.

Met trots laten wij jullie genieten van de drie dagverslagen.

9. Botterwerkzaamheden 14-06-2022

Juni brengt weer de botteractiviteiten op gang.

Zoals verwacht komen de mensen uit Spakenburg pas om 10.00 u toe op de werf, Utrecht en Antwerpen doen hun karaktertrekken als hinderpalen alle eer aan! Ton is achterwege gebleven, Jeroen en Cuyler zijn van de partij, zij hebben een nieuwe collega, Rogier meegebracht, blijkt een specialist houtbewerker te zijn.

Eén van onze voornaamste vrijwilligers/botterbouwers is achterwege gebleven, onze Maurits heeft even afgehaakt. Zoals gewoonlijk wordt eerst en vooral de staat van het schip gecontroleerd, het is immers al geleden van vóór de winter dat er nog aan de botter gewerkt is. De 5 dekbalken die vorig seizoen al klaargemaakt waren en die voor het winterweer in de houten loods opgeborgen waren, worden weer van stal gehaald en op hun plaats gelegd. Maar niet vooraleer zij voorzien worden van de nodige versieringen, zij blijven immers zichtbaar in het vooronder en moeten het nodige "luxe-uitzicht" verzorgen. Dit gebeurt door de scherpe onderkanten van elke balk te breken van tegen de wegering waar ze op rusten tot aan de langsscheepse dekversteving waarop ze liggen. Ondertussen heeft Achiël de nodige foto's van het model van de Rosalie doorgestuurd naar Jeroen, wat de scheepsbouwers de nodige informatie geeft over de details waarmee stilaan rekening moet gehouden worden. Om 2 uur komen de drie botterbouwers het model van de Rosalie bij Jan inspecteren wat heel wat bijkomende informatie verschaft omdat het vooronderdek van het model kan verwijderd worden om meer inzage te krijgen van de strijkende mast. Na het bezoek beginnen de mannen aan het zwaardere werk. Tegen de waterbalk aan moet nog een balk gemonteerd worden die de volle breedte van het schip beslaat, hiertegen wordt later de mastkoker gemonteerd. De zwaarste stukken zijn echter de vulstukken die zowel aan stuur- als aan bakboord geplaatst moeten worden om de mastbank te vervolledigen en de volle breedte te bezorgen.

De eerste dag wordt afgesloten met de bedenking dat vandaag ongeveer één ton materiaal aan de Rosalie is toegevoegd! Een tweede "openbaring" die ons medegedeeld wordt bij een afsluitend pintje, is dat Rogier de schoonzoon blijkt te zijn van onze vroegere Henk, de wereld is toch O zo klein, zéker in ons wereldje.

Een derde openbaring is de reden waarom Ton, deze keer er niet bij is, hij en uiteraard zijn vriendin krijgen er deze week een klein scheepsbouwertje bij. Van harte proficiat van onzentwege!

10. Botterwerkzaamheden 15-06-2022

Onze artiesten komen het toneel op, ze zijn mooi op tijd, ze slapen immers in Baasrode en hebben dus geen last van enig fileoponhoud. Bij het palaver vooraf wordt meer duidelijkheid geboden over de mastbank.

Rogier geeft het enorme stuk hout de vereiste ronding, Jeroen zorgt voor de bevestiging van dit cruciale onderdeel aan boord. Wij mogen het een vulstuk noemen, de balk die tegen de waterbalk aan komt te liggen en die de volle breedte van het schip overspant. Hij zal ook de achterkant van de mastkoker de nodige steun geven.

Nog vóór deze twee balken komt er nog eentje die voorlopig ook dezelfde lengte heeft en eveneens in de wegeringen ingelaten wordt, de bank krijgt hierdoor haar volle breedte van 70 centimeter. Later, wanneer de mastkoker geplaatst wordt, zal de nodige ruimte er tussenuit gehaald worden

Tussen de verschillende balken haalt Jeroen de zaag zodat de verschillende onderdelen perfect aansluiten.

Ondertussen is ook begonnen met het mastspoor klaar te maken, dit is de in de lengterichting lopende balk die op de liggers rust en die de wangen van de mastkoker, onderaan, van breedte en op hun plaats houdt.

