

HET KATHOLIEKE SCHIPPERSWERK IN GENT (EIND 19DE EEUW-1978)

Deel 3. In vaak moeilijke tijden (1914-ca. 1950)

Marc Hanson

Dit deel handelt over de economisch moeilijke periode 1914-1950, nefast voor de binnenvaart en haar schippers. Het Schippershuis heeft toen veel inspanningen geleverd om de negatieve gevolgen voor de (Gentse) schippers te verzachten. Tegelijk kreeg het Schipperswerk zelf te kampen met een ernstige malaise.

Moeilijke periode voor de (Gentse) binnenvaart

De periode 1914-1950 werd enorm verstoord door twee wereldoorlogen en hun economische nasleep en daar bovenop, tussen die twee oorlogen door, een wereldwijde diepe economische crisis, de zogenaamde Grote Depressie van de jaren dertig. De binnenvaart en de (Gentse) binnenschippers hebben sterk geleden tijdens de Eerste Wereldoorlog omdat het (inter)nationale vervoer fel afnam en uiteindelijk praktisch stilviel, bijvoorbeeld door de krijgsverrichtingen of door gebrek aan brandstof. De Duitsers namen ook heel wat schepen in beslag om ze zelf te gebruiken voor het vervoer van oorlogsmateriaal, munitie, bevoorrading, bouwen van noodbruggen, enz. Na de oorlog konden schippers hun eigendom soms recupereren of ze kregen van de Belgische overheid een schadeloosstelling, waarmee ze moeizaam opnieuw van start konden gaan. Sommigen hielden het definitief voor bekeken, gingen aan wal en verkochten hun schip. Schipper De Muynck (°1864) profiteerde hiervan en kocht na de oorlog twee spitsen voor 185.000 fr.

De eerste zorg van aalmoezenier Desorgher en die van zijn helpsters was het bijstaan van arme schippersgezinnen in nood. Vrijwilligers verzamelden voedsel(pakketten) bij gegoede medeburgers en boeren en zorgden voor de bedeling ervan. Zij verwezen in de laatste oorlogsjaren ook naar de gaarkeukens en de melkbedeling voor kinderen, opgezet door de stedelijke overheid. Die bedeling van soep, brood en melk vond vooral plaats in de stilliggende fabrieken van de sponsors van het Schipperswerk. Ook de Sint-Salvatorparochie en de dekenij Muide namen deel aan liefdadigheidsacties voor de schippers.

Schippersgezinnen waren extra kwetsbaar wanneer ze veel kinderen hadden (afb. 1). Zes tot tien kinderen aan boord van een baquet, een klein schip van 30 op 4 meter, was geen uitzondering. Enkele kinderen sliepen soms in het deel van het geloste en proper gemaakte ruim! De sociale voorzieningen die (vak)organisaties boden, waren nog onbestaande of stelden niet veel voor. Dat veel schippers (bijna) analfabeten waren, maakte hen nog eens bijkomend afhankelijk van de goodwill van anderen of van hun werkverschaffers. Schrijvende voorbeelden van misleiding en uitbuiting waren legio.



Afb. 1. Een schipper ergens langs de binnenwateren, met zijn dochtertje in de speelbox in open lucht (Schenking H. De Bleecker - Inghelaere in DSMG, reeks Vliegende Bladen Gent, Binnenscheepvaart, Begijnhof, Sint-Amandsberg).

Nadat Albert Desorgher in december 1919 overleden was aan de Spaanse griep, werd hij als directeur van het Schippershuis opgevolgd door pater



Afb. 2. Een schippersfamilie met haar trekpaarden. Soms brachten die de nacht door aan boord, maar dat leidde tot plaatsverlies in het scheepsruim.

Richard Van den Haute (Gent, 1873- 1940). Na de Grote Oorlog (W.O. I) waren veel kleine schippers financieel niet in staat om zich een motorspits aan te schaffen. Die werden toen gebouwd op scheepswerven in België en in het buitenland. Op de Gentse binnenwateren en op rivieren en kanalen zagen bewoners en wandelaars tijdens het interbellum nog dagelijks schepen die getrokken werden door paarden (afb. 2) of mensen. Bij het binnenkomen van de stad Gent werden de trekpaarden uitgespannen en vervangen door sloopstrekkers. Volgens het getuigenis van de Franstalige Gentse schrijfster Francine Somers (1923-) sliepen sommige van die trekkers onder de bruggen. Langs sommige drukbevaren kanalen werden de schepen getrokken door elektrisch aangedreven tractoren of zelfs landbouwtrekkers. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in het fotoboekje *Archiefbeelden Binnenschippers* van Lekens en Lagrou (2004).

