

# IJZEREN SCHIPPERS OP HOUTEN SCHEPEN

**SOPHIE HUYSMAN**

## **Inleidend woord**

'IJzeren schippers op houten schepen' brengt de recente geschiedenis van de binnenschipper. Dit themanummer is het resultaat van gedegen onderzoek, maar voornamelijk van vele gesprekken met de schippers zelf. De mensen werkzaam in de binnenscheepvaart vormen enerzijds een kleine, gesloten gemeenschap, maar anderzijds ook een zeer hechte sociale groep.

De getuigenissen van een leven in gedwongen eenzaamheid, in beperkt gezinsverband, vormen de ruggraat van dit tijdschrift.

De periode van het einde van de negentiende eeuw tot 1960 kende belangrijke technische en sociale evoluties. Binnen deze historische context wordt het leven en het werken van het schippersgezin weergegeven.

Onze hartelijke dank gaat uit naar de vele schippers die tijd maakten om hun persoonlijk verhaal te vertellen en het te stofferen aan de hand van foto's en diverse materialen. Zonder hen was deze publicatie niet mogelijk geweest. Onze hartelijke dank gaat ook naar verenigingen, musea, archieven en organisaties die bereid waren tijd, documenten en ander materiaal ter beschikking te stellen en op deze manier hun medewerking aan deze organisatie verleenden.

'IJzeren schippers op houten schepen' werd uitgegeven ter gelegenheid van de gelijknamige tentoonstelling in het MIAT van 28 juni 2002 tot 27 oktober 2002.

2



# IJZEREN SCHIPPERS OP HOUTEN SCHEPEN

**Sophie Huysman**

## 1. Korte evolutieschets van de binnenscheepvaart

### 1.1 Inleiding

Tot het einde van de negentiende eeuw waren de meeste binnenschepen van hout. Een groot nadeel van de houten vrachtschepen was het voortdurende werk om de romp en het dek waterdicht te houden. Langzaam maar zeker werden ze vervangen door ijzeren schepen. De eersten hadden evenwel nog een houten dek en een houten roer. Later werden ook die in ijzer gebouwd. Omstreeks 1950 waren de houten vrachtschepen quasi allemaal verdwenen.

### 1.2 Schippersfamilies

Vele schippersfamilies zijn telgen uit oude schippersgeslachten. Zo ver de herinneringen teruggaan, bevoeren de voorvaders met hun houten binnenschepen de rivieren van België, Nederland en Duitsland. De genealogie van het naaststaande schippersgeslacht gaat in rechte lijn terug tot in de 17<sup>de</sup> eeuw<sup>1</sup>.

Jan geboren te Bazel in 1674 oefende het beroep uit van steenbakker en landbouwer. Hij huwde in 1699 met Judoca. Het gezin telde 9 kinderen.

Twee zonen kwamen in de schipperswereld terecht.

Adriaan die geboren was in 1701, huwde in Rupelmonde en was lange tijd schipper. Met zijn jacht of poenschuit vaarde hij regelmatig naar Nederland, daarnaast hield het gezin ook een herberg open.

Petrus, de broer van Adriaan, geboren in 1720 lag aan de basis van een nog steeds varende, schippersgeslacht.

Petrus huwde te Bazel met Ida en samen hadden ze elf kinderen, waarvan er 8 zeer jong overleden. Petrus' tweede huwelijk met Elisabeth werd gezegend met 7 kinderen.

Het is het 12<sup>de</sup> kind, namelijk Lodewijk Jozef die definitief het schippersgeslacht verder zou zetten.

Lodewijk Jozef werd geboren te Rupelmonde op 23 juni 1769.

In 1797 huwde hij met Catharina en nadien werd hij 'schuyvaerder of patachier'. Zijn schip 'Catharina', naar zijn vrouw genoemd, verkocht hij in 1805.

Het gezin werd gezegend met 10 kinderen.

Het 8<sup>ste</sup> kind: Coleta Josepha kreeg 4 kinderen die haar meisjesnaam verder zetten.

Het jongste en 10<sup>de</sup> kind: Judocus Frans, werd geboren in Rupelmonde in 1814.

Hij was de eerste jaren van zijn huwelijk visser, daarna gaat hij varen, zodat de bevolkingsregisters vermelden: 'tijdelijk afwezig, op Charleroi varende'.

Een van de kinderen van Coleta, Gerard werd geboren in 1843 te Antwerpen. Na zijn huwelijk werd hij schippersgast en later zelfstandig schipper. Hij meerde regelmatig aan in Baasrode, waar hij zijn tweede echtgenote leerde kennen. Samen woonden ze definitief op de boot. Uit de beide huwelijken overleefden 5 kinderen, waarvan er 4 schipper werden of huwden met een schipper.

Eén van de zonen van Gerard: Judocus Frans, geboren in 1872, zette tevens het schippersgeslacht verder.

Hij vaarde met het schip '*Le Royal*' vooral in de driehoek Brussel, Luik, Charleroi.

Hun oudste kind Juliaan werd geboren in 1899 en werd eveneens schipper Constant Corneel werd geboren als 3<sup>de</sup> en werd schipper zoals zijn vader.

Alfons, het 4<sup>de</sup> kind, geboren in 1903, werd ook schipper Josephina als 7<sup>de</sup> kind, huwde eveneens een schipper.

Vele kinderen van deze laatst genoemde generatie leven nog steeds. Enkele onder hen werden eveneens schipper, schippersgast of scheepswerkman.

Enkele meisjes huwden ook met schippers.

Deze 6 generaties schippers, binnen een wijdvertakte schippersfamilie, maakten aan

den lijve de evolutie in de scheepsbouw en de binnenscheepvaart mee. Ze verdienen stuk voor stuk het predikaat 'Ijzeren schippers op houten schepen'!

### 1.3 Evolutie

#### 1.3.1 Inleiding

Tot het begin van de twintigste eeuw kon men nog heel wat types houten binnen-vaartuigen op onze waterwegen onderscheiden. Ten einde de typologie van de binnenvaartuigen beter te kunnen duiden, worden de volgende termen hierna toegelicht.

Belangrijk is dat onder de term 'boot', steeds de bijboot moet worden verstaan. Vaak wordt 'schip' met 'boot' ver-

ward, vooral sinds het woord 'stoomboot' gebruikt wordt voor wat we eigenlijk een stoomschip zouden moeten noemen.

Ook nu nog noemen de schippers hun vaartuig een 'schip' en wordt de roeiboot die aan een touw meegesleept wordt of op dek vastgesjord staat, 'boot' genoemd. Het 'hek' of het 'keten' was de zeer karakteristieke driehoekige verhoging van de boord achter op het schip. Het had een opening, het 'hennegat', waardoor de 'helmstok' naar buiten stak, waarmee het roer gehanteerd werd. Het

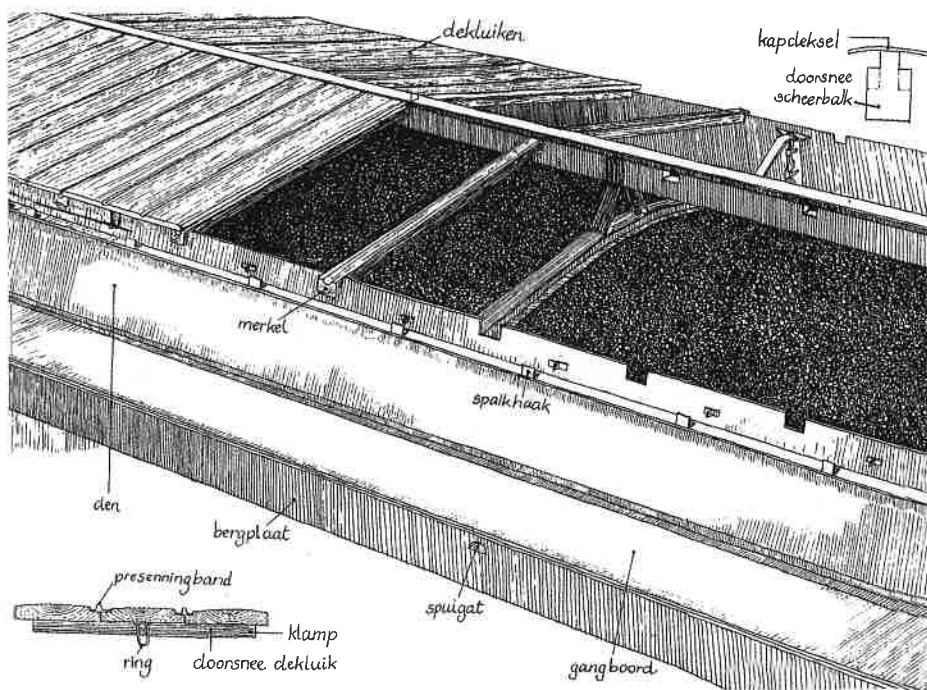
'hakkebord' vormde midden in het hek een mooie versiering van het schip, het was beschilderd of met beeldhouwwerk in reliëf getooid.

Een 'helmstok' is een stok met een langwerpige opening aan het ene uiteinde die om de 'roerkop' past. De roerkop is het bovenste gedeelte van het roer dat dus boven de helmstok uitsteekt. Een 'inspet' is een stok die in het roer steekt. Bij ijzeren schepen is het roer bevestigd aan een stevig rond ijzer. De bovenste 'boorden' of huidplanken werden

gewoonlijk hoger gebouwd dan het dek en vormden de 'vrijboord'.

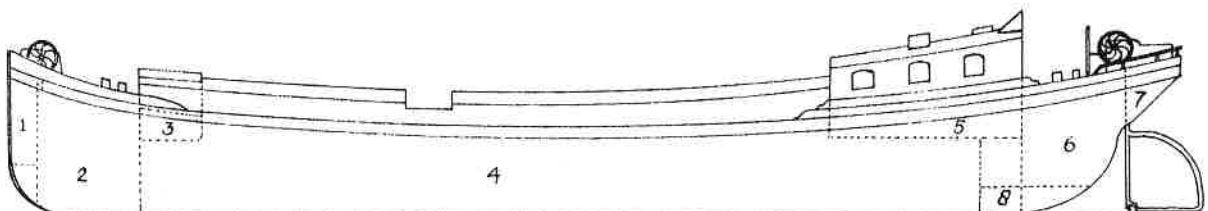
Het ruim werd afgedekt met luiken, aan weerszijden rustend op de 'dennenboom' of 'den'. Tussen de luiken bevindt zich een goot of 'merkel', als afwatering die rust in de uitsparingen in de dennenboom.

Langs de wand van het schip liep een dikkere huidplank, die het 'berghout' genoemd werd. Het berghout diende tot versterking en tot bescherming bij stoten tegen een kade of tegen andere schepen.



**Afbeelding van een schip met de verschillende onderdelen: het ruim**

**Afbeelding met de verschillende onderdelen een schip**



1 kettingbak  
2 vooronder

3 machiniekamertje  
4 ruim

5 roef  
6 achteronder

7 kettingbak  
8 watertank

'Zwaarden' zijn de platte houten vlakken die aan weerszijden naast de romp van het schip hangen en neergelaten worden bij het laveren, om tegen de wind in vooruit te komen. De zwaarden beletten het afdrijven bij zijdelingse winddruk.

De woning op het dek gebouwd is de 'roef'. Onder het dek achter de roef was gewoonlijk de slaappleats ingebouwd voor de schipper en zijn gezin, de knecht sloiep voor het ruim in het 'vooronder'.

### 1.3.2. Houten Waal

Het meest voorkomende type in onze streken was ongetwijfeld de houten 'Waal'. Dit schip werd ook wel een 'Walenbak' of 'Doornikenaar' genoemd. Deze schepen hebben een platte bodem, geen kiel, rechte wanden, over de gehele lengte dezelfde breedte en zijn voor en achter iets afgerond. Ze hadden een zeer breed roer in trapeziumvorm en ronde luiken.

Sommigen hebben een enigszins ingebouwde roef en zelfs in het midden een eigen paardenstal. Het jaagpaard werd 's avonds namelijk over een loopplank aan boord gebracht.

Het waren primitieve, lichtgebouwde vaartuigen. Bij het laden moest men zeer omzichtig te werk gaan. Stortte met te veel lading ineens op één plaats in het ruim, dan kon het voorkomen dat het schip brak. De voorsteven van dit sloopstypen was zwaar

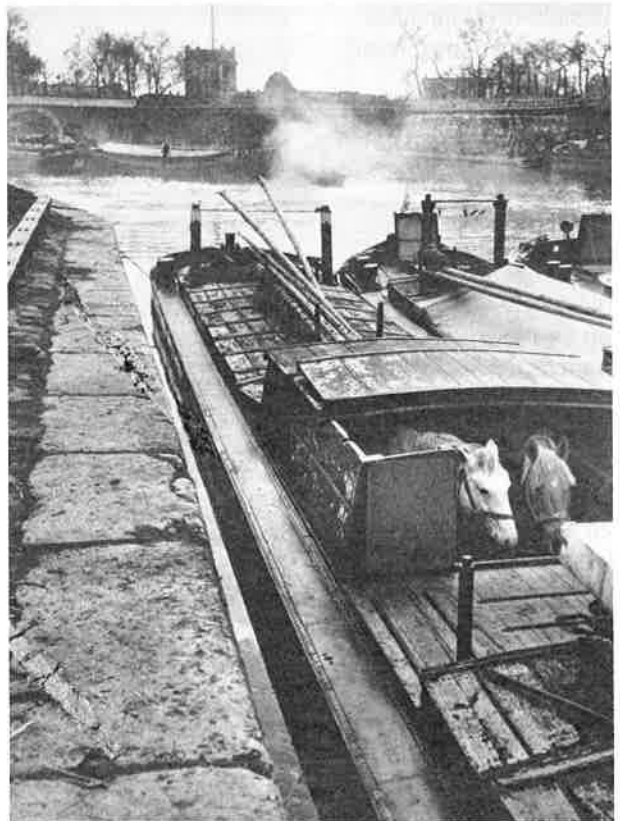
gebouwd en viel enigszins achterover. De neus was bovenaan voorzien van een kort berghout dat tot steun diende voor de sleepkabel, die om de vlak achter de voorsteven staande bolder geslagen werd.

Van de voorsteven liepen twee zware knevels tot op de zijwanden en beschermden het voorschip. De lengte van dit soort schip bedroeg 37.50 tot 39 meter, breedte tot 5.05 meter, diepgang 2.50 meter en maximaal laadvermogen tot 370 ton. Ze waren gebouwd naar de afmetingen van de sluisen, waarin ze pasten als een bus.

### 1.3.3. Bak van Charleroi

Een ander type is de zogenaamde 'Bak van Charleroi' of ook '*Baquet de Charleroi*'. Deze werd in de volksmond ook wel 'Bakeetje' genoemd.

De afmetingen werden bepaald door de lengte en de breedte van de sluisen op het Kanaal van Brussel naar Charleroi en bedroegen: lengte 19.50 meter, breedte 2.60 tot 2.65 meter, diepgang 1.80 meter en laadvermogen tot 70 ton. De sluisen in het kanaal van Charleroi waren slechts 19 meter lang en de *baquets* kwamen dus voor of achter in de stompe hoek van de sluisdeuren te zitten. Ze hadden steeds ronde luiken en een roer met een stuurplank. Ze hadden geen bijboot, gezien er hiervoor in het Kanaal van Charleroi geen plaats was. Ze vervoerden bijna



**Paarden in het ruim van een ijzeren Waal**

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen

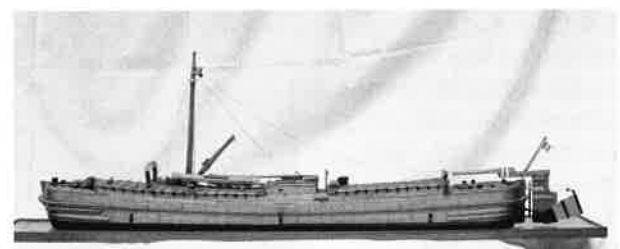


**Espoir dans l'avenir, 1907**

Privé verzameling

**Maquette Houten Waal**

Privé verzameling



uitsluitend kolen naar Brussel of verder naar Antwerpen. Alvorens te Klein-Willebroek op de Rupel te schutten, huurden zij, omdat slepen met een sleepboot te kostbaar was, een bijboot, twee zwaarden en een anker en kwamen dan met een bezaanzeil aan hun kleine mast de Rupel en de Schelde tot Antwerpen afvaren. Moesten ze leeg terug en als het weer enigszins ruw was, dan waren het gevaarlijke schepen, omdat ze hoog en licht op het water lagen, en vele van hen zijn op de Schelde omgeslagen. Achter op het schip was een verblijf ingebouwd, dat echter zo klein was dat men er niet rechtop kon in staan.

#### 1.3.4. De Tjalk

De tjalk kwam in onze contreien iets minder voor en werd voornamelijk gebruikt bij onze Noorderburen. Ze hadden vaak een opgebouwde roef. Verschillende types werden in de vaart gebracht met één of twee masten. Gezien de vele verschillende soorten bedraagt het laadvermogen tussen de 10 en de 100 ton. De kleine tonmaat was voornamelijk interessant voor de lokale beurtschepen. Koftjalken konden tot 100 ton vervoeren. De 'tjalk' is in feite de benaming voor vele op elkaar lijkende binnenschepen van het kromsteventype met invallend boeisel. Typisch aan deze schepen was het

De verhalen over gezinnen op de *Baquet* zijn veelvuldig, één ervan is het volgende<sup>2</sup>:

"Het schip is bijna zo oud als de mens. Een voorname plaats binnen de verschillende sloopstypes werd ingenomen door 'het Baqueetje'. Vele van onze overgrootouders hebben hier op gevaren en waarop vader en moeder zijn geboren en grootgebracht.

De Charleroise bak, beter nog bekend als het bakske met een lengte van rond de 20 meter en een hoogte van 1.80 meter en een breedte van 2.60 meter en een laadvermogen van rond de 75 ton. In feite maar een grote kloef. De walen zegden niet ten onrechte 'Sabot'. Het waren echter verdomd moeilijke sloopjes om mee te handelen. Het was niet voor niets dat men toen zei: 'Wie met nen bak kan varen, kan met alle schepen varen'. Gewoonlijk waren daar dan ook, zo als het toen veel voorkwam, een heleboel kinderen aan boord. Het kroostrijk gezin was toen gewoon en nog zonder kindergeld natuurlijk. Ik kende zelfs iemand, intussen overleden, die de jongste was van 22 kinderen en die op een bakske geboren was. Waar sliepen die en hoe? Er werd door oude schippers voor waarheid verteld dat de allerkleinsten dan noodgedwongen in een lade terecht kwamen. Het voorloperke van het bakske voer reeds op het kanaal van Willebroek-Brussel in de jaren 1780. Het was toen nog in hout gebouwd. Dit verklaart dan ook meteen waarom er toen en zelfs nu nog vele schippers hun thuis haven hebben in Klein-Willebroek.

Bij het klaar komen van het kanaal van Charleroi naar Brussel werd voor het bakske een nieuwe waterweg open gesteld. De handel ging zich uitbreiden, het kolenvervoer heeft aan menig schipper de kans gegeven rond 1860 tot 1870 zich een ijzeren bak aan te schaffen. Vanaf 1880 tot 1914 kende de bak zijn gloriejaren en er voerden er dan ook honderden op onze waterwegen. De kostprijs van zo een schuitje in ijzer lag toen rond de 4.100 tot 5.000 bef, de prijs van een goede fiets op vandaag!"

#### *Tjalk 'Den Oeden Schobiak', Historische vaartuigen, Deinze*

Foto MIAT



zwaard, een ophaalbaar bord dat langzij het de boord van een ondiep vaartuig was gemonteerd. In neergelaten toestand beperkt dit, meestal houten zwaard, de drift.

### 1.3.5. De Otter

De otter bestond in verschillende types. De meeste hadden een roef en één of twee masten. Het waren sierlijke schepen. In het algemeen lag het iets bredere voorschip van de otter wat dieper in het water. Het dek liep in het voorschip sterk op. Het achterschip liep slanker uit met een oplopend berghout. Het ruim van de otter was afgedekt met ronde luiken. De lengte van de otter varieerde van 16 tot 30 meter, de breedte van 4 tot 5.50 meter, de diepgang van 1.70 tot 2.20 meter. De tonnenmaat schommelde van 70 tot 180 ton. Enkelen hadden een specifieke functie zoals de beerotters in Antwerpen.

### 1.3.6. De ijzeren schepen

Het ijzer verdrong echter langzamerhand de oude houtbouw. De meeste ijzeren schepen werden volgens het houten model nagemaakt. Zowel de houten waal, de *baquet*, de tjalk als de botter werden gedurende een korte periode in ijzer nagebouwd en dit in het begin van de twintigste eeuw. Al vrij snel zag men hier het nut niet meer van in en beperkte men zich tot enkele types ijzeren schepen. Het meest voorkomende type in onze streken was de ijzeren sleepspits, die echter helemaal niet spits was. Het was een sleepschip zonder tuig, over de gehele lengte even breed, met loodrechte wanden, plat vlak en stompe boegen. Het was een lelijk gevaarte. Ronde luiken bedekten het ruim. De lengte van deze schepen varieerde zeer sterk. Vaak werd dit type de 'Maasspits' genoemd.