Cuyler heeft zijn plaats ingenomen in de loods en zorgt ervoor dat de resterende plechtbalken van model gemaakt en geschaafd worden, zij zijn ook klaar om te monteren. Naar gewoonte wordt de dag afgesloten met een glaasje en het nodige overleg over de te volgen strategie. Deze middag was het vergadering van de stuurgroep, met andere woorden een uitgebreide delegatie met aan het hoofd mevrouw An Vervliet, deputé die over onze zielenzaligheid waakt. Ze durft het aan de stelling aan de botter te beklimmen en slaakt een kreetje van bewondering, zo gauw ze haar hoofd boven het potdeksel steekt.

Inderdaad, al teveel klinkt het commentaar “dat schip ligt daar al jaren zonder dat er iets verandert”. Aan de buitenkant schijnt er geen beweging in te zitten maar als bezoekers de moeite doen om eventjes de ladder op te klimmen om het interieur te bekijken, komen ze tot een andere conclusie.



Mevrouw An Vervliet, gedeputeerde voor o.a. Erfgoed en de Heer David Beirens, raadgever van Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, worden geïnformeerd door Jeroen over de werkzaamheden aan de botter Rosalie.



En Jan Annemans, voorzitter vzw SVM, kan als initiatiefnemer en bezieler van dit botterproject, terecht fier zijn met de belangstelling en vorderingen van de werken.

11. Botterwerkzaamheden 16-06-2022

Zoals steeds krijgen onze mensen het verslag van de vorige dag te lezen, op zoek naar eventuele fouten.

Ook vandaag is dat het geval, In tegenstelling van wat gisteren door verslaggever gedacht was, blijkt het mastspoor te bestaan uit één massieve blok hout waarin de voeten van de mastkokerwangen ingelaten worden, dit werkje staat vandaag op het programma. Het was de taak van Rogier dit “stukje van ongeveer 150kg” voor te bereiden, Jeroen heeft het ter plekke aangepast aan de onderliggende liggers. Daarbij was opgevallen dat er één ligger te weinig geplaatst was; de vaklui hebben er al onmiddellijk eentje bijgelegd! Uiteraard moest hij, en daar bedoelen wij mee het mastspoor, met vereende krachten aan boord gehesen worden. Wie denkt dat Cuyler ondertussen, op zijn rug in het gras gelegen heeft, is lelijk mis, de man heeft het gepresteerd om alle dekbalken van het vooronder klaar te maken voor montage plus daarbij nog de wangen van de mastkoker. Deze rechtopstaande balken worden liefst 3 meter hoog en 32 centimeter breed, later zullen zij de mast steunen en hem de mogelijkheid geven gestreken te worden.

Het draaipunt van de mast moet zodanig hoog liggen dat de mastvoet mooi voor de kachel in het vooronder vlot kan passeren. Bij het strijken van de mast zullen er verschillende zaken in het oog moeten gehouden worden, vooreerst moet de overloop losgemaakt worden, vervolgens moet het ijzeren mastluik weggenomen worden en tenslotte de koekoek opzij worden gelegd. Dit werkje is niet voorzien om alle dagen voor je plezier uit te voeren, maar zal alleen bij uitzondering noodzakelijk zijn. Enkel de kortere dekbalken die tussen de wegeringen en de steunbalken komen te liggen, moeten nog bijgewerkt worden. Om deze laatste nog te monteren ontbreekt de tijd.

Tegen zessen wordt de eerste werkweek in 2022 afgesloten.

Dit gebeurt natuurlijk niet zonder vooreerst het verslag overlopen te hebben en de nodige suggesties te noteren.

Het schip moet ook aan stuurboord, de zonnkant, dringend, boven de waterlijn, in de harpuit gezet worden

Bij een grondige inspectie kunnen de scheepsbouwers, met tevredenheid vaststellen dat de Rosalie zich opvallend goed houdt. De Spakenburgse jongens hebben de zwaarste stukken hout in de houten loods aan de kant gelegd, nu is het aan onze vrijwilligers om de loods opnieuw toonbaar te maken voor het publiek

Ons Rosalie ziet er weer een stuk fraaier uit!

12. Herita projectrekening Baasroodse botter Rosalie

In het fiscaal jaar 2021 hebben héél wat sponsors een gift gedaan op de projectrekening “bouw van de Baasroodse botter Rosalie” bij Herita, het overkoepelend orgaan voor erfgoedverenigingen.