In havenkommen en drukke waterwegenknooppunten zoals Gent werd het slepen toen gedaan door stoomslepers: sleepboten met opvallend hoge rokende schouwen (afb. 3). Ze konden verschillende schepen tegelijk trekken en haalden een snelheid van 5 à 7 km per uur. Al in 1885 had de vader van schipper Edmond Blom (° Gent, 1906), samen met zijn broers Frans, Theofiel en Gust een soort sleepdienst opgezet. In 1923 werd dan een samenwerkende vennoot-

schap van bootslui, roergangers en loodsen opgericht: *De Eendracht*. Die verdeelde het werk en stelde een wachtdienst op. Tijdens het interbellum sleepen Edmond en zijn vader meestal grote Franse zeilschepen met wijn naar Handelsdok nummer 9. In 1927 begon Edmond als bootsman, dan werd hij roerganger om vanaf 1950 te eindigen als loods op het kanaal Gent-Terneuzen.



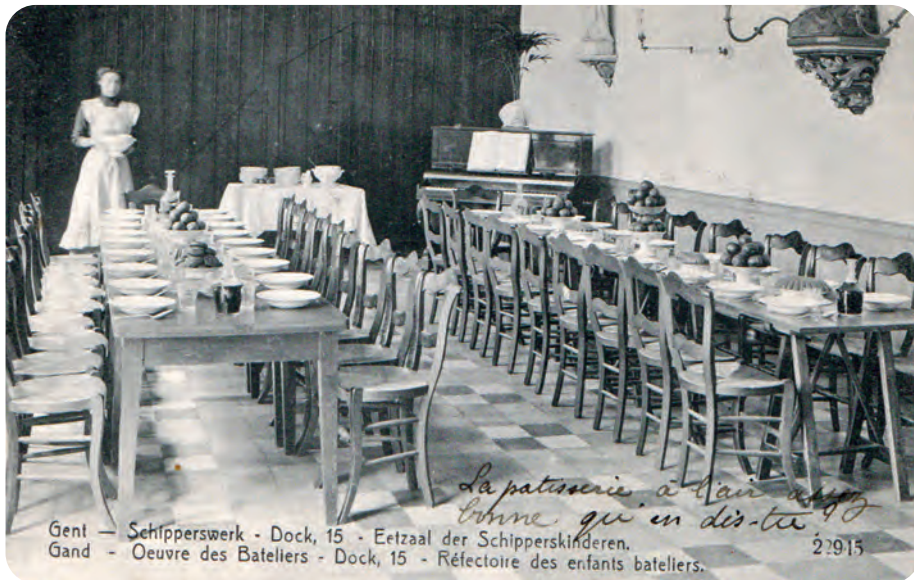
Afb. 3. De stoomsleepboot *Passe-Partout* in de zwaaihoek bij de Dampoort te Gent in 1930. Aan dek onder andere de schipper en zijn machinist. Uit: Lekens L. en Lagrou J. (2004), *Archiefbeelden. Binnenschippers*.

Vanaf die tijd werd trekkracht door mensen en paarden vervangen door aandrijving met dieselmotoren. Het nog steeds actieve bedrijf ABC (Anglo-Belgian Corporation) Engines aan de Gentse Wiedauwkaai werd een belangrijke constructeur van dergelijke motoren. De schippers stonken nu naar diesel en uitlaatgassen.

Blijvende inzet voor het onderwijs aan schipperskinderen

Zolang het schipperskind aan boord bleef, was het voor hem of haar onmogelijk om enig onderwijs te volgen. Kaderpersoneel binnen het scheepvaartmilieu zag dit gebrek aan onderwijs al jaren als een fundamentele bedreiging

voor de binnenvaart. De al zo armoedige sector zou zich nooit uit de miserie tillen als de schipper ongeletterd bleef, aldus het stafpersoneel. Het Schipperswerk aan het Handelsdok deed dan ook veel inspanningen om zoveel mogelijk schipperskinderen in zijn klaslokalen te krijgen. Die inspanningen waren hard nodig, want de wet van 19 mei 1914 op de leerplicht in België gold niet voor schipperskinderen. Vooral tijdens de laatste twee oorlogsjaren bezochten meer schipperskinderen de school dan gewoonlijk, omdat de ouders toen weinig of niet konden varen. Dat hun kinderen op of via de school te eten kregen en een goed onderkomen voor de nacht hadden, speelde ook mee om ze naar school te sturen (afb. 4 en 5). Na de oorlog daalde het aantal leerlingen opnieuw. In Namen en Charleroi was er toen een katholieke kostschool voor schipperskinderen, maar die scholen waren voor de meeste varenden onbetaalbaar.