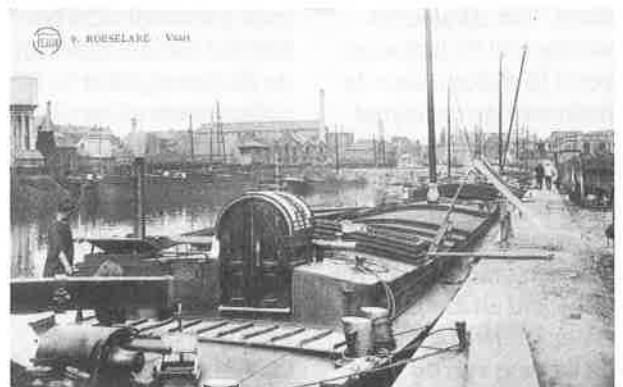


**Beerotter op de plaat**

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen

### Ijzeren sleepspits

Privé verzameling



Uiteindelijk zal uit het samengaan van deze ijzeren 'Maasspits' en van de 'Houten Waal' een nieuw vaartuig ontstaan, namelijk de

'spits' zoals we deze nu nog steeds kennen. De eerste ijzeren spitsen van 300 ton en 38.2 meter lengte en 5 meter breed werden gebouwd

Ook mannen van aan de wal werden aangetrokken door het beroep van schipper. Eén van deze uitzonderingen vertelde mij het volgende verhaal <sup>3</sup>:

"Ik werd geboren in het café van mijn moeder, bracht daar mijn jeugd door. Ik kwam uit een nest van zeven, mijn vader was dagloner. Ik moest zo snel mogelijk op eigen benen kunnen staan, maar varen en schepen staken mijn ogen uit. Beide zouden trouwens mijn leven veranderen. Ik kwam als leerjongen van 14 jaar terecht op een schip dat voornamelijk op het traject Willebroek-Antwerpen voer. Het was een goede leerschool.

Na deze proeftijd kwam ik op de sleepboten terecht om dan over te gaan naar de Stadsdiensten van Brussel. Ondertussen getrouwd, zwoegden we samen tot we een binnenschip van 100 ton konden aankopen. Het schip was 25 meter lang en 4.75 meter breed. Ik specialiseerde mij in het vervoeren van straatmest, die we eerst voor de boeren aanhaalden. Later haalden we de stadsmest uit Brussel weg en konden het storten te Tisselt. Vuil dat ook naar de Kempen werd vervoerd om daar met honderden tonnen te worden gelost. Mijn terugvaart was nooit leeg. Ik stouwde mijn ruim vol met bakkershout in Postel, dat voor Brussel bestemd was."

rond 1875. Met deze afmetingen waren de meeste toenmalige Belgische, Nederlandse, Franse en Duitse waterwegen toegankelijk voor de spits. Dit was de belangrijkste reden voor het langdurige grote succes van dit binnenvaarttuig. Aanvankelijk en tot ongeveer 1920 werden alleen sleepspitsen gebouwd, die gejaagd of gesleept werden. Nadien werden ze bijna allen van een motor voorzien. Alhoewel de naam spits in gebruik bleef, had dit slechts weinig met de scheepsvorm te maken. Aan de balkvormige romp met rechte steven was het voorschip kort gebogen in de boegen en de kop afgeplat. Het achterschip was volgebouwd en rond. Bovenbouw ontbrak en de woning van de schipper was in het achteronder.

De 'Sambresien', gebouwd voor vaart op de Samber en de Maas, is in feite een verlengde spits. Dit schip is 47 meter lang en 5.05 meter breed. Het laadvermogen bedraagt tot 470 ton. Het Samberschip, in schipperskringen ook wel de 'zevenenveertig meter' genoemd, is vooraan rond gebouwd, het achterschip is meestal geveegd en voorzien van een overhangend hek. Hier bevindt zich de woonruimte van de schipper, bestaande uit een bovendeks vertrek en het achteronder. Ze kwamen zowel als sleep- en als motor-

schepen voor. Nadat de sluizen van de Samber waren vergroot, had dit scheepstype, dat speciaal ontworpen was voor de afmetingen van deze sluizen, nog weinig reden van bestaan.

De 'Kempenaar' is een type binnenschip dat speciaal werd gebouwd om de Zuid-Willemsvaart en de Kempense kanalen te kunnen passeren. In het algemeen bedraagt de lengte 50 meter en de breedte 6.60 meter. Het laadvermogen schommelt tussen de 520 en 640 ton, afhankelijk van de diepgang. Eind negentiende eeuw startte men met de bouw van deze ijzeren sleepscheepen. Hij was vooraan rond gebouwd, het achterschip geveegd en voorzien van een overhangend hek. Op het achterschip bevond zich ook de woning van de schipper. Deze bestond uit de ingezonken roef met salon en slaapplaatsen, aangrenzend en bovendeks was er een vertrek dat als keuken en leefruimte dienst deed. In het begin voorzagen men helemaal achter aan een brug met een horizontaal stuurrad. Dit werd ook wel de 'stuurbak' genoemd.

Geleidelijk werd deze stuurbak vervangen door een stuurhuis. Tegelijk met de algemene tendens tot motorisering werden de bestaande Kempenaars omgebouwd en van een motor voorzien. Na de Tweede Wereldoorlog bouwde men hetzelfde



**Motorspits 'spiegelgat'**

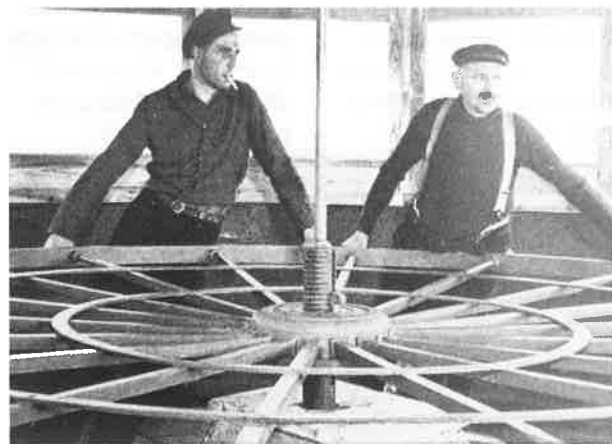
Privé verzameling

### **Type van diverse schepen**

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen

<b>TYPE van DIVERSE schepen</b>		
<b>motorspits:</b>	<b>38 m. x 5,05 m.</b>	<b>350 t.</b>
<b>samberschip:</b>	<b>47 m. x 5,05 m.</b>	<b>450 t.</b>
<b>kempenaar:</b>	<b>50 m. x 6,6 m.</b>	<b>600 t.</b>
	<b>55 m. x 7,2 m.</b>	<b>750 t.</b>
<b>grotere schepen:</b>	<b>67 m. x 8,2 m.</b>	<b>1000 t.</b>
	<b>80 m. x 9,5 m.</b>	<b>1350 t.</b>

VERVOER OVER WATER: DE JUISTE WEG



**Liggend rad**

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen

type schepen maar wel tot 55 meter lang. Sommige schippers kopen en verkopen hun schepen zeer snel als

ze zich kunnen verbeteren. Afsluitend dienen de 'Rijnschepen' te worden belicht. Er bestaat een



Een schipper vertelde ons de volgende feiten over zijn grootvader <sup>4</sup>:

“Toen vader 7 jaar was in 1880 kocht zijn vader een houten waal van 38 meter. Zes jaar later kocht hij een nieuwe houten waal. In 1912 heeft hij een nieuwe ijzeren spits van 38 meter laten bouwen en opnieuw in 1920, een zelfde spits. Vijf jaar later kocht hij een Samburgschip van 47 meter. In 1928 verkocht hij de twee spitsen om een nieuwe Kempenaar van 612 ton te kopen. Mijn grootvader heeft altijd vanuit Mariekerke gevaren. Hij heeft in 1940 een schip verkocht en het andere is afgepakt en ‘gekopt’ door de Duitse bezetter. In 1947 is het teruggevonden. Hij heeft het terug opgebouwd en er zelf mee gevaren tot 1950. Hij is dan uitbetaald voor oorlogsschade en heeft het schip verkocht om aan de wal te gaan wonen.”

heel gamma schepen die gebouwd werden voor de vaart op de grote stromen zoals de Rijn en waters van de Maas-Schelde-Rijndelta. Ook in België verschijnen ze en doen de havens aan, die met deze delta in verbinding staan door zeekanalen met grote doorsnee. We onderscheiden drie types. Een eerste wordt het Dortmund-Emskanaalschip (D.E.K.) genoemd met een afmeting van 67 op

8.20 meter en een tonnenmaat tussen 675 en 1000 ton.

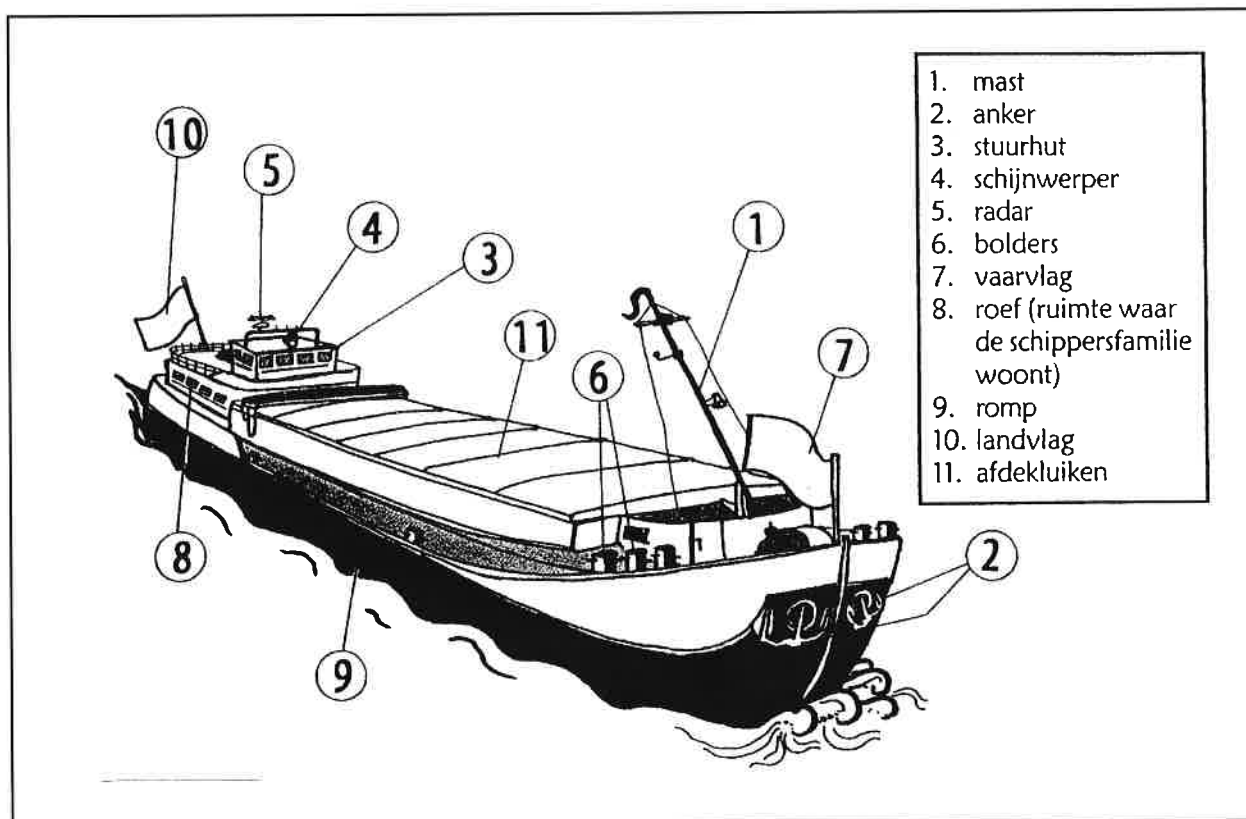
Het tweede type is de R.H.K. of Rijn-Hernekanaalschip. Dit schip werd gebouwd met het oog op de afmetingen van het Kanaal van Ruhrort, in 1914 geopend om de Ruhr te bedienen. Ze hebben een lengte van 80 meter op 9.50 meter breed en een laadvermogen tot ongeveer 1350 ton. Aan de afmetingen van dit type werden in

België de nieuwe waterwegen, zoals het Albertkanaal, aangepast.

Tot slot vermelden we het bestaan van de nog grotere Rijnschepen: lengte 85 meter en tonnenmaat 1.500 ton tot een lengte van 95 meter en tonnenmaat 2.200 ton en meer.

De verschillende types van schepen beantwoorden telkens aan de specifieke eisen van de waterwegen waarvoor ze werden gebouwd.

**Schets van de verschillende delen**



#### 1.4. Scheepswerven

Ook de scheepsbouw heeft door de eeuwen heen een enorme evolutie doorgemaakt. Het is hoofdzakelijk in de vijftiende en in het begin van de zestiende eeuw dat, voornamelijk langs de Schelde en haar bijrivieren, scheepswerven opgestart werden. Ze bouwden en herstelden schepen voor de plaatselijke markt. Tot het einde van de negentiende eeuw werden schepen bijna uitsluitend op een ambachtelijke wijze gebouwd. De scheepsbouwers maakten hoofdzakelijk houten schepen uit eik, den, iep of wilg. Het gebruik van metaal bij de nieuwe bouw vereiste begrijpelijkerwijze een nieuwe uitrusting en gespecialiseerde arbeiders. De familiale ambachten hebben zich langzamerhand door omvormingen aangepast en naast de betrekkelijk talrijke kleine scheepswerven zag men langzamerhand grote ondernemingen ontstaan.

Door de steeds groeiende vraag naar grotere tonnenmaat konden de historische werven vaak niet meer volgen. Het typevoorbeeld hiervan zijn

deze van Baasrode. De geografische ligging van Baasrode zorgde ervoor dat dit kleine Schelddorp reeds in de vroegste Middeleeuwen uitgroeide tot een belangrijk handelscentrum. Een groot deel van de bevolking werd afhankelijk van de Schelde en in 1777 konden hier niet minder dan vijf scheepstimmerwerven onderscheiden. De scheepswerven Van Praet en Van Damme kenden een grote bloei in de negentiende eeuw door de houten scheepsbouw. In 1895 is men begonnen met het maken van ijzeren schepen en vooral tijdens het interbellum kenden de werven van Baasrode nog een groot succes. Na de Tweede Wereldoorlog vroeg de scheepvaart een steeds grotere tonnenmaat, maar de dokken waren slechts geschikt voor schepen tot 55 meter. Uitbreiding was niet mogelijk wegens de nabijgelegen dorpskom. In 1988 kwam dan ook het definitieve einde van een eeuwenoude scheepsbouwtraditie in Baasrode.

Ten gevolge van het gebruik van ijzer in de binnenvaart ontstonden eind negentiende eeuw ook nieuwe werven. Een van de bekendste is ontgewijfeld de

'Scheepsbouwerven Jos Boel & Zonen' te Temse, 20 kilometer stroomopwaarts van Antwerpen aan de Schelde. Het bedrijvende zijn basis in 1829 met de bouw van houten, kleine vaartuigen. In 1895 verliet de eerste ijzeren spits de werf. Naast nieuwbouw, was ook de reparatie van binnenschepen er zeer aanzienlijk. In het begin van de twintigste eeuw beschikte de werf over verschillende hellingen en werkplaatsen. Meer en meer ging deze werf zich toeleggen op het bouwen van grote zeeschepen. Door een grote internationale concurrentie van scheepswerven in lage loonlanden ging deze werf, intussen gekend als de Boelwerf, definitief in falen in de jaren 1990.

Na de Tweede Wereldoorlog kennen we in België drie grote ondernemingen actief in de scheepsbouw: Cockerill te Hoboken, Boel te Temse en de Scheepswerf te Rupelmonde.

#### Voetnoten

<sup>1</sup> Interview A.C. februari 2002

<sup>2</sup> interview K.J.C. mei 2002

<sup>3</sup> Interview A.L. december 2001

<sup>4</sup> Interview F.P. maart 2002

**De langshelling**  
Scheepvaartmuseum,  
Baasrode



**Zicht op de droog-  
dokken, de wanden  
werden opgebouwd  
uit baksteen en de  
bodem bestond uit  
aangestampte aarde  
met daarop houten  
planken**

Scheepvaartmuseum,  
Baasrode

**'Chantier Naval de  
Rupelmonde', stempel  
op plan**

Verzameling MIAT



## Klauw van de schoorboom

Privé verzameling



## 2. Werken op het schip

### 2.1. De aandrijving

Schippers waren vaak van kindsbeen af vertrouwd met het varen. De schipper trok onder wisselende weersomstandigheden het hele land door, de ene keer zwaar beladen, de andere keer met een leeg schip.

In de negentiende eeuw ging het varen nog vaak op zeil. Ieder zuchtje wind moest worden benut. Bij langdurige windstiltes werd soms urenlang geboomd. Vanaf het vaartuig werd door middel van een lange stok of boom, met op het uiteinde een

klauw, tegen de grond of oever geduwd en hierdoor kon men het vaartuig voortbewegen. Een andere oplossing was het schip te laten trekken.

Als de schipper echter over voldoende middelen beschikte, dan liet hij het schip trekken door paarden of muilezels of huurde hij een scheepstrekker in. Maar een minder bemiddelde schipper moest zijn schip door vrouwen en kinderen laten voorttrekken. Meestal trokken paarden de schepen die volgeladen stroomopwaarts gingen. Voor het leeg stroomafwaarts



**Een gezin trekt het schip**

Rijn- en binnenvaartmuseum, Antwerpen

### De Lijnpeerden

Aan de lange lijn gekoppeld  
waar het zware schip aan drijft;  
druipend van het zweet dat droppelt  
langs hun lenden oud, verstijfd;

willig trekkend aan de stangen  
gaan twee ruinen, bruin gehaald,  
hun stille slentergangen,  
één van stap, langsheen de vaart.

Stikkend heet is 't. Hoe ze blazen,  
Schuddebollen onder 't gaan,  
En naar het steken van de dazen  
Rusteloos met de steerten slaan.

Ach! die weiden wederzijen  
Met der veulens wild gedril,  
En die lange bomenrijen  
Waar geen einde aan komen wil...

En hun zachte slavenogen,  
waar geen flikkering meer in licht,  
schouwen, als men nacht omtogen,  
onbestemd naar 't vergezicht...

Maar de wind steekt op. Plots gaat er  
als een rilling door 't geblaêrt.  
Hoger deint het rimplend water  
Tegen dijken en log gevaart.

“Spant uw spieren, trekt uw schonken  
tot een fors en haal ineen;  
kluwt uw hoeven dat de vonken  
spettren uit den harden steen!”

“Juh! ...” de drijver vloekt en krachtig  
hitst de zweep het oude bloed,  
daar de zware tjalk onmachtig  
worstelt tegen wind en vloed.

En zo gaan ze, voortgedreven  
Als de vroege reis begint,  
Slepend hun armzalig leven  
Met het schip door weer en wind,

Tot zij, aêmloos en gebroken,  
Wen het avond kleppen zal,  
Brood en rust voor de oude knoken  
Vinden in den vreemden stal.

Anoniem

varen, was man- en vrouwkracht voldoende. Doordat voortdurend dieren of mensen langs de oever liepen om het schip te trekken, ontstond er een pad. Zo'n pad wordt het jaagpad genoemd.

Heel wat uitvinders hebben hun verbeelding er op gespist om tot hetzelfde resultaat te komen door aanwending van machines. Zij hebben de kabel zonder eind uitgevonden, waaraan de schepen werden vastgelegd en zo meer. Doch na enkele maanden van proefneming werden deze te dure of onzekere systemen ter zijde gelaten.

Het enige tractiemiddel waarvan men mag zeggen dat het in België inderdaad langere tijd aangewend werd is de rupstractor. Deze tractor werd in 1927 door de *Société Anonyme Belge pour l'exploitation d' Auto Chenilles* ingevoerd. Het waren rupstractoren om het stuk rijden van de jaagpaden te verhinderen en dienst bij alle weer te verzekeren.

De schipper had een aantal hulpmiddelen nodig bij het trekken van het schip. Zo had hij een "pikhaak". Dit is lange houten stok of dunne boom waar aan het ene uiteinde een ijzeren punt en een ijzeren haak bevestigd zijn. De pikhaak dient om het schip van de

oever of van de kade te duwen, of om iets naar zich toe te trekken.

Het slepen van vaartuigen die niet over een eigen voortstuwingsvermogen beschikken, gebeurde door sleepboten met een relatief groot motorvermogen. De binnensleepvaart diende oorspronkelijk voor het slepen van sleepscheepen over de binnenwateren. Deze ontstond rond 1860, toen de zeilvaart door de stoomsleepvaart werd verdrongen. Er ontstonden zelfs rederijen en particuliere sleepboot-ondernemingen.

De uitvinding van de stoommachine kende ook zijn toepassing in de binnenvaart. De eerste stoomboot werd reeds in 1801 gebouwd in Amerika. Te Gent werd een regelmatige stoombootdienst ingericht op 1 oktober 1835. Er werd dagelijks een afvaart voorzien van Gent naar Antwerpen.