Bij een minimumstorting van €40 krijgen de gulle schenkers een fiscaal attest waarop zij 60% fiscaal voordeel krijgen.

Hierbij nog eens de projectrekening:

nummer IBAN BE33 7460 2844 9946 - BIC KREDBEBB, met de vermelding GIFT BOTTER ROSALIE.

13. De scheepswerven in België.

Op zaterdag 2 april 2022 heeft deputé Ann Vervliet, verantwoordelijk voor cultuur bij de provincie Oost-Vlaanderen, in de "houten loods", één van de vroegere werkhuizen van de oorspronkelijke werf Van Damme, een overzichtstentoonstelling geopend met als thema: De scheepsbouw op de Schelde tussen Baasrode en Rupelmonde.

De bedoeling van het initiatief is uiteraard niet de verschillende werven op te lijsten tussen de twee Schelgedorpen maar wel de fietstoeristen een aantrekkelijke route aan te bieden langsheen de Schelgedijken, de grootste werf die België ooit gekend heeft, was immers de Boelwerf in Temse.

Toch biedt het opzet héél wat mogelijkheden, de fietser leert niet alleen de veren van Baasrode en Tielrode kennen maar bekijkt ook Sint-Amands en Mariekerke vanuit een ander perspectief.

Hamme biedt daarenboven nog de mogelijkheid het veer van Tielrode (de toeter) te nemen of enkele kilometers verder te fietsen langsheen de Mirabrug in het centrum van Hamme.

In de twintigste eeuw heeft de Belgische staat het gepresteerd de overgrote meerderheid van de werven het zodanig moeilijk te maken dat zij verplicht waren de poorten te sluiten.

Niet alleen de staat was de reden dat zoveel werven sloten, ook de evolutie van de scheepsruimte was een oorzaak. Jarenlang was de spits, met zijn 390 ton laadvermogen, het ideale schip voor België en Noord-Frankrijk, het was de gewoonte in schippersmiddens om de oudste zoon op een tweede spits te zetten, wat de mogelijkheden van de familie uitbreidde. De schaalvergroting werd ook gevoeld op de Baasroodse werven en vooral op de werf Van Damme die zich in haar drang tot uitbreiding bekrompen voelde door twee werven van de familie Van Praet.

Dit was ook de aanleiding voor de verplaatsing van de oorspronkelijke site van de werf Gaston Van Damme naar een gloednieuwe vestiging ten noorden van de kil. Het opzet was niet zozeer de bouw van grotere binnenschepen maar ook zich toe te leggen op de constructie van kleinere zeeschepen, zoals kustvaarders en vissersschepen; dergelijke Engelse kustvaarders deden immers regelmatig de kaden van Baasrode aan met ladingen veevoeder.

De metamorfose van de werf Van Damme komt nog aan bod in één van de latere nieuwsbrieven van het Scheepvaartmuseum. In feite is België rijkelijk voorzien van waterwegen. Het spreekt voor zich dat niet alle vaarwegen toegankelijk waren voor alle types van schepen, elke vaarweg heeft immers zijn beperkingen qua diepte of breedte. Het spreekt eveneens vanzelf dat werven die gesitueerd lagen op kleinere vaarwegen zich niet gingen bezighouden met de constructie van schepen die zelfs niet konden aflopen, met ander woorden, de grootte van de lokale werven paste zich aan de ruimte van de rivier en de bijhorende schepen aan.

Misschien komt het nu wel goed uit om een overzicht te geven van de verschillende scheepswerven en hun verspreiding over het grondgebied.

14. Lijst van scheepswerven in België

Schelde langs linkeroever

Meijntjens, Antwerpen, nieuwbouw.

Maes, Burcht, dwarshelling, herstellingen.

De Wilde, Burcht, later Lenaerts, dwarshelling, nieuwbouw en herstellingen.

Mercantile, Burcht, moederbedrijf in haven van Antwerpen, droogdok en dwarshelling, herstellingen.

CNR Chantier Naval Rupelmonde, Rupelmonde, 2 dwarshellingen waarvan één was uitgerust met navipark, nieuwbouw en herstellingen.

Herbosch, Rupelmonde, later NSW Nieuwe Scheldewerven, dwarshelling en getijdenbank, nieuwbouw en herstellingen.