Afb. 4. Via de school geraakten de schipperskinderen ook aan een gezonde maaltijd. Op deze postkaart (1919): de eetzaal voor de kinderen. Op de achtergrond links: één van de vrijwilligers. Alles was er veel comfortabeler en hygiënischer dan aan boord.

(Verzameling Philippe Bockstael)

Door het Koninklijk Besluit van 10 november 1925 werden ook schipperskinderen onderworpen aan een leerplicht van vier jaar (10-14 jaar). Na die verstrenging volgde de oprichting van enkele rijksinternaten, onder meer in Antwerpen, Brussel en Saint-Ghislain bij Mons, terwijl er zes katholieke kostscholen werden opgericht, onder andere in Brugge en Oostende. Ondanks het

verruimde onderwijsaanbod, stootte de nieuwe regeling op veel tegenkating van schippersouders. Sommige ouders deden toch meer inspanningen: de schoolplichtige kinderen gingen enkele jaren bij de grootouders wonen of de moeder bleef tijdens de schoolplichtjaren van de kinderen zoveel mogelijk aan wal. Enkele jaren later, in 1929, werd de leerplicht ingevoerd voor kinderen zonder vaste woonplaats: kinderen van schippers, foorkramers, handelsreizigers en circusartiesten. Als gevolg van die wet kwam er een extra rijksinternaat in Evergem en een in Huy. In hetzelfde jaar voorzag de overheid een financiële tegemoetkoming in de internaatkosten van schipperskinderen. Ondanks die inspanningen bleef het verplichte onderwijs voor schipperskinderen nog vaak dode letter.



Afb. 5. In de netjes opgestelde slaapzaal beschikten de schipperskinderen over heel wat meer ruimte dan in de nauwe scheepskabine. (Verzameling Philippe Bockstael).

In de Schippersschool aan Dok Noord bleven de zusters auxiliatricen het lager onderwijs verder verzorgen aan een vijftigtal kinderen per jaar. De jongens en meisjes zaten in aparte klassen en ze gebruikten dezelfde speelplaats, maar op andere tijden (afb. 6). Nauw aansluitend bij het godsdienstonderwijs bleven de zusters veel aandacht besteden aan de eerste en de plechtige communie. De vroegere ‘eerste’ communie (op 11 à 12 jaar) was kort vóór de Eerste Wereldoorlog de ‘plechtige’ geworden, terwijl de kinderen nu een eerste communie deden op de leeftijd van zeven jaar. De vrijwilligers bleven ook aandacht besteden aan de bibliotheek en de ontspanning voor volwassenen en kinderen.



Afb. 6. De speelplaats van het Schippershuis aan Noord met strikt gescheiden jongens en meisjes. (Schenking H. De Bleecker - Ingelaere in DSMG, Begijnhof, Sint-Amandsberg).

Ze verzorgden de bediening in de gelagzaal en maakten de feestzaal in orde voor alle grote en kleine katholieke feesten. De bezoeken aan de schepen en de bedevaart naar Oostakker - Lourdes (wel niet ieder jaar) bleven eveneens doorgaan.

Werking getroffen door economische crisis en oorlog (1929-1945)

In 1926 lag de financiële en economische nasleep van de oorlog achter de rug. Na de sanering door Emile Francqui bereikten de traditionele nijverheidssectoren spoedig weer het vooroorlogse productiepeil, terwijl het transportwezen zich verder ontwikkelde. De economische heropleving was ook gunstig voor de schippers. Maar in het decennium 1929-1939 verslechterde de economische toestand gevoelig als gevolg van de grote crisis die eind 1929 inzette in de Verenigde Staten. Op 14 december van dat jaar kreeg het Werk het vzw-staatsluiting onder de benaming Schippershuis via een akte neergelegd bij de Gentse notaris Fobe. De standregels, die verwijzen naar wat er in de voorafgaande decennia was gedaan, werden gepubliceerd in de Bijlage van het Belgisch Staatsblad van 20-21 januari 1930. Onder de stichters treft men nog enkele namen aan uit de beginperiode, zoals een de Hemptinne en een Casier, verder pater Van den Haute en verscheidene industriëlen en reders.