Door de toepassing van de stoommachine in de sleepvaart, kende de voortstuwing van de schepen een ware versnelling. Ofschoon de motor zijn intrede in de binnenvaart rond de jaren twintig deed, was de toepassing dermate bescheiden, dat de stoomsleepvaart tot in de jaren vijftig de hegemonie kon behouden. Na de Tweede Wereldoorlog werd een

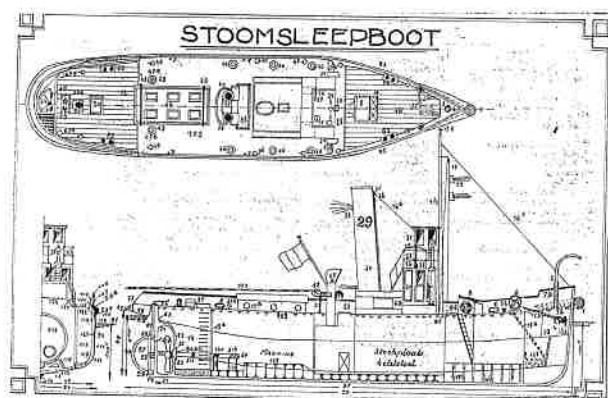
### Rupstractor

Privé verzameling



### Stoomsleepdienst

Privé verzameling



### Plan stoomsleepboot

Privé verzameling

groot deel van de sleep-schepen gemotoriseerd en in toenemende mate werden nieuwe en grotere motorvrachtschepen in de vaart gebracht. Rond 1955 was de stoomsleepvaart overgegaan op motortractie en dit betekende het definitieve einde van het stoomtijdperk dat, met haar zware rook uitbrakende schoorstenen, door velen als een romantische binnenvaartperiode werd ervaren. Essentieel bij de sleepboten zijn de trekkracht, een sterk bevestigingspunt voor de sleeptros en een goede manoeuvreerbaarheid. De sleepboot wordt aangepast aan het vaargebied. De binnensleepboot is aangepast aan de veelal beperkte waterdiepte in kanalen en rivieren. De zo typische lange schouwpijpen bij de stoomsleepboten konden worden neergelaten om onder de bruggen te kunnen doorvaren.

De eerste dieselmotoren in de binnenvaart

verschenen in de jaren 1920, maar bleven echter zeldzaam. Na de Tweede Wereldoorlog werden vele binnenschepen van een dieselmotor, veelal afkomstig uit de Amerikaanse legertanks, voorzien. Het gebruik van de motor met innerlijke verbranding is voor de scheepvaart een nieuwe vooruitgang geworden. De dieselmotor stelde daadwerkelijk een stuwkracht ter beschikking van de schipper, die hem volledig onafhankelijk maakte van om het even welk ander beweegmiddel. Bij de aanvang voldeed het de motor aan boord van reeds in gebruik genomen boten te plaatsen, zonder de nodige wijzigingen aan romp of roer aan te brengen.

Gedurende de tussenoorlogse periode hadden de scheepstimmerwerven de constructie van de scheepsmotoren bestudeerd, zij hadden de vorm van de scheepsrompen slanker gemaakt en de innerlijke schikking van de

nieuw te bouwen boten verbeterd. De eerste schepen die effectief bij de bouw werden uitgerust met een motor, waren de 'motorspitsen'. Het slanker maken van de uiterlijke vormen van de schepen heeft een kleine vermindering van de tonnenmaat tot gevolg gehad.

## 2.2. Het vaarwegennet en obstakels onderweg

Het Belgische waternet kunnen we in twee reeksen verdelen: enerzijds stromen en rivieren en anderzijds kanalen.

De stromen en rivieren delen we in drie bekken: het Scheldebekken, het IJzerbekken en het Maasbekken.

Het Scheldebekken is veruit het belangrijkste van de Belgische stroomgebieden. Het omvat de Schelde, de Leie, de Dender, de Durme, de Rupel en de beide Neten.

Het IJzerbekken is in vergelijking met de andere stromen van

mindere betekenis. De IJzer is bevaarbaar vanaf de Franse grens tot aan de zee.

Het Maasbekken heeft men voor een groot deel moeten kanaliseren, men heeft de loop onderverdeeld in verschillende secties door afdamming en sluizen. Maas, Samber en Ourthe zijn de belangrijkste, maar weinig bevaarbare rivieren door de felle stroming en het gebrek aan diepte.

De kanalen worden we eveneens in drie gebieden onderverdeeld. De eerste zijn de kanalen in Vlaanderen met als belangrijkste verbindingen: het Zeekanaal van Terneuzen, het kanaal Gent-Brugge, het Ringkanaal om Gent, de kanalen van het land van Waas, kanaal Bossuit-Kortrijk, Roeselare-Leie, het Afleidingskanaal van de Leie, het Zeekanaal Oostende Brugge en het Zeekanaal Brugge-Zeebrugge. De tweede reeks zijn de kanalen van Henegouwen en Brabant met als belangrijkste: het

### Verhaal over de 'Buitenslaper'<sup>1</sup> :

"Het 'Angèleke', thans een van de schepen van het Rijn- en Binnenvaartmuseum, voer destijds met een 'buitenslaper'. Een motor die op het achterdek was geïnstalleerd en door middel van assen met een scheepsschroef naast het roer was verbonden. Het merk van de motor was M.W.M. Verschillende schepen hebben, vooral kort na de Tweede Wereldoorlog, van een dergelijk systeem gebruik gemaakt. In de meeste gevallen waren het automotoren, vooral Bedford, die hiervoor in aanmerking kwamen. Het waren oorspronkelijk benzinemotoren die nadat ze goed warm waren gedraaid werden overgeschakeld op gefilterde gasolie. De schroef kon op en neer worden gelaten. Bij lege schepen werd de schroef lager dan het scheepsvlak gelaten en bevond zich in vol water. Op die manier kon men redelijk wat snelheid halen. Het was de tijd toen de motorspitsen zich nog van 60 en 80pk bedienden. Voor spitsen en andere schepen die werden omgebouwd en van een motor voorzien, werd gebruik gemaakt van G.M.-motoren, uit de gevechtstanks, met ongeveer 165 pk vermogen."

## Verhaal over 'De Kromhoutgloeikop'<sup>2</sup> :

"Deze motor was één van de beste gloeikoppen die ooit zijn gebouwd. Zij waren oersterk en men kon ze ook wel, wanneer nodig, overbelasten. De twee meest voorkomende types waren een '45 PK één poot' en een '60 PK twee poot'.

De '45 PK' vergde een stevige ondergrond, want door zijn 1 cilinder en zijn traag toerental trilde dit type nogal. Vele CBR schepen waren ermee uitgerust en daar deze schepen veel door de liften in het Centrumkanaal vaarden, kwam er in 1936 een wet dat men niet meer de liftbak mocht in- of uitvaren met draaiende motor. De belangrijkste reden hiervan was dat bij draaiende motor dit type zo erg wipte dat de volledige lift bewoog. Elk schip werd dus vanaf 1936 in of uit getrokken door de 'kaapsstaanders'. Rond 1950 mocht men dan wel terug in de liftbak varen met draaiende motor, maar uitvaren bleef met behulp van de kaapstander.

Het tweede type motor '60 K twee poot', liep vrij zacht en blonk ook weer uit door zijn kracht. Beide motoren hadden speciale snelverwarmers. Dit wil zeggen dat wanneer men opwarmde, ze met die speciale lampen op een paar minuten startklaar waren, terwijl dit bij andere gloeikoppen wel wat langer duurde. Ook liepen de zuigerpennen niet op de gewone bussen, maar op rolplaten. Dit was een speciaal systeem dat eigen was aan de kromhout. Die rolplaten waren speciale stalen balkjes die gewoon met een stelvijs in de drijfstang op hun plaats werden gehouden. Het goede aan deze rolplaat was dat bij eventueel sleet, men dit kon omkeren en zo dus terug een nieuwe rolplaat had. Daarbij liepen deze dan nog droog, ze werden dus niet gesmeerd, de andere delen van de motor werden wel gesmeerd door een smeerbak met drupsmering.

De vele schippers die eigenaar geweest zijn van een 'Kromhout' zijn steeds tevreden geweest over deze gloeikop."

Uitweiden over de verschillende types motoren zou ons te ver brengen. Het volgende verhaal toont echter aan hoe spitsvondig men omging met de plaatsing en het gebruik van de motoren<sup>3</sup>:

"In 1951 huwden wij en gingen samen varen op een sleepspits 'Yvonne'. Daarin lieten we vrij snel een Humboldt Deutz-motor plaatsen. Rond 1956 lieten we hierin een tweede Humboldt Deutz-motor bijzetten. De motoren stonden naast elkaar, maar werkten op afzonderlijke scheepsschroeven. Beide motoren waren snellopers, zoals men dat noemt en vertegenwoordigden samen een kracht van 240 pk."



*Interview met Lionel, april 2002*

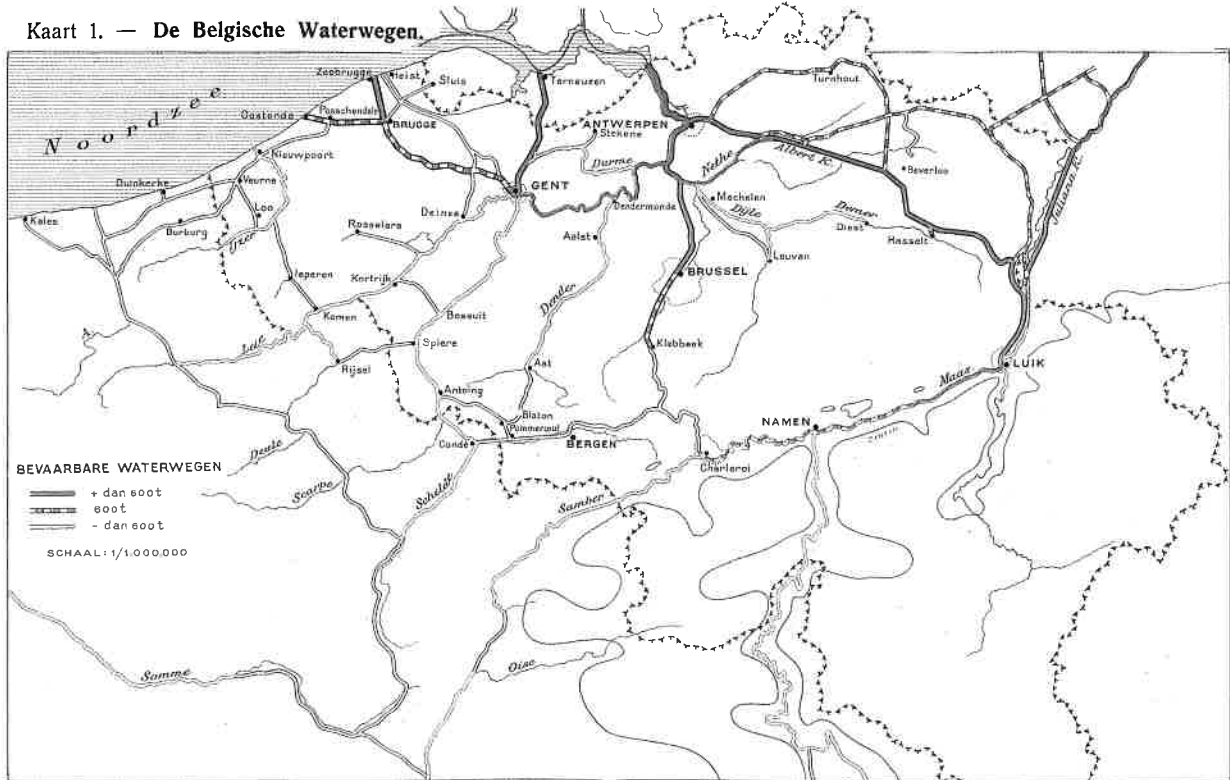
Foto MIAT



*De schroef*

Foto MIAT

Kaart 1. — De Belgische Waterwegen.



**Plan vaarwegennet België in 1947**

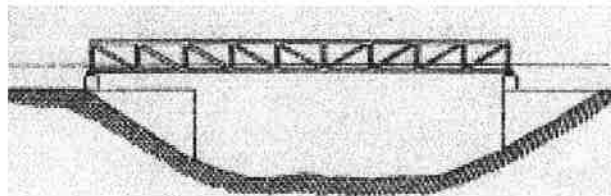
Uit: 'De Natie', door Fr. de Kemmeter, De Belgische binnenschaapvaart, april 1947 - Ministerie van Landsverdediging

Zeekanaal Brussel-Rupel, het kanaal van Charleroi, het Middenkanaal en het kanaal van Spiere. Tot slot vermelden we de kanalen van Antwerpen-Luik met als belangrijkste het Albertkanaal, het zijkanaal Luik-Maastricht, het verbindingskanaal Maas-Schelde en het kanaal Antwerpen-Turnhout. Op deze manier hebben alle grote industriële regio's een uitweg over water naar de havens en is het volledige net aangesloten bij de waterwegen van Frankrijk en Nederland.

Varend op de binnenwateren kwam de schipper heel wat obstakels tegen. Om enerzijds het scheepvaartverkeer zoveel mogelijk tegemoet te komen en

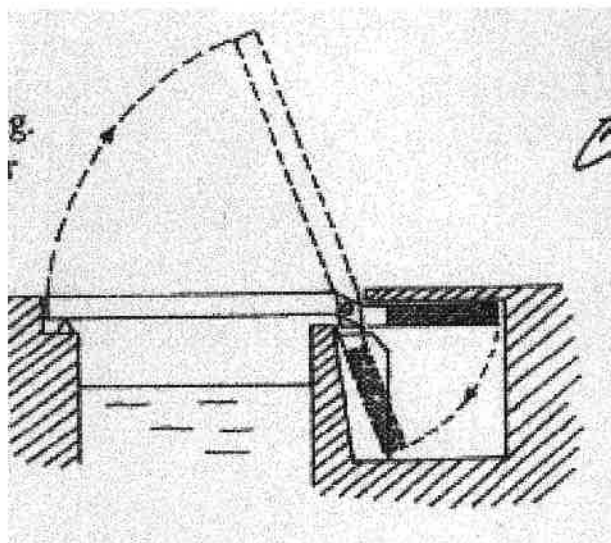
anderzijds ook het verkeer te land niet te veel overlast te bezorgen, werd er al vroeg van beweegbare bruggen gebruik gemaakt. Deze bruggen kwamen voor in verschillende uitvoeringen. De meest eenvoudige brug is de vaste brug. Schepen kunnen er gewoon onderdoor varen, maar de doorvaarhoogte moet wel voldoende zijn om ook grotere en hogere schepen te laten passeren.

De ophaalbruggen kenden reeds hun toepassing bij de middeleeuwse burchten. Via twee kettingen die door de muur liepen, kon het stuk van het brugdek vanuit het kasteel opgetrokken worden. Het brugdek bij een ophaalbrug komt vertikaal te staan. De brug werkt volgens het



**De vaste brug**

**De basculebrug of kantelbrug**





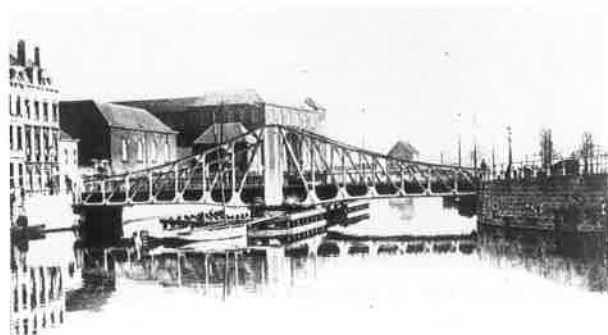


### **Ophaalbrug aan de Coupure te Gent**

Verzameling MIAT, Gent

### **Draaibrug aan het Tolhuis te Gent**

Verzameling MIAT, Gent

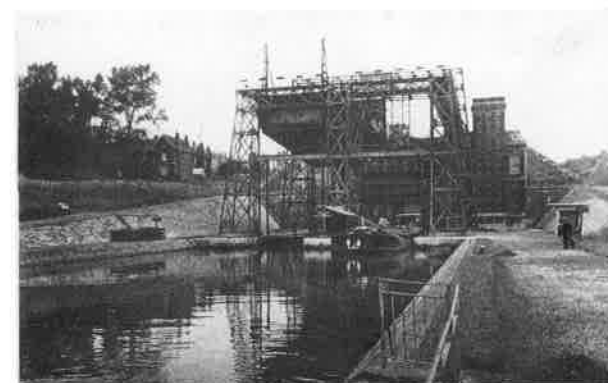


### **De hefbrug**

Privé verzameling

### **Schip 'Marc' in de lift van Canal du Centre**

Privé verzameling



hefboomprincipe: het tegengewicht zit in de bovenbouw. Bij beweegbare bruggen is de doorvaartbreedte van belang. De doorvaarthoogte daarentegen is onbeperkt.

De basculebrug of kantelbrug heeft geen bovenbouw zoals de ophaalbrug, maar werkt wel volgens hetzelfde hefboomprincipe. Het tegengewicht zit in een, tot de oever verlengd stuk. Onder dat overstekende deel is een kelder waarin het gewicht kan zakken bij het openen van de brug. In de kelder is meestal nog plaats voor de machines die voor de aandrijving zorgen.

De draaibrug draait zich weg op een voet centraal in het water of langs de oever.

Bij de hefbrug wordt het brugdek horizontaal omhoog getild tussen vier heftorens. Grote gewichten hangen aan ijzeren draden, die over katrollen lopen. Als grote schepen ongehinderd moeten passeren, zijn hoge torens nodig.

Om hoogteverschillen weg te werken maakte men gebruik van sluizen en scheepsliften. Sluizen overbruggen een hoogteverschil in een waterweg. Versassen of schutten wordt het varen doorheen een sluis genoemd. Een sluis heeft twee werkende deuren met daartussen een schutkolk. Minstens één van de deuren moet altijd gesloten zijn. Het schutten gebeurt na het sluiten van beide

deuren. Een schip dat van laag naar hoog gaat, wordt opgeschut. Gaat het schip van hoog naar laag, dan wordt het afgeschut. Het hoogteverschil tussen het water aan de ene kant en de andere kant van de sluis heet de schuthoogte of het verval.

In 1882 werd er een verbinding tussen Seneffe en Mons gecreëerd via de aanleg van het Centrumkanaal. Deze waterweg moest een hoogteverschil van niet minder dan 88 meter overbruggen. Een dertigtal sluizen zou dit verschil wegwerken. Hector Genard, hoofdinspecteur van Bruggen en Wegen, koos voor een opmerkelijke oplossing met aanvankelijk 6 sluizen. En 4 hydraulische scheepsliften. De liften zijn elk 17 meter hoog en brengen 300-tonners over van het bekken van de Maas naar dat van de Schelde. De eerste lift werd in 1888 in gebruik genomen, de overige drie in 1917. Voor een vlotte werking steunde men op de wet van de communicerende vaten. Met water als enige energiebron worden twee grote waterbakken, elk met een lengte van 45 meter, de hoogte of de diepte in gestuwd. Het historische Centrumkanaal werd intussen uitgeroepen tot werelderfgoed.

Op 17 januari 2002 echter, gebeurde in de scheepslift nummer 1 een spectaculair ongeval. Net voor het uitvaren van het binnenschip, geladen met staal-



**Het ongeval in de lift 1 van Canal du Centre**

Privé verzameling



**Het ongeval op 17 januari 2002**

Privé verzameling

platen, ging één van de liftbakken terug de hoogte in. Daardoor gleeed het schip vooruit, het kanaalpand in. Doordat het achterschip met machinekamer, stuurhut en woonruimte zich nog in de bak bevond, brak het schip in twee.

Om tegemoet te komen aan de schaalvergroting in de scheepvaart wordt sedert het begin van de jaren 1980 gewerkt aan een nieuwe, moderne waterweg tussen La Louvière en Mons. Op dit nieuwe centrumkanaal werd de grootste scheepslift van de

wereld gebouwd. De scheepslift van Strépy-Thieu is 177 meter hoog, 130 meter lang en 81 meter breed. De twee bakken van de lift overbruggen een niveauverschil van 73 meter en vervangen daarmee 3 sluizen en 4 oude scheepsliften.

Het hellend vlak van Ronquières, het spectaculaire kunstwerk langs het kanaal Charleroi-Brussel, is een soort scheepslift, samengesteld uit gigantische waterbakken die over 1.5 kilometer lange sporen worden voortgetrokken.

**Een geladen dekschuit**

Privé verzameling



**Geladen schip met hout**

Privé verzameling





### **De scheepslift van Strépy-Thieu**

Privé verzameling

De sloopstunnel van Ruyaulcourt vormt dan terug een alternatieve bezienswaardigheid op zich. De sloopstunnel verzekert de link tussen de Kanaalverbinding Duinkerke-Schelde, de Schelde en het Kanaal Samber-Oise. De oevers zijn toegankelijk voor voetgangers

en fietsers. De tunnel heeft een totale lengte van 4350 meter.

### **2.3. De vracht**

Binnenschepen konden zowat alles vervoeren. Als er weinig vracht te krijgen was, nam de schipper vaak genoeg met een reis met

Zwaar geladen varen was niet steeds zonder risico<sup>4</sup>:

“Kennissen van ons varen een vrachtschip van ruim 80 meter lengte. Ze hadden grind geladen, zo'n 1350 ton en lagen daardoor tamelijk diep in het water. Nu moeten ze iets scherp hebben geraakt dat niet in de vaarweg thuis hoort, want er kwam een scheur in de voorsteven. Het voorste gedeelte van het schip liep langzaam onder water. En je weet dat als het voorschip diep in het water komt te liggen, het schip moeilijk bestuurbaar wordt. Het schippersechtbaar, ze zaten samen in de stuurhut, besloten razend snel naar de oever te sturen omdat ze bang waren dat ze zouden gaan zinken. Ze kwamen daardoor gelukkig vast te liggen in ondiep water, wat natuurlijk ook de bedoeling was. De brandweer heeft het schip leeg gepompt en men heeft waarschuwingstekens geplaatst voor de andere schepen. Iedereen kon er met wat uitkijken toch nog langs varen. De vracht zal wel overgeslagen worden in een ander schip zodat het naar de werf kan voor reparatie. Dat zal wel gebeuren met een drijvende kraan zodat het schip dat de lading in ontvangst neemt, in dieper water kan blijven liggen. Ze zijn goed verzekerd, maar dan zitten ze toch met gedeerde inkomsten.”

minder tonnage. Allerlei materialen werden vervoerd: zand, grind, cement, spoorstaven, ijzerschroot, stro, vlas, balken, bieten, aardappelen, steenkolen en zo meer.