Jos Boel, Temse, latere Boelwerf, nieuwbouw en herstellingen, in later stadium enkel zeebouw.

Schelde langs rechteroever

Cockerill Yards, Hoboken, nieuwbouw en herstellingen, ook van binnenschepen in de periode 1965 1970.

Sint Pieter, Hemiksem, was dochterbedrijf van scheepswerf Jacobs, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Smids Frères, Hemiksem, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling, maakte veel prefab schepen voor Congo.

Hector De Wachter, Hemiksem, nieuwbouw en herstellingen, langshelling.

Jacobs, Schelle, herstellingen, dwarshelling was bereikbaar via een tijgebonden vaargeul die uitmondde in de Schelde.

Engelen en Van Landeghem, Buggenhout, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Van Praet Dansaert, Baasrode, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Van Damme, Baasrode, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Antwerpen haven

Herbosch, herstellingen, betonnen drijvend droogdok dat kon afgezonken worden. Was zusterbedrijf van Herbosch Rupelmonde. Had vroeger ook een werf in Schoten (droogdok) op het kanaal van Schoten naar Turnhout.

Kanaal Gent Terneuzen

Coppens, Zelzate, herstellingen, langshelling.

Scheepswerven van Langerbrugge Rodenhuijze, Langerbrugge, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling met navipark.

Gent Zeehaven

Beauval, herstellingen, droogdok.

Pol De Roose, Melle, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Mainil, Ledeborg, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Ganda werf, Merelbeke, nieuwbouw.

Brugge

Scheepswerf Minnewater, herstellingen, droogdok.

West-Vlaamse Scheepswerven, Oostkamp, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Kanaal Duinkerken Nieuwpoort

A. Van Den Bussche, Veurne, herstellingen, dwarshelling.

Rupel rechteroever.

Janathijs, Rumst, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

R. Van Der Auwera, Rumst, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

A. Vergauwen en Zonen later Ww Vergauwen, Boom, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Rene De Winter, Boom, nieuwbouw.

Gebroeders Vergauwen (zonen A. Vergauwen), Boom, nieuwbouw.

E. Lambrechts, Boom, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

A. Letzer, Boom, nieuwbouw en herstellingen, droogdok (werd ooit als aangrenzend aan de scheepswerf van Lambrechts bij deze gevoegd als scheepswerf E. Lambrechts).

Hellemans, Boom, nieuwbouw (beter gekend onder de naam Jef Paljas en mede door zijn uitzonderlijk mooie vorm van zijn achterschepen) Coute Poule.hennegat.

Claessens en zonen, Boom, nieuwbouw en herstellingen droogdok, (capaciteit van het droogdok 12 spitsen!!!)

Gebroeders De Wachter, Boom, nieuwbouw, beter bekend onder de naam Mon De Wachter, de enige werf die schepen bouwde in de jaren 60 in een afgesloten loods.

Dralet Boom, later Th. Lefever, nieuwbouw en herstellingen, langshelling.

Henri Kennes, Boom, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Fulton, Boom, later E. Lambrechts, ook eigenaar van bovenvermelde werf, herstellingen, droogdok.

De Wachter en zoon, Niel, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Rupel linkeroever.

Ooms, Klein-Willebroek, later Fulton, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Spillemaeckers, Klein-Willebroek, later Fulton, als hoofdwerf met voorgaande werf voor de kleinere schepen, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Fulton Marine, Ruisbroek, nieuw gebouwde werf tussen Rupel en het zeekanaal, nieuwbouw en herstellingen, navipark. Werd opgericht in vervanging van de vorige werf die verouderd was en buiten gebruik gesteld werd.

Armement Fluvial Belge AFB, scheepswerf van Wintam, Wintam, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Verbindingsarm zeekanaal Willebroek met Rupel.

Dumont en Van Der Vin, Klein-Willebroek, nieuwbouw en herstellingen van baggermateriaal, pontons enz. voor waterwerken.

Durme

De Durme, Tielrode, Heyman (ex burgemeester Tielrode), nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Moervaart Van Garsen, Moerbeke Waas, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Dender

Deux Acren, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Zuid Willemsvaart

Savelkoul, Bocholt, herstellingen, droogdok.

Sint-Barbara, Eidsen, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Schelde Wallonië

Kain, bij Doornik, nieuwbouw en herstellingen droogdok.