Tijdens de economische depressie werden de (Gentse) binnenschippers zwaar getroffen doordat het goederenvervoer sterk terugliep. Zo daalde de goederenoverslag van zeeschepen naar binnenschepen al vanaf 1931. Ook de export van Belgische goederen kwam verder in het gedrang door de versterking van het protectionisme in de hele wereld. Daarbovenop kwam nog eens de groeiende concurrentie van het vrachtvervoer via de weg. Dit alles leidde tot een daling van de al lage levensstandaard van de binnenschippers. Die waren nu wel verlost van het laden en lossen dat was overgenomen door gespecialiseerde dokwerkers, maar ze bleven lange vaardagen maken, stonden onbeschermt aan het roer en namen bijna nooit vakantie. Ook de hygiënische toestand aan boord liet nog veel te wensen over. Een toilet was er niet, zodat men overboord moest hangen of een toiletemmer diende te gebruiken. Om allerlei redenen was het ook niet evident om aan boord over goed drinkwater te beschikken. En wat bij ziekte of ongeval? Aan veel sluizen lagen winkeltjes en cafés, die schippers wel eens meer aanrekenden dan de gangbare prijs. Ook in de haven lag het schip vaak te ver van het stadscentrum om een gewone winkel te bereiken.

De schipper had ook te kampen met allerlei administratieve rompslomp zoals getuigschriften van scheepsinhoud en patenten om op bepaalde wateren te mogen varen. De nog altijd hoge graad van analfabetisme onder de schippers speelde hen hierbij natuurlijk parten. Van de 5.700 schipperskinderen die in 1938 onder de leerplicht vielen, volgden er amper vijfhonderd voltijds les zoals de wet het voorschreef. Gelukkig hadden heel wat schippers voor dit soort zaken al de weg gevonden naar het Schippershuis aan Dok Noord. In de school daar bleef men tot de jaren dertig een behoorlijk aantal kinderen bereiken, ook voor de godsdienstige opvoeding, die uitmondde in communie en vormsel. De vrije schippersscholen bleven ook streven naar gelijkschakeling van lesinhouden en -tijden, zodat kinderen in eender welke haven (school) konden aansluiten.

Een voorbeeld: Jenny, in 1926 als nakomertje geboren in Manage, niet zover van Charleroi, vond het als kind fantastisch om overal mee naartoe te varen (afb. 7). Ze veranderde ongeveer om de drie weken van school en bezocht ook de Schippersschool aan Dok. Eenmaal haar ouders de trossen losgooiden voor een nieuwe vaarbeurt, was ze op weg naar een andere school. De beter financieel gesteunde rijksscholen waren meestal goedkoper dan de vrije, maar in het algemeen overbezet. De meeste katholieke scholen waren te duur of lagen in plaatsen waar schippers nooit kwamen, zodat alleen een langdurig en duur internaat soelaas kon bieden.

Verbeteringen voor de schippers

Vanaf 1935 gingen de Belgische regeringen de crisis te lijf met hervormingen in de richting van een gemengde economie met meer staatsinterventie in de economische sector. Zo werd een groot programma van openbare werken gelanceerd. De schippers profiteerden bijvoorbeeld van de aanleg in 1935 van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Luik om het kolentransport te vergemakkelijken. De havens en de kanaalzones trokken nieuwe industriële vestigingen aan, waarvan de productie getransporteerd moest worden. Maar in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland en Duitsland was er in België inzake binnenvaart weinig wettelijk (officieel) geregeld, en van dit manco dreigden veel ongeletterde schippers het slachtoffer te worden. Om een onzeker bestaan en armoede onder langdurig werkloze schippers te voorkomen, ontstond toen de schippersbeurs, waarbij een toerbeurt en vastgestelde tarieven voor ladingen werden ingevoerd. In Gent was de beurs of het bevrachtingskantoor ondergebracht in een zaal achter herberg *Onder den Toren* uit 1902, op de hoek van het kerkplein en de Sleepstraat (afb. 8).



Afb. 7. Schipperskind Jenny, ex-leerling van de Schippersschool, vertelt over het leven aan boord (Uit een ons onbekend tijdschrift. Schenking De Bleecker - Ingelaere in DSMG).

Direct na de oorlog werd dit systeem wettelijk vastgelegd en verfijnd. Naar Duits voorbeeld werd in België op 12 december 1944 de Dienst voor de *Regeling van de Binnenvaart* opgericht, die minimumprijzen voor stukgoederen vastlegde en het Belgische waterwegennet in achttien districten, waaronder Gent, verdeelde. In elk district was er een bevrachtingskantoor gevestigd, waar op bepaalde dagen en uren transporten werden toegewezen. In Gent gebeurde dat tweemaal per dag. Eenmaal een transport door naamafroeping volgens de beurtlijst was toegewezen, ontving de schipper van de bevrachter de

vrachtbrief. De bevrachters betaalden de schipper na het uitvoeren van zijn opdracht, en inden daarna het bedrag van de opdrachtgevers. De meeste bevrachters hadden een loket in de beurs of een kantoor in de buurt ervan. Sommige kantoren groeiden uit tot grote internationale firma's, bijvoorbeeld John P. Best in de Sleepstraat.