De schippers hadden een feilloos oog voor de omvang van hun vracht, als de schipper een vracht kreeg aangeboden waarvan het gewicht niet bekend was, moest hij vaak schatten of hij deze kon bergen.

Eén van de bekendere schepen die aan specifiek vrachtvervoer deed, was het stoomschip “Phenol”. Dit schip van 269 ton en ongeveer 35 meter lang, werd in 1904 gebouwd door de Scheepswerf en

Machinefabriek Wilton uit Rotterdam, voor de rekening van een teerfabriek gevestigd te Zelzate. De Phenol werd gebouwd als een tankschip om koolteer en creosoot in verschillende gasfabrieken in België en Nederland te bunkeren en naar Zelzate te brengen, waar deze teer werd verwerkt. De machinekamer was uitgerust met een stoomketel en een *triple-expansion* stoommachine. Deze stoommachine werd eveneens door Wilton geconstrueerd. Het vaartuig bleef tot 1972 in de vaart.

In de binnenvaart is de schippersbeurs het ontmoetingspunt voor verladers van goederen

### **Vlas laden**

Privé verzameling



en scheepsbevrachters enerzijds en reders en schippers van binnenvaartuigen anderzijds. Het doel is het afsluiten van bevrachtingovereenkomsten. Met het oog op de bevrachting van binnenvaartuigen werd in België op 12 december 1944 de 'Dienst voor Regeling van de Binnenvaart' opgericht (DRB). De vrachtprijzen werden hier, behoudens kleine spellingen, vastgelegd. Het Belgische waterwegennet is verdeeld in 18 districten. In elk district was een beurtbevrachtingkantoor gevestigd en werden in het bevrachtinglokaal, de Schippersbeurs, op bepaalde dagen en uren bevrachtingzittingen gehouden.

De toewijzing van de transporten verliep door naamafroeping van de schepen volgens hun inschrijving op de beurtlijst. Er bestond geen onderscheid voor vreemde of Belgische schepen. Vrachtprijs en vrachtvoorwaarden werden door de betrokken partijen volgens vraag en aanbod bepaald. Aan deze verdeling werd een minimumvrachtprijs gekoppeld. Elke schipper kreeg een bevrachtingboekje. Na het aannemen van de lading ontving hij de vrachtbrief van de scheepsbevrachter.

#### 2.4. Havens en loswallen

In het binnenland moeten al heel vroeg in de geschiedenis loswallen voor de binnenvaart zijn aangelegd.

#### "Het einde van de beurs"<sup>5</sup> :

Ik wil u spreken over één van de gebeurtenissen uit de geschiedenis van de scheepvaart namelijk 'Het einde van de beurs'. Het gaat over de schippersbeurs, voluit klinkt het zo "D.R.B. Dienst voor Regeling van de Binnenvaart". De Beurs was een gebouw gelegen in de Doornzelestraat, boven de ingang deur stonden de letters D.R.B.

De bedoeling van de Beurs was een zekerheid te geven aan alle schippers, klein en groot, voor zekerheid van werk, vrachtvervoer te water en dit met een beurtrol.

Elke dag twee maal, voor- en namiddag, kwamen de bevrachters met hun beschikbare opdrachten voor het vervoer van goederen. Op een bord werden de vrachten neergeschreven met alle nodige details. De datum van aanmelding, datum van laden, datum van lossen en de prijs per ton en zo meer werden vermeld. Zeer handig voor iedereen, vooral de vaste en een redelijke prijs. Elke dag was er een nieuwe lijst van aangemelde schepen met hun eigenaar. Die lijst was beschikbaar op de Beurs. Eenmaal de vrachten op het bord aangebracht, werd de lijst voorgelezen. Te beginnen met de eerste en één voor één. Wie de gemelde reis wilde uitvoeren, kon onmiddellijk zijn instemming geven en de reis was begonnen. Voor wie het vandaag minder schikte, kon gewoon passen en de kans geven aan de volgende. Morgen kwam er een nieuwe beurt!

Maar na vrijdag 27 november 1998 kwam er geen nieuwe beurt, want het was toen de laatste maal. De reden was: de liberalisering van het vervoer te water kwam er op last van de Europese Commissie die de vrije concurrentie laat spelen.

Voor vele schippers was dit een zware dobber! Daarom ook reeds weken lang protest en overleg, maar het heeft niet mogen baten. Geen beurtrol meer, maar vooral geen vaste prijs meer!

Iedereen moet nu zelf rechtstreeks met de bevrachters onderhandelen en een redelijke prijs afdwingen.

Vooraf ook zijn de schippers hun sociale ontmoetingsplaats kwijt. Nu is iedereen concurrent van iedereen. De zwakken gaan er onderuit, de sterken bepalen de markt."

#### Ons anker<sup>6</sup>

*Wanneer wij 's avonds laat in de donkere nacht  
voor anker komen liggen, dan is steeds groot het gevaar  
dat het anker niet houden zal en zal begeven en ons  
schip op drift zou graken.*

*O, dan betrouwen zij op ons anker.*

*Dan is ons enige hoop ons anker*

*O, zinnebeeld der hoop; o, ijzeren vorm,  
op u rust gans onze hoop*

*O, houd toch ons scheepje liggen en bewaar ons van het  
groot gevaar los te komen en te drijven terwijl wij allen,  
met vaste hoop op u, zijn ingeslapen.*

*O, machtig ijzeren ding, u hebt ons scheepje en ons  
leven in uw macht.*

*Houd vast, houd grond, behoed ons van de ondergang.*

*Boor diep en dieper de bedding van het water in.*

*Aan u zijn wij gebonden; u zijt onze nachtwoak en de  
enige steun op deze rivier.*

*En als beloning staat u te wachten, wanneer wij u terug  
boven halen, een schone nieuwe schildering!*

*Hoe dikwijls heeft vader, met benepen hart, in het holle  
van de nacht, de wacht gehouden, steeds vrezende zijn  
schip te zien afdrijven omdat hij niet zeker was van  
het anker!*

De eerste kranen dateren van de Middeleeuwen. Op het einde van de negentiende eeuw werden op grote schaal pakhuizen gebouwd.

Het laden en lossen van binnenvaartschepen gebeurde tot in de twintigste eeuw met eenvoudige werktuigen. Al vrij snel verschenen naast de stoom- en motorkranen de elektrische kranen.

Lang niet overal trof men kranen bij de loswallen aan en daarom beschikte heel

op het meten van het volume van de romp van het schip. Eenmaal gemeten ontvangt het schip een getuigschrift van inhoudsmaat en wordt het ingeschreven. De inschrijving bestaat in het opnemen van de gemeten boot in de registers van het Beheer van Bruggen en Wegen. Het inschrijvingsnummer wordt op het getuigschrift van inhoudsmaat aangebracht en tevens op een plaatje aan de romp van het schip vastgenageld. Het

speciale reglementen die de vaart op de Rijn beheersen. Ook het schip moet voorzien zijn van een patent dat slechts na een diepgaand onderzoek van het vaartuig wordt afgeleverd.

Voor de Franse vaarwegen bestaat een zelfde soort patent. Indien de echtgenote wenste mee te werken op het schip, had zij eveneens een attest nodig van bekwaamheid.

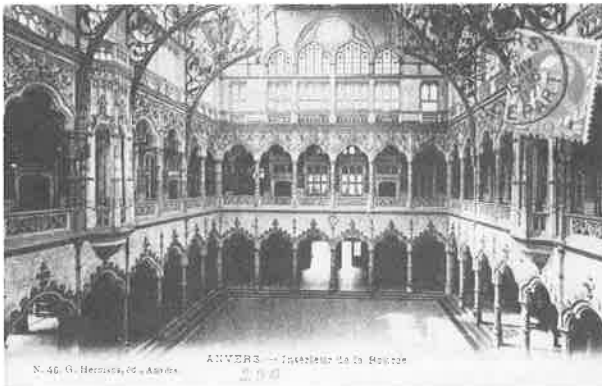
Op een schip komen heel wat toestellen voor

pas, de navigatie-lichten, de vaarwegkaarten, en zo meer. Op de moderne schepen is dit stuurhuis het hart van het schip van waar uit het schip beheerst en genavigeerd kan worden met zo klein mogelijk mankracht.

Het symbool bij uitstek van de scheepvaart vormt ongetwijfeld het anker. Het is het toestel om een schip aan de bodem van het vaarwater vast te leggen. In zijn meest bekende

### **De Beurs te Antwerpen, 1907**

Privé verzameling



### **Laden met kipkarren**

Privé verzameling



wat binnenschepen over een zelflosinstallatie. Het laden geschiedde met mankracht en werd vaak, afhankelijk van de lading met kipkarren gedaan.

### **2.5. Op het schip is het anders werken dan aan de wal**

De meeste schippers zijn van kindsbeen af vertrouwd met het scheepsgebeuren. Toch kende de schipper heel wat administratieve verplichtingen. Voor eerst moet het schip een getuigschrift van de inhoudsmaat bezitten. Deze formaliteit steunt

nummer wordt voorafgegaan door letters die het bureel van inschrijving aanduiden. Het meten en de inschrijving zijn louter administratieve formaliteiten die geen enkel juridisch gevolg hebben.

De vaart op de Rijn is onderworpen aan afzonderlijke reglementeringen. Op die stroommogen slechts schippers varen die in het bezit zijn van een patent. Dit patent wordt slechts afgeleverd aan hen die voor een jury hun bekwaamheid hebben bewezen en vertrouwd zijn met de

die voor mensen van de wal geen evidentie zijn. Het begint reeds bij het besturen van het schip. De besturing gebeurt vanuit het stuurhuis. Dit is de opbouw in het midden van de brug op stoom- en motorschepen, oorspronkelijk bedoeld om beschutting tegen weer en wind te geven aan de roerganger, die aan het stuurwiel achter het stuurkompas stond. De voorloper van het stuurrad, was de helmstok of de stuurpen. In dit stuurhuis bevonden zich ook allerlei hulpmiddelen zoals de scheepsbel, het kom-

vorm bestaat het uit een schacht met aan de onderzijde twee armen, die in de bodem grijpen en aan de bovenzijde een ring en een losse of een vaste stok. De meest voorkomende types aan boord waren: prop-, stok-, hulp-, en dreganker. Met behulp van een ankerlier kon het anker naar buiten worden geworpen. De lier kon zowel op handkracht als op motorkracht worden gebruikt, afhankelijk van het type schip en de periode.

Bij het aanmeren aan de wal hadden de

KONINKRIJK BELGIË  
ROYAUME DE BELGIQUE

REG. N° 383



# RIJNSCHIPPERSPATENT

PATENTE DE BATELIER DU RHIN — RHEINSCHIFFERPATENT

De schipper } Greveraerts Alexander } wonende te } Antwerpen } wordt  
Le batelier } } domicilié à } } est autorisé  
Der schiffer } } wohnhaft zu } } wird hierdurch

ingevoelge der verordening der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van den  
par les présentes, conformément au règlement de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin du } 14-XII-1922.  
gemäss Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt vom

toegelaten tot het besturen van een schip <sup>zonder</sup> ~~met~~ eigen beweegkracht op den Rijn  
à conduire un bâtiment <sup>non muni</sup> ~~munie~~ de moyens mécaniques de propulsion sur le Rhin  
ermächtigt zur Führung eines Schiffes <sup>ohne</sup> ~~mit~~ eigene Triebkraft auf dem Rhein

van } Keulen } tot de Spijksche Veer  
de } } au Bac de Spijk  
von } } bis Spijksche Fähre

en op de } } van } } tot }  
et sur le } } de } } à }  
und auf der } } von } } bis }

Antwerpen den } 31 Januari } 1928.  
le }  
den }



Par décision du 19 Mars 1930, la patente n° 383  
est prolongée jusqu'à Coblenz.  
Bij besluit van 19 maart 1930, wordt het patent  
n° 383 verlengd tot Coblenz.  
Durch Entscheidung vom 19 März 1930, wird das  
Patent n° 383, verlängert bis Coblenz.  
antwerpen den 19 maart 1930.  
Le Président, Le Voorzitter, De Vorsitzende.



H. WOESTYN



H. WOESTYN

Rijnschipperspatent  
Privé verzameling

22

schippers geen ankers nodig. Dan konden ze met behulp van het meertouw en de meerbolders hun schip bevestigen aan de wal. De bolders hadden echter meerdere functies. Zo waren ze noodzakelijk bij het slepen van het schip. De sleepdraad wordt op het gesleepte schip bevestigd aan de sleepbolder. Bij hoge tractie kon de draad niet van de bolder schieten doordat hij onder de kavijnagel was bevestigd.

Sommige schippers gebruikten nog een dieplood. Dit is een loden of gietijzeren blok, waaraan een touw met knopen is bevestigd. Dit werd overboord gegooid om de diepte van het vaarwater te meten. Onderaan bevindt zich een kleine holte om de aard van de ankergrond te kunnen bepalen.

Zowel de lampen aan boord als de vlaggen en scheepshoorns werden gebruikt om signalen te geven. Scheepslampen aan boord werden al vrij vroeg in de scheepvaartgeschiedenis gereguleerd. De twee opvallendste lichten zijn het groene zijlicht dat aan stuurboordzijde hangt en het rode zijlicht dat aan bakboordzijde hangt. Verder onderscheiden we nog het toplicht en het heklucht. Een opvallende uitvinding door de scheepslampmakerij was de "Bostroëneir". Het is een scheepslantaarn die werd

Gesprek met een schipper over de signalen<sup>7</sup> :

"Bij het uitvaren uit de haven geven we een signaal : 1 lange stoot, gevolgd door 1 korte stoot met de luchthoorn of de manuele luchthoorn duidde het draaien over stuurboord aan. Twee korte stoten op het einde duidde op het draaien over bakboord.

Wanneer we in de mist lagen moest men om de 3 seconden bellen met de scheepsklok, vandaar dat deze altijd binnen handbereik hing in de stuurhut.

De vlaggen gebruikten we als volgt:

De vaarvlag of kanaalvlag is een rode rechthoek met een klein wit vierkant centraal. Deze vlag hingen we uit bij het varen.

De driehoekige groen vlag is de douanevlag, onder douane varen wil zeggen dat de goederen die we vervoerden niet vrij gemaakt zijn. De goederen werden dan ingeklaard op de plaats van bestemming.

Wanneer we drinkwater nodig hadden, hingen we de witte rechthoekige vlag uit.

De hoorns aan boord werden gebruikt om signalen door te geven: zowel geluidssignalen, als om manoeuvres aan te kondigen of waarschuwingssignalen te geven.

Sommigen hadden een luchthoorn die werd bediend met luchtdruk. De mondhoorn of roephoorn werd vaak gebruikt voor de onderlinge communicatie tussen de schipper aan het roer en de knecht die vooraan stond om de vaarrichting van het schip in het oog te houden."

verbeterd door de Baasroodse koperslager Désiré De Smedt. Het is een lamp die werd ontwikkeld uit een gewone petroleumlantaarn.

Deze petroleumlantaarn werd echter verbeterd door er een windvang in te bouwen en hierop nam deze ontwikkelaar ook een patent. Deze lamp had de bijzondere

eigenschap dat ze niet doofde bij de felste storm. Binnen gebruikten de schippers dezelfde verlichtingsmaterialen als aan de wal.

Schippers gebruiken typische uitdrukkingen. Eén daarvan is 'Onderhoud behoud'.

Dit geldt zeker voor de schepen.



**Lamp van het type Bostroëneir**

Privé verzameling

Volgende verhaal kunnen we hierbij inpassen: <sup>8</sup>

"De teer- en laklagen hebben veel te lijden van het weer en het water. Naast de teer-, schilder- en hellingbeurten wordt het schip dagelijks onderhouden. Het schip wordt dagelijks gespoeld. Herhaaldelijk worden alle roestplekjes nagelopen en de luiken geteerd. Ook de den wordt regelmatig in de olie gezet. De onderzijde van het schip wordt frequent geteerd. Al het ijzerwerk, de zijden en de gangboorden worden met koolteer behandeld. De gangboorden kregen weinig kans om te roesten, aangezien er veel werd geboend en ook veel over werd gelopen. De dekluike werden met bruine teer behandeld. De binnenkant van de luiken worden behandeld met een mengsel van lijnolie, machineolie en wat gasolie. Hoe dunner dit mengsel is, hoe beter het in het hout kan trekken. De meeste houten delen werden met behulp van een eigen mengsel geölied. Het enige schilderwerk zit in de kop en de kont van het schip en op de achterkant, het bovenste gedeelte en het dak van de roef."

## 2.6. Varen bij moeilijkheden en in oorlogstijd



**Luiken teren, 1905**

Privé verzameling

### **IJs scheppen**

Privé verzameling



Zolang de vorst het enigszins toeliet, werd er ook 's winters gevaren. Aangezien daar soms risico's aan verbonden waren, werd er bij invallende vorst of lichte ijsgang een ijstoeslag betaald, waardoor de reis meer opbracht. Daarentegen werd er, als alles dichtgevroren lag, ook geen cent meer verdiend. Soms gebeurde het dat de schepen dagen in het ijs vast lagen.

Vele schippers bleven gedurende de oorlogsperiode aan de wal en waren hun schip kwijt aan de Duitsers.

Na de oorlog werd energiek begonnen aan de wederopbouw. Hoewel de binnenvaartvloot zwaar gehavend was, werd alles wat nog maar enigszins kon varen ingezet om hierbij behulpzaam te zijn. Veel waterwegen waren

gestremd of moeilijk bevaarbaar door opgeblazen bruggen of gezonken schepen. Ook diverse havenwerken waren zwaar beschadigd. Spoedig ontstond een groot aanbod aan vracht voor een vrij gering aantal schepen omdat veel schepen en sleepboten tot ver in Duitsland tot zinken waren gebracht. Langzaam maar zeker werden de vaarwegen weer bruikbaar. Geleidelijk kwam de vaart op Duitsland ook terug op gang.

### **Voetnoten**

<sup>1</sup> Interview L.L. april 2002

<sup>2</sup> Interview P.M. november 2001

<sup>3</sup> Interview J.V.P. januari 2002

<sup>4</sup> Interview J.D. april 2002

<sup>5</sup> Interview S.V. mei 2002

<sup>6</sup> Anoniem, mei 2002

<sup>7</sup> Interview P.B. maart 2002

<sup>8</sup> Interview M.L.M. maart 2002

<sup>9</sup> Interview H.S. en J.N. december 2001 en februari 2002

Dat de oorlog ook voor de binnenschipper een angstige tijd was, blijkt uit het volgende relaas. Het is een gesprek tussen twee schippers die mijmerend terugdenken aan die moeilijke tijd <sup>9</sup>:

"In 1940 lagen we met gestreken mast midden in een rij schepen. Het was al een lange tijd spannend, maar in ene keer op een ochtend verschenen er allemaal vliegtuigen waar honderden parachutisten uit sprongen. Verschillende schepen naast ons werden beschoten en van sommige schepen die de mast overeind hadden, werd het want vernield. Een paar dagen later werden de grote steden gebombardeerd.

In het begin van de oorlog waren we doodsbang dat ons schip 'gekoft' zou worden. Kop en kont werden dan weggesneden tot op de waterlijn, zodat er tanks in konden rijden. Deze schepen waren bedoeld voor de geplande invasie in Engeland. Honderden schepen hebben de Duitsers zo te pakken gehad. Tijdens de Tweede Wereldoorlog begonnen vele schepen noodgedwongen weer te zeilen toen de olie te schaars werd. We moesten in de oorlog voornamelijk in dienst van de Duitsers varen."



***Dit schip werd ingericht om krijgsgevangenen te vervoeren naar Duitsland. Het hokje dat buiten boord hangt is het toilet***

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen



***De Muidebrug in 1940. een spits deed dienst als noodbrug***

Privé verzameling



### 3. Leven aan boord

#### 3.1. Onze roef

Dat het leven aan boord niet te vergelijken is met dat aan de wal zal wel voor iedereen duidelijk zijn. Vanwege de beperkte leefruimte moet men woekeren met elk beschikbaar plekje. Wat voor de walbewoner het woonhuis is, is voor de schipper en zijn gezin de roef. Deze werd op de werf zowel binnen als buiten helemaal afgetimmerd. De roef bestaat meestal uit één of twee slaapkamers, een woonkamer, een keuken, een inloop en

soms een toilet.

Het toilet werd in het begin van de twintigste eeuw meestal als een overbodige luxe beschouwd.

De indeling van de roef verschilt afhankelijk van de grootte van het schip. Vaak bevatten de deuren geëtste ruiten. Tafel en stoelen staan los in de roef en het gebeurde wel eens dat ze bij slecht weer omvielen.