Maas

Scheepswerf van Monsin, Monsin, Luik, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Scheepswerf van Nameche, Nameche, nieuwbouw en herstellingen.

Scheepswerf van Andenne, Andenne Seilles, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Sambre et Meuse, Beez, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

Samber

Michot, Thuin, nieuwbouw en herstellingen, droogdok.

Scheepswerf Van Kerckhoven, Pont De Loup, droogdok en helling.

Schelde-kanaal van Blaton.

Scheepswerf Plaquet, Peronnez lez Antoing, nieuwbouw en herstellingen, droogdokken.

Scheepswerf Mory later gebr. Jooren, nieuwbouw en herstellingen, dwarshelling.

15. Oproep fotomateriaal Vlassenbroek

Zoals in de nieuwsbrief van april al aangekondigd, organiseert de vzw, in combinatie met de Vlaamse Waterweg, een tentoonstelling over 70 jaar Vlassenbroek en het nieuwe overstromingsgebied.

Er werd al een hele verzameling aangeboden maar toch durven wij nogmaals de oproep lanceren om foto's van Vlassenbroek na de overstroming in 1953 te verzamelen.

Voor de goede gang van zaken vragen wij diegenen die zich geroepen voelen om mee te werken aan de tentoonstelling, zich enkel op zondag in het museum aan te melden, wij kunnen dan ook hun achterliggende verhalen noteren.

Jan Annemans ,Sint-Ursmarusstraat 67/1

Tel. 052/33 34 26

Of in het museum, enkel op zondag van 14.00u tot 18.00u Sint-Ursmarusstraat 137

Tel. 052/46 31 28

9200 Baasrode



16. Tuinfeesten in Lebbeke

54e TUINSHOW, georganiseerd door Tuinhier Lebbeke Kruis vzw.

Tijdens de opening op zaterdag 11 juni 2022 van deze prachtige expositie van bloemenstukken, planten en kunstwerken, werd de samenwerking vermeld met het Scheepvaartmuseum Baasrode door mevrouw Maria Van Keer, Lebbeekse schepen van o.a. land- en tuinbouw, cultuur en feestelijkheden.

Onze in bruikleen gegeven stukken zoals een jol, riemen, een stuurrad, handgebreide visnetten, palingfuik enz., dienden mede als decor voor de mooi versierde expo-hal.

De vele bezoekers konden genieten van deze oase van geur en kleur!



17. Ontmoetingsfeesten

Op 3 september 2022 wordt de eerste versie van de nieuwe reeks “Ontmoetingsfeesten” georganiseerd.

Het is ruim 25 jaar geleden dat de vroegere feesten gehouden werden, met dien verstande dat deze naar een bepaalde strekking georiënteerd waren. Dit is heden ten dage niet meer het geval. Een zaak temeer: vorig jaar heeft het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen een akkoord gesloten met de kerkfabriek om tot een verregaande samenwerking te komen over het gebruik van de zaal en de parking.

Anders gezegd, de bewuste parking kan ook gebruikt worden door bezoekers van de provinciale site Scheepswerven Baasrode. De feesten gaan door van 14.00u tot 20.00u.

Op deze namiddag zullen verschillende Baasroodse verenigingen de handen uit de mouwen steken om zichzelf en de gemeenschap aan het publiek voor te stellen.

Onze vzw Scheepvaartmuseum Baasrode zal het publiek voorzien van koffie met pannenkoeken.

Tegelijk zullen het boek “De maritieme geschiedenis van Baasrode” en de nieuwe brochure over onze botter Rosalie te koop aangeboden worden.

18. Gegevens Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

Adres: Sint-Ursmarusstraat 137, 9200 Baasrode

Telefoonnummer: 052/46 31 28

E-mailadres: info@scheepvaartmuseumbaasrode.be

Bankrekening: BNP Paribas Fortis: BE37 0011 3713 3828- BIC GEBABEBB

BTW-nummer: BE0420 511 430 Ondernemingsnummer: 0420 511 430

19. Colofon

Teksten: Jan Annemans

Correcties: Maurits Vernimmen- Denise Van Stappen

Fotografie & lay-Out Achiël Triempont, Denise Van Stappen, Geert De Rycke (Het Laatste Nieuws)