Afb. 8. De Schippersbeurs werd lange tijd gehouden in het hoekhuis 'Onder de Toren', onderdeel van een huizengroep in Vlaamse neorenaissance-stijl aan het pleintje bij de 's Heligs Kerstkerk, alias Sint-Salvator. Voor de Gentenaars 'Seleskest'. (Foto 2020).

Malaise en teloorgang van het Schipperswerk (eind jaren '30-ca. 1950)

Vooraf tijdens de moeilijke jaren dertig werd duidelijk dat het schipperswerk te veel en te zwaar geworden was voor pater Van den Haute. Vanaf juli 1931 kreeg hij steun van Albert Duculot (Zottegem, 1897-Gent, 1945), die toen tot onderpastoor van Sint-Salvator was benoemd. Hij werd dan wel de schipperspastoor genoemd, maar zijn tijd en aandacht ging vooral naar het gewone parochiewerk. Op zondag deed hij in de Schipperskapel één van de twee mis-sen en af en toe bezocht hij het schooltje en ondervroeg de kinderen kort over hun geloofskennis. Verder was er de hulp van enkele leken en van de auxiliatricen, die de kapel onderhielden en vooral catechismusles gaven aan de schipperskinderen. Juffrouw Clothilde De Wilde, een lekenhelpster van het bisdom, gaf de meeste andere vakken.

Tijdens de moeilijke oorlogsjaren kreeg kapelaan Duculot vanaf eind maart 1941 tot 1945 hulp van Marcel Köhn (Gent, 1910-Bassevelde, 1996). Na zijn overlijden op 4 december 1945 werd Albert Duculot al op 31 december vervangen door Arthur Joos (Sint-Niklaas, 1912- Nevele, 1984), die eveneens meewerkte in het schipperswerk. Daar kwam vanaf 30 september 1946 Marcel Köhn nog bij, die toen opnieuw onderpastoor werd van Sint-Salvator na een korte interim als aalmoezenier van het interneringscentrum in Gent. Ook de nieuwe kapelaans besteedden het grootste deel van hun tijd aan het bedienen van de gelovigen van de eigen, grote Sint-Salvatorparochie.

Toen pater Van den Haute in 1940 overleed, was de malaise in het Schippershuis al minstens een paar jaar aan de gang. Na de oorlog kwam er geen beterschap, integendeel zelfs: het Schipperswerk viel quasi stil en het einde ervan was kort na 1950 nabij. Net zoals het succes ervan meer dan één vader had, had ook de neergang meerdere oorzaken. Na enkele decennia waren de pioniers van het Werk oud, inactief of overleden. De opvolgers waren minder gedreven en minder goed op de hoogte van het schipperswerk dan hun voorgangers. Die onderpastoors waren door hun gewone parochieactiviteiten bovendien niet in staat voldoende aandacht te besteden aan de schippers. Zo vielen de belangrijke bezoeken aan de schepen praktisch helemaal weg. De diocesane clerus zag het Werk ook te veel als één van de vele caritatieve hulpen bijstandswerken en had daardoor te weinig aandacht voor de specifieke doelgroep, die niets moest hebben van klerikaal paternalisme. Door de economische crisis en de oorlog daalden de inkomsten uit omhalingen en (grote) giften. Stilaan werd het bureau van het Huis, dat de schippers fiscaal, sociaal, juridisch en administratief bijstond, meer en meer bemand door personen en organisaties die nauwelijks nog een band hadden met het Schipperswerk en eigenlijk evengoed elders hadden kunnen zetelen.

We stellen ook vast dat de klasjes van het schooltje steeds kleiner werden. In 1938 waren er maar acht jongens en negen meisjes meer over. Als gevolg van de strengere wetgeving op het onderwijs ontstonden er meer en betere scholen, vooral internaten, die werkten met gediplomeerde leerkrachten. Zo werd in 1948 te Evergem het Rijkstehuis voor Schipperskinderen opgericht. Die scholen, zoals ook de kostschool van de kapucijnen in Brugge, waren veel aantrekkelijker dan het schooltje aan Dok Noord. Dat telde op den duur nog maar een handvol kinderen en zou tenslotte worden opgeheven. Kleinere klasjes betekende automatisch ook minder communicanten en vormelingen. Kinderen deden immers hun communie in of bij de school waar ze verbleven.