De verlichting gebeurde nog vaak met olielampen, iets later met gaslampen.



**Schippers in de roef**

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen

#### Schippersleven<sup>1</sup>

*Dit is een leven van plezieren  
Dat is een leven van stavast  
Zo de wereld rond te zwieren  
In het topje van de mast.*

*Varen, varen is mijn leven  
Varen, varen is mijn lust.  
Tussen voor- en achtersteven  
Voel ik mij eerste echt gerust.*

*'s Winters in Noord Frankrijk  
't Centrum of de Kempen  
's Zomers langs Maas of Schelde  
Of langs Waal en Rijn.*

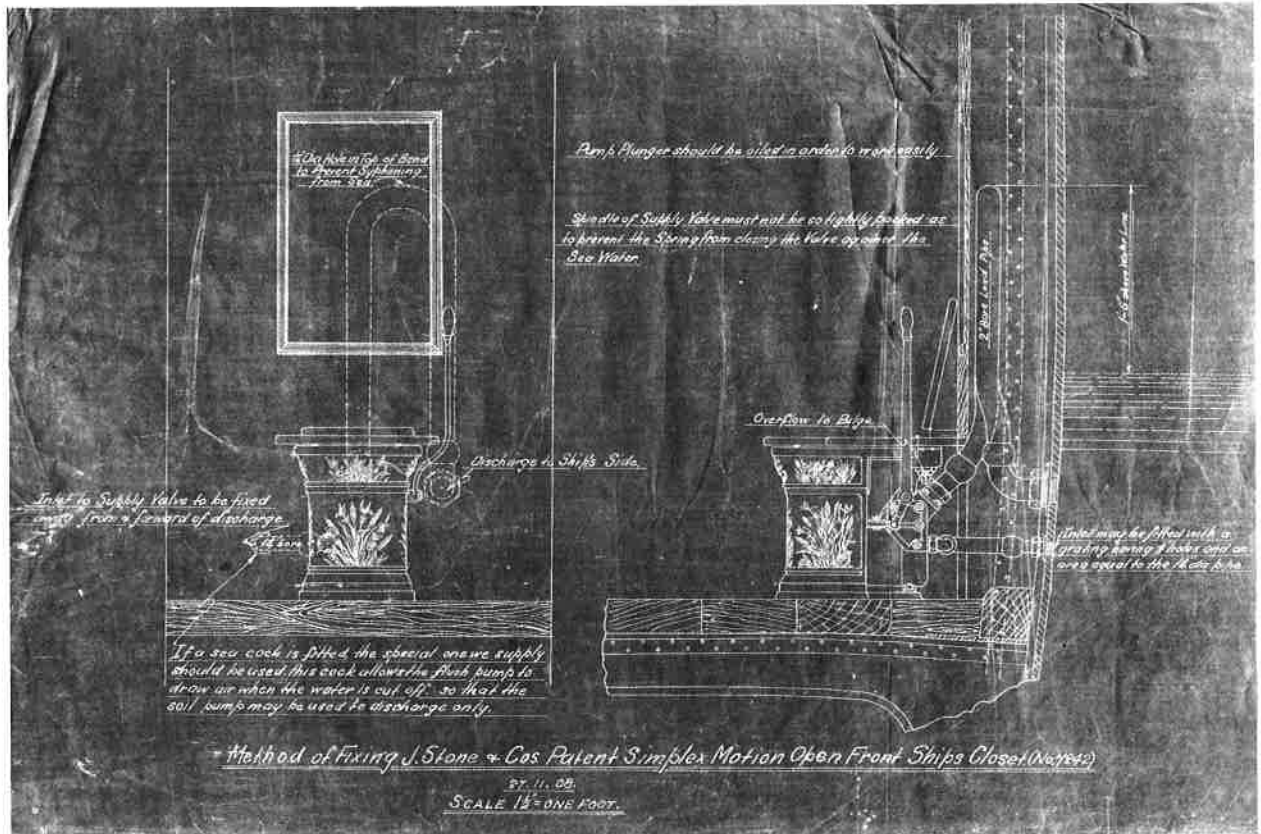
*Overal kan ik het vinden  
Overal ben ik tevrée;  
'k ben gelukkig al beland ik  
in een Parijse café*

*In een vunzig ruim te zitten  
Lading tellen dag en nacht  
In een felle zomerse hitte  
Of in 's winters kille nacht*

*Helaas zag ik vele jaren  
Weinig meer dan kaai en loods  
Maar toch hou ik van het varen  
Al is soms 't leven doods.*

*Toch blijft het een leven van plezieren,  
Ik houd aan het varen vast.  
't blijft een leven van plezieren  
't blijft een leven van stavast.*

“Een jong koppel maakt voor de eerste maal kennis met een schip. Zij besloten te gaan varen na hun huwelijk, beiden kwamen niet uit het schippersmilieu. Ze wouden hier echter hun broodwinning van maken en besloten in dienst te gaan varen.<sup>2</sup> Ik huwde met een man die geloofde in het varen. Zelf had ik er helemaal geen kennis van. Ons eerste schip was een dekschuit in spitsmaat. Het was een oud ding, waarmee we voornamelijk groot vervoer gingen doen op het dek. Het schipje lag in de haven en wij gingen voor de eerste maal op het schip met de makelaar. Het zag er allemaal goed uit. Onze roef had twee bedsteden met luikjes, een tafel en twee stoelen en dat was alles. Als we in bed gingen liggen, dan lagen we met de knieën opgetrokken. Het zag er wel allemaal netjes uit, maar toch miste ik nog een paar dingen. Koken zal ik vermoedelijk op het dek wel doen, maar ik bleef maar zoeken in die ingebouwde kastjes. Toen vroeg ik die makelaar: “Waar is toch het toilet?” Die opende één van de ingebouwde kastjes en daar stond een toiletemmer: “Hierzo dame zei die!”



**Blauwdruk voor een toilet aan boord ('Method of Fixing J. Stone & Cos. Patent Simplex Motion Open Front Ships N° 7242') uit 1908**

Verzameling MIAT, Gent

Vaak bevond zich net boven de woonkamer een schijnlicht, dit werd ook wel de koekoek genoemd. Naast de roef bezaten vele schepen ook een voor- of een achteronder, daar sliep meestal de knecht.

De schippersvrouw kende haar eigen problemen. Een huishouden binnen een zeer kleine ruimte vraagt systematiek. Kleine kinderen dicht bij het water behoeven extra aandacht. Bij manoeuvres waarin de

schipper en knecht beiden het tuig, het spil of de zwaarden moesten bedienen, nam de vrouw het roer. Natuurlijk liep meestal alles goed, maar sommige vrouwen waren niet geboren in het schippersleven en moesten zich danig

inwerken en dit was niet altijd even gemakkelijk, getuigt hiervan de hierna volgende anekdote verteld door een schippersvrouw die pas sinds enkele dagen aan boord met haar kersverse echtgenoot meevoer<sup>3</sup>.

"Ik was pas aan boord en moest varen leren van Julien. Ik had al kleine stukjes gestuurd en had al een beetje door hoe het schip zich gedroeg. We waren net een sluis uit, de Schelde op en net de bocht om toen Julien even naar de machinekamer moest. Ik moest even het roer vast houden. Er kwam mij een schip tegemoet en dat riep mij via de marifoon op: 'Buurvrouw bent u alleen?' zei de naastvarende schipper. Ik dacht bij mezelf, wat gaat hem dat aan en zei heel onnozel: Hoezo buurman, wat wou je dan?

Het was even stil aan de andere kant toen ik stotterend hoorde: 'Uh ... ik bedoel, komen er nog andere schepen achter u?'. De goede man kon de bocht niet overzien en dan is het de gewoonte om even te vragen of er nog meer schepen de sluis uitkomen zodat je daar rekening mee kan houden. Die man moet op zijn zachtst wel gedacht hebben: wat een stomme trut!

Ik heb het maar niet aan mijn man verteld, want die zou zich krom gelachen hebben."

## Parlevinker 'Oelegem'

Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen

De schippersvrouwen zochten allerlei oplossingen om hun voedselvoorraad te stockeren. Ze moesten steeds flink wat proviand aan boord hebben. Enkel op de druk bevoer rivieren vond men 'parlevinkers', varende winkeliers die naast levensmiddelen van alles te koop hadden. Ze maakten vaak gebruik van een klein bootje om hun waren aan de man te brengen. Aan de meeste sluizen waren kleine handelaars gevestigd. Wanneer de

grenzen nog bestonden, verstrekten particuliere douanedepots accijnsvrije pakketten, die alleen belaste goederen bevatten zoals sigaretten, koffie, thee en zo meer. Domiciliëring was voor vele schippers ook een probleem. Sommigen gebruikten een verblijfsadres in een schipperscafé, anderen plaatsen hun domicilie bij de schippersproost. Het was echter niet evident en hiervan getuigt het volgende verhaal van een schippersvrouw<sup>4</sup> :



"Toen ik pas ging varen en de kinderen naar het internaat gingen, bleek al hoeveel steun ik van mijn ouders zou krijgen. Een huis had ik niet meer, dat was nu mijn schip. Het begon allemaal met een domicilie. Het lag voor de hand dat dit het adres van mijn ouders zou worden. Dat heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Ik moest uiteindelijk een document opmaken waarbij ik mijn vader aanwees als gemachtigde voor al mijn zakelijke dingen en de poststukken.

Een volgende probleem was het feit dat ik geen rijbewijs had. Dat is een gigantisch gemis met kinderen op internaat. Mijn man had zijn rijbewijs wel en we hadden ook een auto en een autokraan aan boord, maar mijn man kon niet steeds van boord doordat we lagen te lossen of te laden. Mijn ouders die kwamen dan met de oplossing. Ook mijn boodschappen werden op die manier meegenomen. Je ziet, ik heb heel wat aan mijn ouders te danken. Ik heb wel het idee dat zij ook een beetje op deze manier de verloren tijd uit mijn jeugd willen inhalen want omdat ze allebei constant werkten op het schip, was er niet veel aandacht voor ons."

28

### Het trekzeel<sup>12</sup>

"Een belevenis uit mijn prille jeugdijaren. In 1943, midden de tweede wereldoorlog was er een grote schaarste aan zowat alles. Ook aan gasolie. Vandaar deze anekdote.

We kwamen met een leeg sleepschip de Franse Leie afgevaren. Dit schip werd toen nog door onszelf voortgetrokken. Voor ons vaarde er een leeg motorschip, maar de eigenaars hiervan hadden geen gasolie meer en moesten bijgevolg ook zelf hun schip vooruittrekken.

Toen we de sluis van Merville naderden, hadden we dit schip behoorlijk in gehaald. Mijn moeder en ik trokken van op de wal, terwijl mijn vader in de mate van het mogelijke mee boemde van op het schip. Nu moet je weten dat een sleepschip veel vlotter op het water ligt dan een motorschip omdat het gewicht van de motor en de schroef het schip meer naar achter doet hellen en bij deze veel zwaarder weegt om te trekken. Bij de sluis van Merville was er geen tegen schutting, dus een loze schutting in vaktaal. Van Merville naar de volgende sluis, Bac Saint-Maur was een pand van 13 kilometer lang. En nu komt de aap uit de mouw. Het schip voor ons werd getrokken door moeder en dochter, een meisje van 15 jaar. Ik zelf was er toen 13 en wou eens wat bewijzen en ja hoor, ik heb later nooit meer zo hard aan een schip getrokken als toen die keer, zelfs mijn moeder moest van katoen geven.

En het lukte ons, we haalden het motorschip in en vaarden het voorbij. En mensen wat een eer, wat voelde ik mij trots en sterk, tegenover die andere mensen.

*Jammer genoeg heb ik nadien dat mooie en twee jaar oudere meisje nooit meer terug gezien.*

### 3.2. De schipperskinderen en de scholen

Na de Belgische onafhankelijkheid in 1830, kwam er in 1842 een eerste organieke wet op het lager onderwijs.

Speciale maatregelen voor schipperskinderen werden echter niet getroffen.

Vanaf 1894 verstrekten uit privé initiatief onderwijs aan schipperskinderen. Ze gingen echter alleen naar school tussen twee reizen in. Hierdoor kenden deze kinderen, ten opzichte van de andere schoolkinderen, een steeds groter wordende achterstand. Op 19 mei 1914 werd de wet op de leerplicht uitgevaardigd.

De kinderen werden verplicht onderwijs te volgen vanaf hun 6 jaar tot en met 14 jaar. Aan deze wet ontsnapten nogmaals de schipperskinderen.

Door de wet van 10 november 1925 werden ook schipperskinderen onderworpen aan de leerplicht. Het was echter een leerplicht van 4 jaar, namelijk van 10 tot 14 jaar. Deze wet stuitte op veel tegenkanting van de ouders. Hun kinderen vormden een hechte groep met het gezin en hielpen ook daadwerkelijk vrij vroeg mee op het schip met allerlei karweien.

Uiteindelijk in 1929 voorzag de Staat een financiële tussenkomst in de internaatskosten voor schipperskinderen. Voor vele ouders was dit een opluchting, want anders werden de schoolkosten van hun

Niettegenstaande vele schipperskinderen onregelmatig onderwijs volgden, werden ze thuis goed opgeleid. Hiervan getuigt het volgende verhaal<sup>6</sup>

"Ik ben te Antwerpen geboren aan boord van een ijzeren sleepschip, dat ging zo in die tijd. In de gauwte een dokter of vroedvrouw bij gehaald en de zaak was OK. Toen ik ongeveer drie jaar oud was heeft mijn vader een houten waal gekocht 'Garde de Dieu' genaamd. Hij leerde mij al heel jong nog presenten leggen, dat zijn gevlochten bandjes die tussen de planken van de luiken gelegd en vast genageld werden opdat het regenwater er niet door mocht zijpelen. Dit was belangrijk voor eventuele droge ladingen zoals tarwe, meel, maïs en zo. Die banden werden dan goed ingesmeerd met bruine teer om de naadjes te dichten.

En zo ging alles zijn gangetje. Het gebeurde vaak dat wij met ons schip drie of vier dagen moesten wachten om ons beurt te hebben om te laden, het ging toen wel wat langzamer.

Was het zomer, werkten we buiten, maar in de winter kon men buiten geen onderhoudswerken verrichten zoals teren, verven of iets anders.

Wij hadden geen radio, dus had mijn vader alle tijd van de wereld om zich met mij bezig te houden. Al de blaadjes van de almanak had hij bewaard om also mij de cijfers aan te leren. Dat lukte heel goed, leren boekjes lezen ook. Het alfabet van buiten leren deed ik samen met vader.

Toen ik dus op 10-jarige leeftijd naar de schippersschool van Brugge werd gestuurd, werd ik bij al de nieuwkomertjes gezet. Ze begonnen daar van  $1 + 1 = 2$  enzovoort. Ik telde al tot duizend als ik wou en zelfs lezen. Ik wist de maanden met het aantal dagen en februari als schrikkelmaand. Ik wist ook al hoe het horloge werkte met 60 en niet met 100-tallen. Twee dagen hielden ze het vol en toen vloog ik naar het tweede studiejaar, waar ik prompt als eerste uit de bus kwam op het einde van het schooljaar.

Maar nu komt het mooiste van alles, in het begin in dat eerste klasje vroegen ze mij welke scholen ik al had meegemaakt. Op mijn antwoord "nergens nog niet", antwoordde men mij: "Frans, u mag niet liegen want we komen het toch te weten van uw ouders". Toen heeft vader alles piekfijn uitgelegd, zoiets hadden ze nog niet veel meegemaakt. Mijn tweede jaar was ik in het vierde studiejaar derde, het derde jaar in het vijfde studiejaar was ik de vierde. En ten slotte in het vierde jaar in het zesde studiejaar was ik als derde van heel de klas. Nu moet ik er bij zeggen dat ik nogal leergierig was aangelegd. En nog dit: als een vreemde pater of pastoor de Heilige Mis eens kwam opdragen vroeg hij de beste misdienaar om de Latijnse gebeden van buiten uit het hoofd op te zeggen. Ik was hiervoor vaak kandidaat."

kinderen soms te hoog om dragen, met de bekende gevolgen van dien.

Uiteindelijk in 1961 werd de leerplicht voor schipperskinderen naar 6 jaar gebracht. Op de uitvaardiging van de wet in 1925 volgde de oprichting van een aantal officiële internaten: te Antwerpen, te Brussel en te Saint Ghislain. Tevens volgde de oprichting van 6 katholieke kostscholen: Hoboken, Oostende,

*Er kwam een schip gevaren;  
Het kwam van Lobith terug,  
Met grint en rivierzand geladen.  
Het richtte zijn boeg naar de brug.*

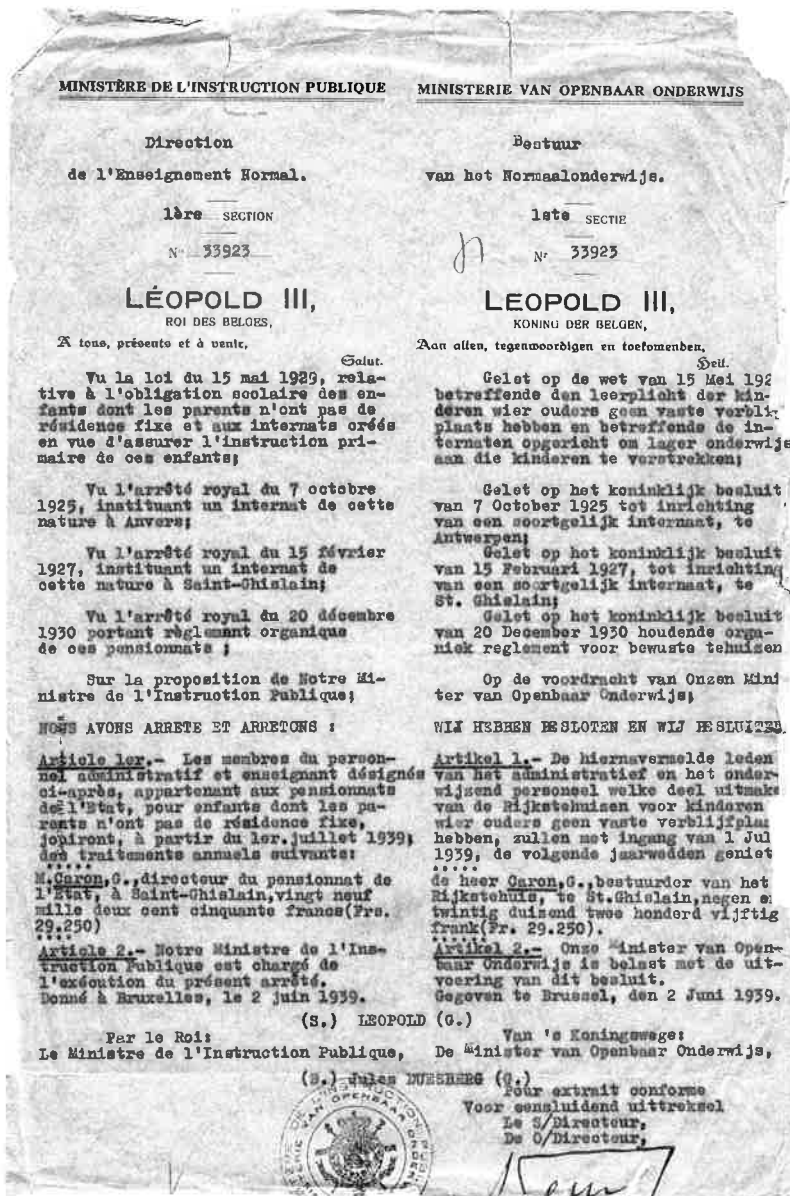
*De scheepsbel was helder te horen,  
De brugwachter kwam al in zicht,  
Een halfuurslag viel van de toren.  
Het schip voer door schaduw en licht.*

*Met boegbeeld en naam kwam het nader,  
De ophaalbrug ging omhoog;  
Een deining liep door het water  
Dat tegen de schroeiing bewoog.*

*Er stond een kind op de kade  
-ik was het, ik was nog klein-  
het had niets meer nodig op aarde  
om volkomen gelukkig te zijn.<sup>5</sup>*

Brugge, Namen, Mont-sur-Marchienne en Klein Willebroek.

Voor de ouders was het vaak pijnlijk zo lang afscheid te moeten nemen van hun kinderen. Vele schippers zochten oplossingen en ofwel gingen de kinderen een tijdje bij de grootouders wonen, ofwel bleef de moeder zo veel mogelijk aan wal.

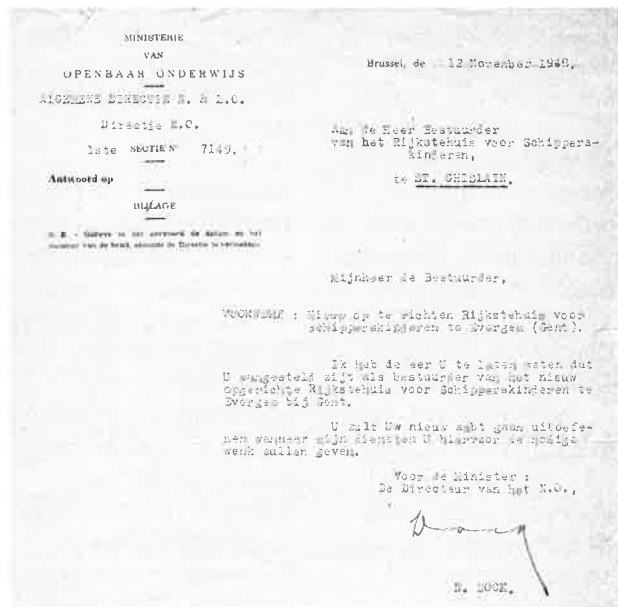


**Afkondiging door Leopold III 1939**  
Het Molenschip, Evergem

**De Schipperskostschool van Oostakker**  
Privé verzameling

**Bijlage aanstelling van Bestuurder, 1948**  
Het Molenschip, Evergem

30



Gedurende de oorlogsperiode was het voor de schipperskinderen nog veel moeilijker onderwijs te volgen. Hier en daar werden specifieke maatregelen genomen. De tijdelijk opgerichte school voor schipperskinderen in Oostakker is daar een voorbeeld van.

In 1948 wordt te Evergem een nevenschool van St. Ghislain opgericht. Het stond bekend als Rijkstehuis voor Schipperskinderen, ondertussen werd de naam gewijzigd naar 'Het Molenschip'.

Niet enkel de school-situatie bleef hangen bij velen. Ook het gezellige en knusse leven aan boord.

### 3.3. Afscheid van het schip

Heel wat gemeenten in België liggen aan belangrijke rivieren en zijn ook de uitvalsbasis voor vele schippers. We noemen hier onder meer Mariekerke, Sint-Anneke, Rupelmonde, Gent, Baasrode, Antwerpen en zo meer. Het is ook in deze parochies dat schippersfeesten plaats vinden. Gelegenheden om te feesten lieten de schippers niet onbenut.



**Kinderen Dok Noord te Gent, 1907**

Privé verzameling



**Kinderen Dok Noord te Gent, 1922**

Privé verzameling



**Spelende kinderen aan de wal**

Privé verzameling

En vaak leerden jonge koppels elkaar kennen bij deze festiviteiten.

"Tijdens een dansavond in zaal 'Brabo' leerde Magdalena Jules kennen.<sup>9</sup> Hij was ook schipper en afkomstig van Steendorp. Het was duidelijk de grote liefde en ze huwden in Steendorp. Samen gingen ze varen op een houten waal, een schip van 350 ton.

Wanneer hun dochter werd geboren stapten ze over op een ijzeren sleepspits. De Tweede Wereldoorlog geraakten ze goed door en bleven lichamelijk ongedeerd. Ook hun schip liep geen schade op. Ze bleven ermee varen tot aan hun pensioen. Ze bleven er echter op wonen. Ze hadden last om het schip dat hen al jaren had gedragen en waar ze zo een hechte band mee hadden, te verlaten. Pas twee jaar later gingen ze definitief aan de wal wonen, echter met zicht op het water, want dat was hen veel te dierbaar!"

Verhaal van een schipper uit de oude doos.<sup>9</sup>

“Evenals mijn moeder, ben ik op 'n schip geboren. Toen ik vijf was, hielp ik mijn ouders met langs de dijk de draad aan te nemen als we moesten afmeren bij de sassen. Ik had helemaal geen angst, alhoewel het bij nacht met de kaarslantaarn in de hand gebeurde! Tot mijn tiende jaar heb ik veel verschillende scholen gedaan. Als men ergens in een dorp afmeerde, vroeg ik aan de onderwijzer of hij me voor enkele dagen aanvaarde tot het schip verder voer. Ik deed dat graag. Tot mijn spijt zette m'n vader mij op m'n tiende jaar bij bekenden op pensioen, om twee jaar school te kunnen lopen. Op mijn twaalfde deed ik in Douai mijn plechtige Communie. Diezelfde nacht moest ik in het dorp een dokter gaan zoeken omdat mijn vader zei dat moeder ziek was! De volgende dag had ik een lief zusje...

Aan boord stond men op om halfvijf. Ik loste mijn vader af bij de paarden die ons houten schip voort trokken. We gingen in de mijnen kolen laden voor Lyon.

Ook voor andere steden tot in België. Er waren soms mooie landschappen te zien. Maar soms was men volledig zwart. Het water was echter in de nabijheid. We laadden ook bloem en suiker en andere voedingsmiddelen. Er was altijd wel wat te doen, de paarden verzorgen, alle dagen het schip wassen of teren. In de winter moesten we het schip vrij van ijs houden. Het was altijd een prettig zicht als moeder waste, dan hing het linnen in de wind als kleine vlaggen.”

Woorden schieten soms tekort om belangrijke fasen in het leven te duiden. Het volgende gedicht stemt tot nadenken en laat het afscheid minder zwaar vallen.<sup>10</sup>

### Waar is de tijd

*Waar is de tijd toen vader aan zijn roer een liedje floot.  
Het schip op sleep genomen door paard, tractor of sleepboot.  
Het liedje was van moeder uw zoon is hier.  
Hij heeft te veel gedronken van het Oudenaardse bier.*

*Waar is de tijd toen al het koper aan boord nog erg blonk ;  
Een zaak waar mijn moeder nog zeer erg op stond.  
Dat kuisen was een job voor mijn oudste broer  
Ook al stond hij liever dan dat te doen, aan het roer.*

*Waar is de tijd toen ik met mijn moeder naar de winkel ging,  
Met de stille hoop dat ik dan wel eens een snoepje ving.  
Het gaf niet, het was soms maar een simpele caramel  
Want ik voelde mij in die tijd altijd gelukkig in mijn vel.*

*Waar is de tijd van trekken en zeilen nu naar toe  
Het was slavenarbeid zei men,  
Maar 's avonds gingen onze oogjes vanzelf toe,  
Want wij hadden voor ons nachtrust geen pillen vandoen  
Alleen de vraag nu, zou de jeugd het nu nog doen?*

*Waar is de tijd waar ik nu nog dikwijls aan denk  
Een tijd waar ik moest luisteren naar vader en moeders eerste wenk  
Maar ik ben toch groot geworden ondanks dit zoals ge hier ziet,  
En dat zijn zo van die dingen die vergeet men niet*

*Waar is de tijd dat ik in het huwelijksbootje ben gestapt  
Het is al vijftig jaar geleden, wat vliegt de tijd toch rap.  
Het waren jaren met kommer, maar toch meest met vreugd  
En als ik daar aan terug denk, dat doet een mens wel deugd.*



**Gezin op het schip  
(Houten Waal)**  
Privé verzameling

“Die dingen blijven toch altijd bij<sup>7</sup>. De knusheid, maar vooral 's winters als de kachel brandde. Alleen de huiskamer werd verwarmd. Als het vroom, stonden er bloemen op de ruiten. Om in die temperatuur naar bed te gaan, was het wel even doorbijten, maar je was zo warm daarna want we hadden zo'n heerlijke kapokmatras waar zo lekker een kuiltje in kon maken en dan een stel dekens waar je tot aan je kruin onder kroop. Als het heel koud was kregen we een kruik mee.  
In de zomer mochten we altijd nog even buiten spelen na het avondeten aan de wal. We gingen dan met de kinderen uit de aangemeerde schepen spelen.”



In het kader van de mondelinge geschiedenis is het volgend dubbel levensverhaal uiterst relevant: het leven van een vrouw en een schipper, beiden afkomstig uit een oud schippersgeslacht. Beide verhalen lopen naast elkaar, tot op het moment dat hun pad zich kruist. Ze zetten nu samen hun leven verder en voelen zich nog echt verbonden met het schippersleven.<sup>11</sup>

### **Het verhaal van François:**

Langs moeders kant ben ik van een schippersgezin. Gezamenlijk hadden ze op een bepaald moment een honderdtal boten varen. Het was een zeer grote familie, nonkels, tantes, neven, nichten. Mijn familie was afkomstig van Zele. Zij vaarde op de 'Regina', een klipper van 38 meter. Mijn vader is niet van een schippersfamilie, maar hij was jaren duiker en heeft op de baggerwerken gevaren. Ik heb school gelopen in een schippersschool, lager onderwijs. Dan heb ik nog twee jaar middelbaar Beroeps gedaan, op Carels om mijn moeder een plezier te doen.

En dan ben ik gaan varen als matroos op het binnenschip 'Mon Rève' bij een neef van mijn moeder en dan was ik ongeveer zestien jaar. Dat was ook een 38 meter, een Spits.

Nu zijn die categorieën meer opgesplitst, vroeger vaarden ze met alles en dat veranderde volgens de noden van de tijd. Wij voerden daar voornamelijk mee van de haven van Antwerpen op Frankrijk. In mijn periode was dat meestal beperkt tot het Noorden van Frankrijk, soms eens tot aan de Somme en zo. Vroeger gebeurde dat mijn nonkel een jaar in Frankrijk zat zonder er uit te komen.

Na mijn legerdienst, aan 21 jaar, ben ik getrouwd en als schipper gaan varen voor mijn eigen. Ik kocht het schip van mijn schoonouders in de jaren 1964-65. In 1979 zijn we overgegaan op een groter schip. Dat eerste schip was een 350 ton, de 2<sup>de</sup> was 650 ton. En daar zijn we dan in de jaren 1987- 1988 mee gestopt. De vaarroute met dat groter schip was ook op Nederland.

Noemenswaardig is wel de staking die we meegemaakt hebben van 1975. Op dat moment zaten we in herstelling op de werf, die staking heeft 9 weken geduurd. Het schip was vroeger hersteld en dan zijn we nog dat tijdje solidair gebleven en ik ben dan nog achteraf 10, 15 jaar verantwoordelijk geweest in de schippersorganisatie "Ons Recht", die zich bezighield met de belangen van de schippers qua vervoer en ook sociaal een beetje. Daar is de sloopregeling uit voortgevloeid, waardoor de oude schippers een afvloeiingssysteem kregen. We hebben meegemaakt dat de toerbeurt verdween. Nu is dat meer een vrije markt. Door die lange staking waren er natuurlijk veel die de kop niet meer boven water hielden. Ieder staking heeft zo voor en nadelen, waarom staken de mensen, omdat ze 't niet meer zien zitten. Er heeft nooit iemand gedacht dat dit negen weken zou geduurd hebben. Het was hoog tijd dat het gedaan was. We hebben een grote dank aan minister Chabert in die tijd, minister van verkeer. Die heeft dat goed ingezien dat dit nefast ging uitdraaien. Had het nog een paar weken geduurd er zouden doden gevallen zijn. De mensen waren zo nijdig, er waren geen vooruitzichten meer. In die periode van negen weken zijn de mensen aangewezen geweest op giften van iedereen. De groenteboer bracht groenten, de andere bracht wat anders, gewoon om te overleven. Een deel die het niet meer zag zitten, is ergens anders werk gaan zoeken. Het voordeel was dat we nog een tijd de gereguleerde markt kunnen behouden hebben. Er is natuurlijk een verschil in de generaties.

De generatie van nu zal meer tevreden zijn met de regeling van nu. Onze generatie niet, die zou het liever gehouden hebben zoals het was met een gereguleerde markt die natuurlijk meer sociale voordelen gaf. Nu varen ze, ze verdienen meer, maar hun rotatie ligt veel hoger. Nu is de mentaliteit qua schipperij terug aan het verbeteren.

Wij hebben de periode gekend: "er waren zigeuners en er waren schippers". En de rest trokken ze zich niet aan plus dat we jaren door de spoorweg en over de weg beconcurrereerd werden tot en met. Ze subsidieerden de spoorweg en trokken overal spoorwegen naar de fabrieken.

Nu hebben ze precies de klok omgekeerd. Maar inmiddels is het kwaad geschied. Bijvoorbeeld, ik heb twee kinderen, er is geen één die nog vaart, Jeannine heeft er drie er is er één die vaart.

Ze hebben de schipperij de rug toegekeerd en er zijn er altijd die gebleven zijn. Er zijn nog altijd families die gebleven zijn en die zijn dan meestal kapitaalkrachtiger. De doorsnee had het slechter met het nieuwe systeem. De verdienste was niet zo groot, de startkapitalen zijn hoger. De aflossingen en de intresten duurder.

In onze periode was er maar één bank die geld gaf aan de schippers dat was de Credit Maritime. Nu is dat allemaal veranderd. Door die vrije markt is dat allemaal veranderd, nu hebben ze meer garantie. Als een schipper zegt "ik heb een schip" en hij heeft een vast contract voor vervoer, die bank heeft meer zekerheid. Stel je bent 5 jaar aan het afbetalen en je kan niet meer verder betalen, hetgeen je betaald hebt, ben je kwijt en ze verkopen gewoon uw schip aan iemand anders. De bank zit safer. Het is een

hele evolutie die er is. Wat er nu wel een nadeel is, de mensen hebben nu geen sociaal contact meer. Ze varen met beperkt personeel. In België is er geen personeel meer te vinden, velen varen met Tsjechen. Het wordt ook te duur.

Ik heb mijn leven altijd heel graag gevaren. Het grootste probleem is: uw kinderen zijn aan boord. Ze zijn niet schoolplichtig tot 6 jaar. In die zes jaar gaan ze wel af en toe een bezoek brengen in de havens, in Antwerpen. In mijn tijd bestond dat niet, dan was dat 7 jaar op internaat. We hebben nog geweest dat we 7 maanden op school zaten. Dat is niet meer denkbaar voor mensen van nu. En zelfs kinderen die naar het kleuteronderwijs gaan hebben geen achterstand omdat die zo met het praktische geconfronteerd worden op het schip.

Mijn kleinkinderen die waren 4 of 5 jaar en een auto die met een hydraulische kraan op de kade moest gezet worden, die kinderen deden dat. Je gaf gij hen dat bakske en die zetten die auto op de kaai.

Jeannines kleinkinderen hebben nog les gevolg via de computer. Speciale kleuterpakketten via de computer. Nu zijn de kinderen 8, ze worden 9 binnenkort. Nu gaan ze gewoon naar school in de openluchtschool in Antwerpen.

Jeannine : Mijn zoon heeft nog een nieuw schip besteld en in 2004 is dat af. Een nieuw binnenschip van 10.000 ton. Het wordt gebouwd in Rusland. En het wordt afgebouwd in Rotterdam. Dat is natuurlijk met vennoten. Dat is vooruitziend. Rotterdam gaat een voorhaven maken in zee en het is de bedoeling dat ze dat in Zeebrugge ook zouden doen. Dat is estuaire vaart. Dat je via de zee naar Oostende en Zeebrugge via Vlissingen buitenom kunt varen. De bedoeling is dat je er bunkeringen mee kunt doen. Die grote zeeschepen die te groot worden om in een gewone haven te komen, blijven buiten maar moeten ook geravailleerd worden met olie voor de motor en zo. Die schepen doen duizenden tonnen ineens en ze bevoorraden er ook twee of drie na elkaar.

Heel apart verhaal. Een jaar of 3 geleden hebben ze eens een 10-tal schepen ineens naar hier gebracht. Van Shangai naar Kaap de goede Hoop was het gevaarlijkste traject, voor het slechte weer. Ze zetten die schepen op een heel groot ponton en ze stouwen ze als kisten boven mekaar. Tegen dat ze hier waren, waren ze de helft van hun schepen verloren. De schippers hadden de schepen al betaald en sommigen hebben hun schip terug moeten inkopen. Sommigen hebben er miljoenen aan verloren. De verzekeringen daarop dat is ook nog niet alles.

Bij typische scheepstermen zoals de 'luiken' en de 'buiting' dan horen ze dat je van schippersafkomst zijt. Maar als over gewone dingen spreekt, horen ze dat niet. Ons dialect daarvan zeggen de mensen: "van waar zijn jullie?"

Ik kan nog plat Gents spreken maar wat ik nu spreek daar zit een stuk Baasroods een stuk Antwerps in. 'k Ben ook zeven jaar naar Brugge op school geweest. Plus met uw kinderen spreek je dan ook een bepaalde taal.

Als je heel de dagen samen zijt, je trekt uw ogen open, je ziet elkaar. Soms in omstandigheden dat je afhankelijk bent van regen, wind, storm noem maar op en die vrouwen die varen zo goed met dat schip en omgekeerd en af en toe is er wel een woordje als: "gij lomperik van hier en hoe doe ge dat...". Als dat iemand hoort die denkt 'Die kaffert daar zijn vrouw uit' maar je draait je om en dat is vergeten. Als je samen werkt zal dat in andere beroepen ook wel gebeuren.

Over de oorlog weet ik nog van mijn ouders, toen bestond er een beurtsysteem, niet één als toerbeurt maar in het Gentse vanuit het Antwerpse werden er bepaalde lijnen ingericht om marchandise af te leveren naar Oudenaarde, naar Gent, naar Aalst. In Gent was dat tot aan de verbreding tussen de brug aan de Van Eyck en de Minnemeersbrug en ook tot aan de Reep. Den Hondemarkt, die cafés hebben er altijd goed dik hun boterham aan verdiend. Zelfs aan de Vlaamse kaai, daar heb ik nog 27 cafés geweten. Toen in dienen tijd was dat dezelfde situatie als die in Merelbeke bestaat. Alles wat naar Frankrijk gaat moest door Gent passeren. Doordat de rivier, de Benedenschelde door getijden gebonden, die veel moeilijker te bevaren was dan nu, waren daar speciale mensen die schepen begeleiden. Je had daar dus de loodsdiensten, dat was allemaal particulier, meestal oud-schippers, die dat daar deden. Je had ook de sleepdiensten in mijn ouders tijd, de schepen hadden toen nog geen motor en ze deden dat met stoppen. Ze vaarden tot in Dendermonde, de stad leefde daar ook een beetje van, die toelevering, dat was een begankenis. En dan 's anderendaags kwamen er andere schepen die verder vaarden naar Gent. De zandbanken zijn er nu nog maar dat is verminderd doordat de Schelde dieper geworden is.

Door baggerwerken aan de kust zet het vloedwater zich meer naar binnen toe en dat keert dan ook weer. We hebben de laatste jaren ook veel regens gehad en al het water van Frankrijk komt allemaal langs de Schelde. Dat spoelt en geeft dieper water.

Nu lig je met 5 schepen bijeen ze hebben allemaal een auto om hun boodschappen te doen en 's avonds zit iedereen achter zijn TV. Vroeger in onzen tijd mochten we eens weggaan in Antwerpen. Je lag daar een kilometer of 6, 7 van het centrum en je had daar het schipperskwartier, de Napoleonkaai, het Eilandje werd dat genoemd. Tegen een uur of acht trok je daar naartoe, gaan dansen en zo. Met 15 à 20 jonge gasten van verschillende schepen en om 12 uur moest je terug thuis zijn en toen gingen we samen terug. De schepen lagen vroeger nog op een boei (nu liggen ze tegen de kaai) en dan was er een bootje dat u aan en af voerde.

In 't school leerden we wel het schipperslied. Harmonica vind ik niet zo specifiek. 't Is niet zo als iedere zigeuner heeft zijn viool, maar andere muziekinstrumenten had je toch ook niet. Op school waren er een paar. We hebben op dezelfde school gezeten. Eigenlijk zijn we ook heel verre familie. Da's normaal want vroeger een schippersdochter trouwde met een schipperszoon, punt. De laatste 30 jaar is dat veel verminderd. De schipperswereld is lang een gesloten gemeenschap geweest. Die hadden vroeger minder contact met andere mensen. Neem nu dat je met uw schip in Namen ligt, ga je dan praten met mensen die je niet kent. Ga je naar de winkel, je kreeg altijd 't slechtste dat er was. In de Vlaanders riepen ze "Hoeveel is 't voor de schipper". We moesten altijd dik betalen. Bijvoorbeeld in Asper op de sluis was er een winkel met café. Als hij nu voor een biefstuk 20 frank meer vroeg, ge waart blij dat ge dat kon kopen. In de tijd waren er ook nog geen ijskasten op de schepen. Er werden ook nog veel gezouten producten meegenomen. Ge had dan wel zo een houten kastje met verluchting met gaas, tegen de vliegen. Ze noemden dat een 'garde manger'. Wat ook grote sociale plaatsen waren, was aan de grenzen. Ge moest daar 2 tot 3 dagen wachten, voor de expertise. 't Er waren daar een aantal cafés, dat was een heel evenement. Schippers moesten vroeger contact hebben met elkaar, de prijzen werden onder mekaar uitgewisseld. Als ik een andere schipper tegenkwam, 't eerste dat ik vroeg was "Van waar komt ge, waar gaat ge naar toe en wat betaalt dat."

Alle bevrachtingkantoren zijn bijna allemaal verwant met Frankrijk of Nederland. België is altijd klein gebleven op dat gebied, te water is Fr en NI veel groter. Neem nu de firma Laleman in het Gentse, die zijn verwant met kantoren in Parijs, met Duitsland. Sanara in Gent is een dochteronderneming van een Frans kantoor.

Mijn rechtstreekse baas is CFT, Compagnie France Transport, die hebben honderden schepen in Frankrijk. Navitank is daar een onderdeel van, in het Gentse en die zorgen voor Belgische bemanning; maar in feite voeren wij op een Frans schip. De verworvenheid in de scheepvaart is internationaal, dat is niet meer regionaal gericht.

Nu groeit de scheepvaart vooral in de containervaart. 20 jaar geleden bestond dat gewoon nog niet. Vroeger werden de goederen manueel ingeladen in de fabriek, in de zeehavens manueel gelost, dat was zak per zak. Dan zijn ze de goederen in containers beginnen steken, eerst was dat via wegtransport maar nu zijn ze daar in de binnenvaart ook mee begonnen en dat is een groot succes. Schepen van 80 op 9,50 m, het type 1350 ton. Nu zijn dat al schepen van 120 tot 150 meter naargelang de vaarweg natuurlijk. Een vriend van mij heeft een nieuw schip laten bouwen, gespecialiseerd op containervaart naar Zeebrugge, van Duitsland van Frankrijk, van overal. Maar de containervaart is het meest aan 't evolueren.

Momenteel vaar ik nu mee met een tankschip. Ik vervoer momenteel gevaarlijke stoffen tolueen van de haven van Antwerpen of Rotterdam naar Marquette, Rijsel.

Is dat voor de veiligheid dat men gevaarlijke stoffen langs het water vervoert?

't Is vooral de hoeveelheid, wij nemen 350 ton mee.

Doorgaans gaan er minder gevaarlijke stoffen via de binnenvaart en meer over de weg.

Er bestaan gastankers. Benzine, gasolie dat zijn de grote die per schip vervoerd worden.

Over de weg hebt ge zo speciale vrachtwagens die met producten als waterstof rijden. Dat vervoer is een meer aangepaste hoeveelheid voor bepaalde fabrieken.

### **Het verhaal van Jeannine**

Mijn vader was de oudste van 6 kinderen. De kinderen sliepen in schuiven, tenminste dat vertelde hij altijd. Het vlees zat in een Keulse pot in het zout. Om dat te eten werd dat vlees een nacht in het water gelegd dat spoelden ze dat goed af. En dan kon je dat gewoon bakken of klaarmaken, zo deden ze dat. Mijn vader heeft maar 2 jaar naar school kunnen gaan omdat toen de oorlog begon. Als ze snoep meekregen was dat een appel en 3 noten.

Mijn grootmoeder was ook van Zele: ze moest bevallen van haar eerste, 't was 's nachts en er moest een vroedvrouw aan boord komen met een roeiboort. Het kind was te zwaar en ze hebben zodanig aan

dat kind zijn hoofd getrokken dat het erin gebleven was. Daarna heeft mijn grootmoeder nog twee kinderen gehad, mijn moeder die is ook aan boord geboren en nog een zoon waarvoor ze naar het ziekenhuis is gegaan om te bevallen.

Mijn moeder had 4 kinderen maar wij zijn allemaal in Zele in het ziekenhuis geboren. Als ik werd geboren, moest mijn vader met één van zijn zusters verder varen. Eén maand voor de geboorte moest mijn moeder aan wal bij familie haar tijd afwachten. We zijn ook allemaal in de schippersschool in Brugge naar school geweest. Als ik op mijn elfde was, is mijn vader gestopt met varen. Hij is begonnen schepen kopen en verkopen, hij was zo wat reder. Hij had een bepaald moment 17 grote sleepkassen varen en hij had zijn eigen sleepschepen. Met die sleepboten trok hij die andere vooruit. Hij heeft ook van alles meegemaakt met het personeel in de jaren '50-'60. Toen was ik nog bij mijn ouders, ik ben 6 jaar naar school geweest. Dan ben ik in Antwerpen nog 4 jaar coiffeurmodel geweest. Als reder woonde mijn vader aan 't Eilandje en we gingen eigenlijk met niets anders om dan schippers en dan ben ik terug met een schipper getrouwd. Aan boord hebben we ook van alles meegemaakt, eerst een schip gekocht, niet kunnen varen en 'k moest dan direct aan het roer. Ik dacht dat dat was als een auto die stopt. De eerste reis stond ik aan 't roer en ik stopte niet en ik vaarde vlak op de muur. Alles was kapot van binnen. Doordat mijn vader reder was geworden had ik niet de kans gehad om te leren varen.

We hebben dan een paar schepen gehad waarvan er twee gezonken zijn.

Den eerste keer is ons schip aangevaren door een zeeschip. Ge kunt u dat niet voorstellen hoe rap dat dat gaat. Op een paar seconden tijd, ge moet springen en ge ziet uw gerief al voorbijdrijven.

De eerste keer was heel akelig, overvaren door een zeeschip. We hebben wel iedereen kunnen redden maar wel op het laatste nipperke. 't was de 26 november, 't was heel koud en we hadden 2 dagen met mist gelegen in Antwerpen. 'k Heb zelf 3 kinderen en die gingen naar het internaat. Ik zou die gaan halen, 't was op een zaterdag, 'k zijn ze gaan halen bij mijn ouders, zij hadden ze van school gehaald. Mijn vader zegt "Ge gaat die kinderen toch nu niet mee pakken, stel u voor dat er iets gebeurt. Ik had ze veertien dagen niet gezien en ik docht "k ga ze toch meepakken, 'ter mag gebeuren wat wil, 'k heb ze zo lang niet gezien" Mijn vader zei "Weet ge wat, als ge in Gent zijt belt ge en ik kom ze brengen." En ik heb ze thuis gelaten.

's Morgens om halfzes, ik zat binnen en ik had een afspraak met mijn man: als de motor hard/stil, hard/stil, hard/stil ging, dan moest ik onmiddellijk alles laten vallen en direct boven gaan. Maar als hij belde, dan mocht ik voortdoen met wat ik bezig was en dan eens gaan zien. Maar 't gebeurde ook af en toe dat die float en dat was 't zelfde ongeveer. En nou om halfzes 's morgens was dat alledrie tegelijk. Ik denk, wat is dat, ik doe de deur open en ik kon precies al met mijn hand aan dat zeeschip. Zo dicht was dat. Ik dacht nog ik moet mijn handtas met de bijzonderste papieren, het geld en het goud in. Die stond altijd klaar op de tafel als we op de Schelde vaarden. Ik dacht, ik pak die handtas, maar ik zag dat dat niet meer mogelijk was. Ik dacht ik loop naar boven en ik pak een redboei want ik kan niet zwemmen. Ik loop naar voor en ik spring over boord. Ze hadden me altijd gezegd als er gevaar is moet ge springen de kant van het gevaar. De kant waar ge de aanvaring hebt. Anders wordt ge mee onder geduwd. Ik probeerde dus weg te zwemmen. Ik keek om, en ons schip lag al helemaal met de steven naar boven alle lichten waren uit. Ik zwom nog efkens door en ik keek om en ik zag al ons gerief al voorbij drijven. Achter een tijdje als alles stil was, als het gewoel van de schroef en zo stil was, hoor ik in de verte roepen Ja-ni-ne en dat weerklonk in dat water. Dat was akelig. Ik dacht "wat is dat, waar zit die."

'k Was ik zo hees als iets, want van achter op dat schip stonden 3 of 4 mensen met een werplijn te kijken naar het water omdat ze dachten, we hebben waarschijnlijk een schip overvaren.

Zo klein was ons schip niet: 73 meter op 8 meter 20 breed. Ik riep altijd 'JA' maar ze vonden me niet, ze riepen terug "Waar zijt ge". Ge zit op de Schelde, ge drijft weg, in de verte zie ik een groene boei, en daarom zei ik: ik zit aan de groene boei. Ik dacht: ik ga naar de groene boei, daar ga ik blijven en ik ga d'er mij aanhangen, maar het was toen zware eb. Ik probeerde ernaartoe te zwemmen maar ik dreef altijd weer weg ik kon daar niet aan. Ik raakte helemaal versteven van de kou. Ik zag de loopplank van ons schip drijven en ik lei mij d'er op. Ik hoorde wel zeggen: Ze zijn ons aan 't zoeken. Dat was een sleepboot die opgeroepen was en die zocht met een grote fare, maar dat licht ging precies altijd rond mij heen. Altijd juist ernaast. Eindelijk hebben ze me dan gevonden. Ze zeiden "Laat nou uw redboei maar los". Ik kon niet meer staan, veel dingen weet ik niet meer maar ik antwoordde "Daar denk ik niet aan". Ik ben dus met die redboei mee in de ambulance, en ze lag mee in mijn bed. Ik wou die niet lossen en toen dacht ik: Waar lig ik nu, in een ziekenhuis. Ik had alles overgegeven en toen kwam ik terug bij. Als 't ongeluk gebeurde was ik in de machinekamer en ik had gasolie binnen. Ik dacht onmiddellijk: Als dat schip bovenkomt, dat moet ik hebben en dat. Het schip werd geborgen maar daar was niets bij, er zat geen een schot meer in, de fonten kachel, de handtas met die papieren. Niks meer te vinden, door alle

getijden werd dat schip met zand gespoeld. Daarbij zat het schip in de weg van de scheepvaart en dan hebben wij 2 miljoen Belgische frank boete betaald om een halve dag in de weg te liggen. We moesten dat ogenblikkelijk betalen en alle dagen was dat intrest. Daarvoor was je niet verzekerd, wel voor de inboedel en het schip. Wij konden niets doen, want we lagen in het ziekenhuis. Een dikke 14 dagen heb ik in het ziekenhuis gelegen. Gelukkig had ik wel goede ouders en die hebben ons geholpen. We kregen een ander schip en dat is dan terug gezonken.

We zijn er gelukkig nog goed afgekomen. De kinderen waren gelukkig niet aan boord want waren ze aan boord geweest we waren er allemaal aan geweest. Ik had die kinderen niet achtergelaten, als dat ligt te slapen in z'n bed. Ge kunt die daar niet in tijd uithalen als ge ziet hoe rap dat zoiets gebeurt. Gelijk dat ik die boei pakte begon dat schip al te kantelen.

't Was een nieuw schip dat ons overvoer, een Cubaan en dat kwam voor de eerste keer in Antwerpen laden en wij vermoeden dat die mannen op die eerste reis gedronken hadden want ze zeiden "Ik denk dat ik een schip overvaren heb". Wij waren geladen met 900 ton cement en 73 meter. Als ge daarop stoot, dat moet ge toch gewaar worden. Gelukkig waren daar die reddingsboten, anders had ik het zeker niet meer kunnen vertellen.

Ge kunt dat niet beter vergelijken als uw huis afbrandt dan hebt ge ook niets meer.

Ik zijn in 1967 getrouwd en beginnen varen en in 1977 is die aanvaring met dat zeeschip gebeurd aan de Zandvlietsluis.

Den 2<sup>de</sup> keer was in de haven van Antwerpen. Dat was in 1982 of 1983.

Den twee maal was ik (François) daar aan boord, ik was daar gaan helpen en ja door de overlast, de storm. De golven waren zo groot dat ze op de laadkap zijn geslagen en ze hebben alles ingedeukt. We hebben nog geprobeerd het schip in veiligheid te brengen. En we hebben Jeannine daar afgezet, de hond en de kat. Alles in mijn auto gestoken. Ik en hare ex-man hebben geprobeerd het schip in veiligheid te brengen, waar we niet in geslaagd zijn. 20 meter van de kant zijn we gezonken en dan hebben we het geluk gehad dat er een sleepboot naar ons gekomen is en die hebben ons van het schip geplukt, die hebben daar foto's van. Want toevallig was daar aan de overkant een fareman, die verantwoordelijk is voor de kranen. Die kranen waren door de storm losgebroken en op elkaar geslagen. Die man was een amateur-fotograaf en was dat aan het fotograferen en die zag dat schip in nood en die is beginnen flitsen. Want anders kunt ge niet zeggen "k ga hier efkens een ongelukske doen, dat is niet mogelijk hé. En via de krant heeft hij ons twee maand nadien opgezocht en daarmee hebben we daar foto's van. Ieder doet op dat moment wat hij zelf oordeelt, bijvoorbeeld Jeannine hare ex-man zei ik ga springen en hij springt in 't water met een redboei in zijn handen, hij was die redboei natuurlijk kwijt. Ge moet die altijd aandoen en goed tot onder uw armen doen en met uw voeten eerst springen. Maar op zo momenten ge weet dat wel maar dat is de theorie. Op het ogenblik dat hij in 't water lag kwam die sleepboot af. Die zagen dat niet in die golven want dat is opspattend water en ik deed tekens. Die boot ligt dan ook meters te gaan en met een stuk hout met een haak wilden ze er hem uitvissen en dat heeft zo een tijd geduurd en tegen dat hij eruit was, was 't schip gezonken en dan komt die schroef boven, die roer waar dat ge mee stuurt was dwarsgeklapt en daar zat ik op en het moment dat ik vanop het roer jumpste om op de sleepboot te gaan voelde ik het schip vanonder mijn voeten gaan. Ze trokken mij aan boord met drie, vier man en tegen dat ik recht stond zag de nog juist die Belgische vlag. Die is natuurlijk mee onder gegaan.

Je hebt foto's van als de kinderen geboren zijn, van communiefeesten. De familie zegt: ik heb nog een foto van dat en van dat. Ge krijgt dat allemaal terug en bij de tweede keer dat het schip gezonken is, is dat terug allemaal weg. Je hebt niets van vroeger meer, de kinderen hebben geen beer meer, niets meer.

Niettegenstaande het harde leven vaart mijn zoon nog.

Mijn dochter ook, die heeft gevaren tot haar kinderen naar school moesten. Ze zei: ik wil ze dat niet aandoen dat ze naar het internaat moeten en ze is aan wal gegaan. Haar man vaart nog. Nu zijn ze gescheiden. Hij vaarde ook op een groot schip, hij vaarde veel naar Duitsland die was dikwijls 14 dagen weg. De kinderen, alle weekends gaan ze naar de papa en in de week blijven ze bij de mama thuis. Ze gaan zeer graag aan boord. Soms zet hij een reservekapitein aan voor een weekend. Alles wordt nu zo intensief dat een man alleen dat niet aankan en anders hebt ge helemaal geen tijd meer voor de familie.

#### **François:**

Vroeger legde een schip aan 's avonds, maar nu varen ze dag en nacht. Het materiaal is beter, er is meer apparatuur, dieptemeter, automatische piloot. Als we de scheepvaart zouden vergelijken over 100 jaar, van de tijd dat de schipper daar buiten staat op een stuk hout te duwen of nu achter de chauffage

in zijn ligstoel ligt. Airconditioning. Vroeger waren er houten schepen en ijzeren schippers en nu zijn er zeker geen ijzeren schippers meer, en ook geen houten schepen meer. Aan den anderen kant, ge moet niet alleen schipper zijn, maar ge moet zakenman zijn, ge moet overweg kunnen met alle apparatuur, met computers.

Het is niet meer te vergelijken met vroeger, het is zeker niet ten goede gekomen aan het sociale. Zowel naar medeschippers toe als intern, ge hebt voor niets geen tijd meer. Vroeger ging een schipper nooit op verlof. Maar de levensstandaard was anders, als ge daar zo lag ten zuiden van Parijs of zo, en ge lag daar zo 14 dagen of 3 weken op een lading te wachten. Dan gingen we ook eens de stad gaan bezoeken, een museum bekijken. Nu hebben ze daar geen tijd meer voor. 's Avonds komen ze toe en 's anderendaags morgens vertrekken ze terug. 't Is echt een andere levensstijl.

Schepen van kleinere tonnages komen nu wel goed aan den bak. De capaciteit van de scheepvaart is groter maar het aantal schepen is kleiner. 't Er waren vroeger 14 000 dokwerkers, er zijn er nu maar 3 000 meer. Dat is ook een onderdeel van veranderingen zoals dat containervervoer. Daarin deelt de binnenvaart ook mee. Al bij al zitten we in een positieve richting. Ikzelf heb mijn beroep altijd heel graag gedaan, 'k zit trouwens nog altijd op het water. Maar als ik nu de keuze zou moeten maken met het intensieve ritme van vandaag zou 'k toch wel nog eens goed nadenken.

Ik heb eigenlijk bewondering voor de jeugd nu, ze mogen er toch hard voor werken, ze hebben dan wel verlof. Maar degelijk sociaal contact hebben ze niet.

### **Jeannine:**

Wat ze wel hebben: als ze iets doen, doen ze het goed. Voor de 1<sup>ste</sup> communie geven ze een feest voor 200 man. Dat is ook een deel van dat sociaal aspect: iedereen kent iedereen, een grote kennissenkring en grote families, die verwantschap is gebleven en op feesten komt dat tot uiting. Het is iets dat iedereen doet, het is een sociaal gebeuren.

We zijn nu niet gehuwd. We hebben altijd alle twee een schippersleven gehad en nu al een tijd tezamen.

Na de scheiding zijn we ermee gestopt en dan zijn we samen op een 'schoolschip' in het Antwerpse gevaren, de Gerlache. Niet in de zin van opleiding maar wel in de zin van bij Kindervreugd. Tijdens het schooljaar vaarden we iedere dag met het vierde studiejaar met het doel de kinderen vertrouwd te maken met de haven. Het was een tweemaster, platbodem, een tjalk. Dat zijn schepen van rond 1900. In de zomer gingen we ermee op zee voor zeilcursussen. Dan deden we de Oosterschelde, de Westerschelde, soms een toerke naar Amsterdam.

Wijzelf zijn een scheepke aan het opbouwen, verbouwen en terug aan het brengen in de originele staat. Het is een scheepke van Jeannine haar vader. Als ge dat zag als we eraan begonnen zijn was dat een ruïne en nu...

Het model is een Stijlsteiger die is gebouwd in 1922 in Moerbeke op de scheepswerven Van Asse en het is nog het enigste in België en bovendien in de originele staat. We zijn het aan het ombouwen om eventueel op te wonen. Maar niet ten koste van het uitzicht van het schip. Alles komt terug zoals het vroeger was. De motor is niet meer van zijn jeugd. De motor die erin staat is van 1963. Ik vind het wel jammer dat de oude motor er niet meer in staat. Ik weet nog een motor staan, maar als ik nu alles moet verbouwen om die er in te krijgen, dan zit ik bovendien met het risico dat als er iets met die motor is, dat ik aan geen wisselstukken meer geraak. Misschien dat ik die oude motor nog op de kop tik en hem kan tentoonstellen op mijn schip.

## **Voetnoten**

<sup>1</sup> Anoniem ingestuurd

<sup>2</sup> Interview M.D.J. maart 2002

<sup>3</sup> Interview G.N. april 2002

<sup>4</sup> Interview A.V.D. maart 2002

<sup>5</sup> Ida Gerhardt

<sup>6</sup> Interview V.N.F. mei 2002

<sup>7</sup> Interview A.M. maart 2002

<sup>8</sup> Interview A.V. februari 2002

<sup>9</sup> Interview overgenomen van A.D. januari 2002

<sup>10</sup> Gedicht ingestuurd naar aanleiding van deze tentoonstelling.

<sup>11</sup> Interview door S. Mengé, F.D.W. en J.D.W., mei 2002

<sup>12</sup> Verhaal door W.S. mei 2002

## HET ATELIER VAN DE MAQUETTEBOUWER

Het 'atelier voor historische scheepsbouwmodelbouw' steunt zich op oorspronkelijke grafische documenten en manuscripten. De realisaties moesten strikt overeenstemmen met de werkelijkheid van die tijd, tot in de kleinste details.

Deze strenge eis veronderstelt een grondige studie van oude technieken beschreven in talrijke handleidingen. Alle studies, gedaan door het atelier, moeten geleid worden met een uiterste strengheid, volgens een wetenschappelijke methode die verplicht tot kritiek en het uitkienen van de verzamelde inlichtingen. Deze dwang dringt zich op vermits het atelier wil bijdragen tot de wederopbouw van een deel van het Europees maritiem patrimonium.

De stukken die hier worden voorgesteld, worden door velen beschouwd als kunstschaten. Dit getuigt van de vindingrijkheid van onze voorouders. Vele schepen van de voorbije eeuwen zijn betrekkelijk weinig bekend. Het atelier heeft als doel ze te doen kennen door de modellen tentoon te stellen die de vrucht zijn van een bijzondere vakkennis.

### **Atelier met een botter in constructie**

Foto MIAT



### **'Jonge Neeltje'**

Foto MIAT



1.

#### **Visschuit 'Jonge Neeltje', 1750, op schaal 1: 20.**

Op spant gebouwd van eikenhout, dek en rondhout van Noorse grenen. Deze scholschuit heeft een bun voor levende vis. Een kor of korte behoorde tot de visuitrusting. Het is een bezaanvisschuit. Dit scheepstype werd vervangen door de driemast-logger en later door de Maaskotter.

Thuishaven: Pernis, Nederland

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.75m., B 0.34m., L 0.87m.

Bouwer: Walter Birnie

2.

#### **Visschuit 'Jonge Marinus', 1800, op schaal 1: 40**

Op spant gebouwd van perenhout, dek idem. Bezit een bun voor levende vis. Beug en kuil behoorden tot de visuitrusting voor de haringvisserij. Het is een gaffelvisschuit.

Dit scheepstype werd vervangen door de loggers.

Thuishaven: Middelharnis, Nederland

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.63m., B 0.22m., L 0.72m.

Bouwer: Jacques Vergalle

3.

#### **Lemmerhoogaars TH 64 op schaal 1: 20**

Op spant gebouwd van eikenhout, rondhout van Noorse grenen. Originele bouwwijze volgens werftekening. Dit scheepstype werd gebruikt voor mossel- en oestervangst en garnalen.

De hoogaars is het schip van de Zeeuwse wateren. Het type komt als zodanig al eeuwen op de stromen van Zeeland, Zuid-Holland en Vlaanderen voor. Het schip schijnt vroeger ook als vracht- en veerschip te zijn gebruikt. In de laatste tientallen jaren is het schip uitsluitend als vissersschip en als pleziervaartuig gebouwd of verbouwd. De vrees voor het langzaam verdwijnen van een scheepstype geldt ook voor de hoogaars.

Als vissersschip diende de hoogaars in de streken van Boechoute en Philipine aan de Braakman voor het vissen van kokhanen (kukkels, Cardium Edule) en spuitvis, ook gekend als 'zoekers'. Vroeger kon men in België warme gekookte alikruiken (Littorina Littorea), beter gekend als kreukels op straat verorberen. Deze schelpdieren waren minder geprezen in Nederland. De mossel- en oesterkweek bood ook werk voor dit scheepstype, men bracht deze laatste tot in Gent. Ook de garnalen werden van Breskens naar België vervoerd.

Thuishaven: Tholen, Nederland



**De Hoogaars**

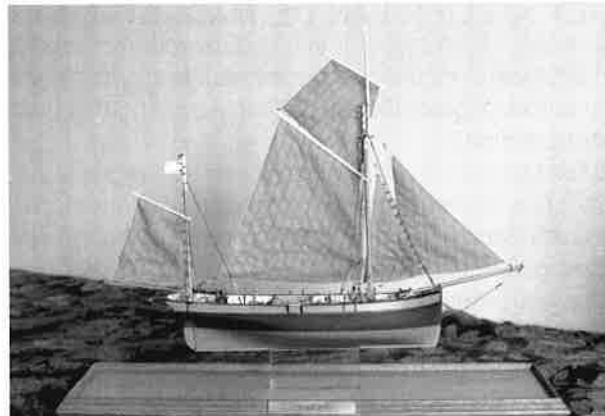
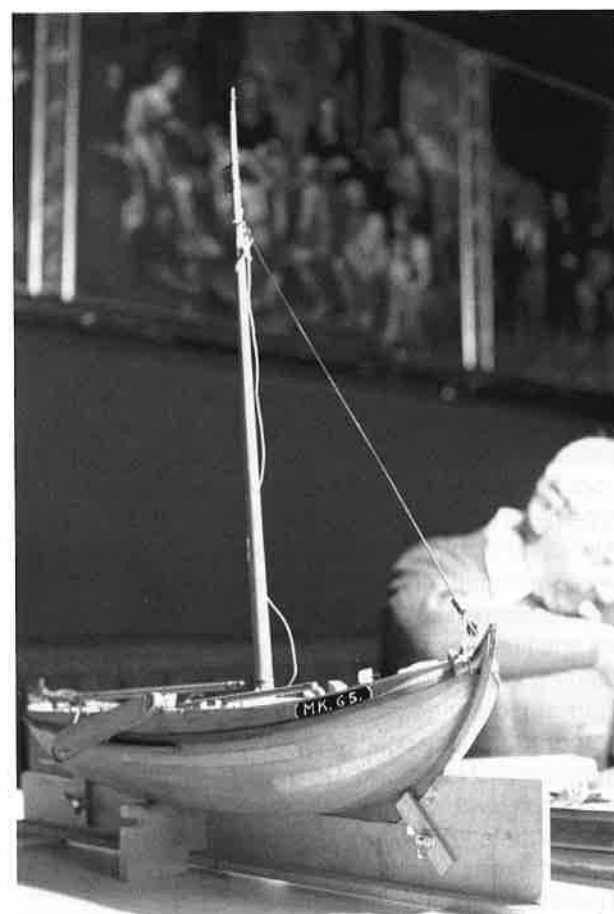
Foto MIAT

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent  
 Afmetingen: H 0.66m., B 0.25m., L 0.85m.  
 Bouwer: Walter Birnie

4.  
 Markerbotter op schaal 1: 20  
 Op spant gebouwd van perenhout, dek idem.  
 Volledige binnenuitrusting. Originele bouwwijze volgens werftekeningen. Dit sloopstypen werd gebruikt voor de visserij op de Zuiderzee, nu het Ysselmeer.  
 Thuishaven: Marken.

**De Botter in constructie**

Foto MIAT



**De Maaskotter**

Foto MIAT

Enkele tientallen van deze vissersschepen zijn behouden gebleven door de inzet van de vereniging 'Botterbehoud'.  
 Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent  
 Afmetingen: H 0.70m., B 0.26m., L 0.92m.  
 Bouwer: Jacques Vergalle

5.  
**Maaskotter 'Nella' op schaal 1: 88**  
 Blokmodel met mahoniehuidlatten, dek in lindehout. De rondhouten zijn van cederhout en bamboe. Opvolger van de driemastlogger uit Boulogne. Thuishaven: Maassluis, Nederland  
 Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent  
 Afmetingen: H 0.34m., B 0.13m., L 0.43m.  
 Bouwer: Walter Birnie

6.  
**Driemastlogger 'Scheveningen' op schaal 1: 88**  
 Blokmodel met mahoniehuidlatten, dek in lindehout. De rondhouten zijn van cederhout en bamboe. Door reder Maas in Frankrijk gebouwde logger SN1. Telde twaalf koppen, drie tot vier minder dan op de vishoekers gebruikelijk was. Dit schip werd uitgerust met een vleet van 65 netten tegen 45 tot 48 netten bij de hoeker.

**Driemastlogger**

Foto MIAT





De tuigage bleek niet aan de eisen van de Hollandse haringdrijfnetvisserij te beantwoorden. Vandaar werd hij vervangen na 1867 door de tweemastlogger.

Gebouwd op scheepsbouwwerf 'De Toekomst' van A.E. Maas in Maassluis.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.32m., B 0.13m., L 0.43m.

Bouwer: Walter Birnie

7.

#### **Beugsloep 'Volharding' op schaal 1: 88**

Blokmodel met mahoniehuidlatten, dek van lindehout en rondhouten van Noorse grenen.

Eenmastgaffeltuig wijst op de beugvisserij en behoort thuis in Middelharnis.

Dit scheepstype was bekend als sloep (chaloupen) voor de visserij en 1806 en wel in het dorp Pernis en Vlaardingen.

Een zelfde model staat in het Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam.

Op de spiegel staat 'Emiel' Pernis. De sloep was een concurrent voor de vishoekers.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.36m., B 0.13m., L 0.43m.

Bouwer: Walter Birnie

8.

#### **Schoener voor de kabeljauwvangst, 1860, op schaal 1: 50**

Men viste door middel van in elkaar schuifbare bootjes, 'Doris' genaamd. Er werden soms tot 20 dergelijke bootjes meegenomen, gestapeld op het dek. Na een grondige schoonmaak op het dek, werd de kabeljauw ingezouten. Een campagne duurde wel 6 maanden. Het waren de snelste schoeners, later bekend als de 'Grand Banks schooner'.

Visplaats: Grand Banks, New Foundland

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.60m., B 0.14m., L 0.75m.

Bouwer: Alfons Pynaet

#### **De Sloep**

Foto MIAT



9.

#### **Friese Boeier 'Constanter' 1877 op schaal 1: 20**

De Friese boeier is nu nog lang niet uitgestorven.

De meeste andere boeiertypen zijn sinds lang verdwenen. De mooiste boeiertypen die nu nog in de vaart zijn, stammen uit Friesland en werden in de loop van de 19<sup>de</sup> eeuw gebouwd door de beroemde scheepsbouwerfamilie Haltrop van der Zee te Westermeer.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.75m., B 0.22m., L 0.60m.

Bouwer: Jacques Vergalle

10.

#### **Kanonnerboot, groot model 1830 op schaal 1: 43**

Dit schip werd ingezet voor de verdediging van de Westerschelde in Antwerpen.

Dit type werd gebouwd sinds 1821 en later vervangen door een nieuw model, doch met dezelfde bewapening. Een boegkanon op slede van 30 pond, 2 caronnades van 30 pond, 2 hekkanonnen van 8 pond en 1 draaibas op de kapstaander. Na de omwenteling van 1830 kwam dit schip ook voor in België.

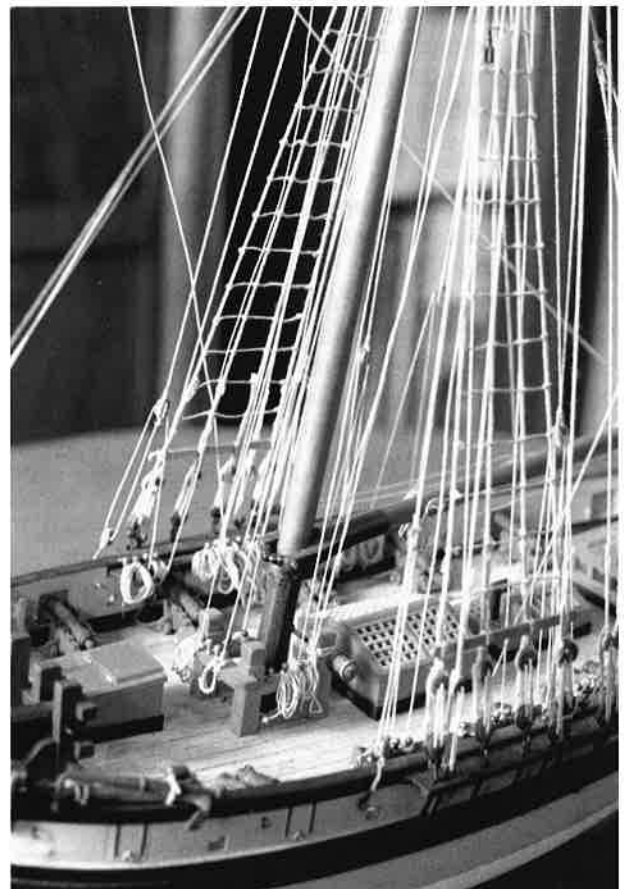
Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.75m., B 0.35m., L 0.75m.

Bouwer: Walter Birnie

#### **Kanonnerboot**

Foto MIAT



11.

**Kaperkotter 'Le Renard' uit St. Malo op schaal 1: 50**

In 1812 werd een Engelse kotter veranderd in een kaperschip door de beroemde kaper R. Surcouf van St. Malo. De bewapening bedroeg 10 scheepsgeschutten van 8 pond. Het schip werd bemand door 46 zeelieden.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.56m., B 0.26m., L 0.63m.

Bouwer: Walter Birnie

12.

**Boot voor walvisvangst vanaf 1860 op schaal 1: 20**

De zeelieden van de Golf van Biskaje hebben een walvisvangstindustrie opgebouwd sinds de 12<sup>e</sup> eeuw. Ze gingen de dieren te lijf met harpoenen. De gedode walvis of potvis werden naar land gesleept voor verwerking, meestal voor lampolie. Potvissen worden nu nog steeds op dezelfde manier gevangen in Madera en de Azoren. Het was en is een niet ongevaarlijke activiteit.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.37m., B 0.20m., L 0.50m.

Bouwer: Jacques Vergalle

13.

**Logger voor de haringvangst op schaal 1: 44**

Maaskottertype op spanten gebouwd, model met zeilen.

Visgronden voornamelijk in de Noordzee, thuishaven: Maassluis.

Opvolger van de driemastlogger uit Boulogne.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.60m., B 0.26m., L 0.70m.

Bouwer: Erik Bodino

14.

**Logger voor de haringvangst op schaal 1: 66**

Maaskottertype op spanten gebouwd, model zonder zeilen.

Visgronden in de Noordzee, thuishaven: Maassluis.

Opvolger van de Driemastlogger uit Boulogne.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.45m., B 0.10m., L 0.56m.

Bouwer: Jacques Vergalle

15.

**Kotter van R. Surcouf 'Le Renard' met zeilen**

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Afmetingen: H 0.56m., B 0.25m., L 0.63m.

Bouwer: Wilfried Doom

16.

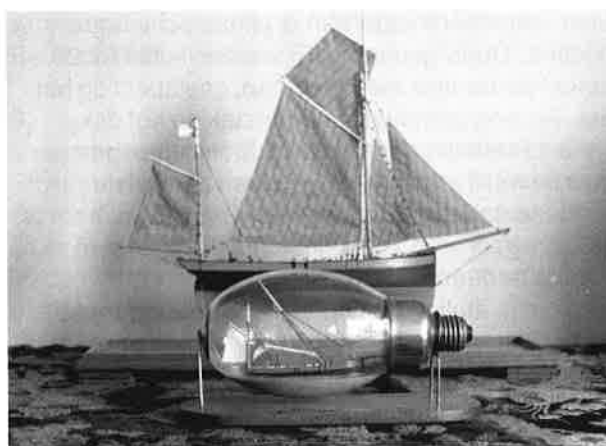
**Bootje in gloeilamp**

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijlokemuseum, Gent

Bouwer: Walter Birnie

**Kaperkotter 'Le Renard'**

Foto MIAT



**Bootje in een gloeilamp en op de achtergrond een Maaskotter**

Foto MIAT

## Geraadpleegde boeken

- ASAERT G., *Westeuropese scheepvaart in de middeleeuwen*, Bussum, Amsterdam, 1974
- BALLEGEER J., BRAEMS JP., *Binnenscheepvaart in Vlaanderen in oude prentkaarten*, Zaltbommel, Nederland, 1983
- BRUIJNINCKX I., HAMERSLAG N., *Flessenpost, De Vleermuis*, Roermond, 2000
- DE BOER, G.J., *Scheepvaart 1998*, de Alk, Alkmaar, 1998
- DECAVELE, J., DE HERDT, R., DECORTE, N., *Gent op de wateren en naar de zee*, Mercatorfonds, Antwerpen, 1976
- DE JOODE T., BERNARD P., *De mens en het water, bruggen, sluizen en kanalen in Nederland en België*, Weert, 1990
- DE KEMMETER F., *De Natie, De Belgische binnenscheepvaart*, Ministerie van Landsverdediging, Brussel, 1947
- DE SMET A., *Op sleeptouw door Oost-Vlaanderen*, Gent, 2000
- DESNERCK, G. & R., *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen*, deel I, Dewilde, Handzame, 1974
- DESNERCK, G. & R., *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen, de vaartuigen*, deel II, Dewilde, Handzame, 1976
- DUWEL A., *Historiek van het kerkschip te Antwerpen*, Apostolaat der Schippers v.z.w., Antwerpen, 2001
- FILARSKI R., *Kanalen van de Koning-Koopman*, Amsterdam, 1995
- FREDERIKS G., *De 'Ideaal', de geschiedenis van een binnenschip*, Amsterdam, 1980
- FUCHS J., *Vijf eeuwen binnenscheepvaart*, De Branding, Amsterdam, 1975
- HENRY M. B., *Voyageurs aux longs jours*, Arthaud, Paris, 1982
- HIN F., *Scheepstypologieën*, Houten, 1990
- KOUWENBERG H., *Varen in België*, Hollandia, Baarn, 1992
- LOOMEIJER, F., *Water over dek en luiken*, De Alk, Alkmaar, 1987
- MARTENS R., LOOMEIJER F., *Binnenvaartschepen*, De Alk, Alkmaar, 1981
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren*, deel I, Neerharen, 1978
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren*, deel II, Neerharen, 1979
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren, de stoomsleepboten-Internationaal*, deel III, Neerharen, 1980
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren, de zeilvaart*, deel IV, Neerharen, 1980
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren, De Voerman*, deel V, Neerharen, 1980
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren*, deel VI, Neerharen, 1982
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren, Binnenschepen in Frankrijk*, deel IX, Neerharen, 1988
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren, 50 jaar Albertkanaal*, deel X, Neerharen, 1989
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren, Vlaanderen*, deel XI, Neerharen, 1990
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren*, deel XII, Neerharen, 1992
- NAUWELAERS, G., *De scheepvaart in vroegere jaren*, deel XIII, Neerharen, 1996
- PAS G. W., *Biografische lexicon plastische kunst in België*, De Gulden Roos, Antwerpen, 2000
- PROVOOST T., *Toeristische vaargids*, Gent, 1999
- SEGHERS, M., DE BOCK, R., *Schepen op de Schelde*, de Sikkel, Antwerpen, 1967
- SEGBERS, Y., *De laatste scheepswerf van Baasrode*, Gent, 1994
- STADHOUDERS P., *De gids van België en Noord-Frankrijk voor de binnenvaart*, Assen, 1966
- VAN BEYLEN J., DE BOER C., BUSSUM JR., *Maritieme encyclopedie*, 7 delen, De Boer, Bussum, 1970
- VAN DEN ABBELE H., *Het kanaal van Schipdonk*, Ledeborg, Gent, 1940
- VAN OTTERDIJK F., VERVOORT R., *Den Dokwerker, de harde jaren, Pandora*, Antwerpen, 2000
- VER ELST A., *Het Kanaal Leuven-Mechelen (Dijle) in beeld*, Europese Bibliotheek, Zaltbommel, Nederland, 1983

## Geraadpleegde Catalogi

- Het voorlaatste van de grote Hollandse oorlogsscheepsmodellen, geschiedenis en restauratie*, Gent, Bijlokemuseum, 1990
- DE HERDT R., DESEYN G., *Onder stoom*, Gent, Sint-Pietersabdij, 1983
- DE VOS A., *Nationaal Scheepvaartmuseum*, Antwerpen, Brussel, 1989
- DE VOS A., *De baquet de Charleroi, een verdwenen Belgisch binnenschip*, 1959
- La navigation en Wallonie*, Musée de la vie Wallonne, Liège, 1978
- Scheepvaartgeschiedenis als uitgebeeld in de tentoonstelling van het Nederlands Scheepvaartmuseum*, Amsterdam, 1979
- Van Sloepen en Loggers, de ontwikkeling van nieuwe schepen voor Noordzeevervisserij, ca. 1800-1983*, Visserijmuseum, Vlaardingen, 1983

## Tijdschriften en kranten:

- 't Seleskest*, Getijdenboekje 2001, De Boei, Gent, 2001
- Ons Roer*, uitgaven sinds 1960, 10 per jaar tot 2002

# Interessante tijdschriftartikels en internetlinks in verband met

## bijeengesprokkeld door Geert Leeman, MIAT

### 01. De Schelde: het verhaal van een rivier

In: Eos; Jrg. 17 / nr. 12 (dec. 2000), p. 52 – 56

Artikel naar aanleiding van gelijknamige tentoonstelling in het Provinciaal Archeologisch Museum van Zuid-Oost-Vlaanderen (PAMZOV) te Velzeke tot 04 / 02 / 2001

### 02. Steaming to Duluth – A postscript / RMV.

In: *Society for Industrial Archeology Newsletter*, Vol. 29 / nr. 3 & 4 (herfst 2000), p. 11

Trefw.: stoomschepen

Kort artikel in verband met de laatste overzetboot op stoom tussen Washington en Duluth (60 miles) 'The car ferry S.S. Badger'

### 03. Bruggen in Tsjechië / H.M.C.M. van Maarschalkerwaart

In: *Erfgoed van Industrie en Techniek*; Jrg. 9 / nr. 4 (dec. 2000) , p. 111 – 117. - Dit nummer is geheel gewijd aan technisch erfgoed in Tsjechië.

De waterhuishouding in Tsjechië wordt beheerst door de rivieren de Moldau en de Elbe. Doordat de bruggen in Tsjechië in de loop der tijd, naar verhouding weinig te lijden hebben gehad van oorlogsschade, vormen deze een mooie afspiegeling van de bruggenbouw in Europa gedurende de 19<sup>de</sup> en de 20<sup>ste</sup> eeuw. Enkele bruggen in Praag en elders in Tsjechië worden besproken.

### 04. Vlaams-Nederlandse driedaagse rond het thema 'water'

In: *VCM – Contact*; Jrg. 8 / Nr. 27 (jan – mrt 2001) , p. 10 – 14

Trefw.: waterwegen

Naar aanleiding van de stijgende aandacht voor het maritieme erfgoed organiseerde VCM deze driedaagse rond het thema 'water'

### 05. Portus Ganda: de eerste steen gesloopt & het Gentse binnenwater: een herontdekking

In: *Gent Stadsmagazine*; Jrg. 5 / Nr. 5 (jan 2001), p. 16 – 18

Trefw.: Haven Gent

Om aan te merken in de Portus Ganda is het nog even wachten. De nieuwe jachthaven van Gent staat nog maar pas in de steigers. Binnen enkele jaren heb je daar een prachtig uitzicht op de samenvloeiing van Schelde en Ketelvaart en het muziekforum van Gerard Mortier. Gent heeft zijn binnenwateren te lang verwaarloosd. De nieuwe jachthaven moet daar verandering in brengen. Het volledig project zal voltooid zijn tegen 2006.

### 06. Metalen bruggen in Vlaanderen / Harry van Royen

In: *Land in zicht*; Jrg. 70 / Nr. 2 (mrt – apr 2001), p. 9 – 11; met lit. opg.

Trefw.: metaal

De Open Monumentendag 2001, die dit jaar in het teken staat van 'metaal', kan dan ook een uitstekende gelegenheid zijn om het historisch metalen brugpatrimonium te valoriseren en aandacht te besteden aan bruggen als verbindingsmiddel, landschappelijk verbindingsteken tussen twee oevers, twee groepen mensen, twee werelden (zowel baan- als waterverkeer).

### 07. Een blik in de zakken en de mouwen van het nationaal archief en museum voor douane en accijnzen / Jef Verhulst

In: *Museumkatern*; Nr. 12 ( april 2001) , p. 6 – 7

Trefw.: douane uniformen

De geüniformeerde douanebeambte, ook nu we geen grenzen meer hebben, bestaat nog als een levend museumstuk: de suppoost van de vrije markt.

### 08. Boten met een blauw schildje? / Rudy Vercruyssen

In: *Openbaar kunstbezit in Vlaanderen – plus*; Jrg. 39/ Nr. 2 (apr-mei-juni 2001), p. 12 – 14

Trefw.: varende erfgoed (België)

Op 24 maart 2001 organiseerde de VCM (Vlaamse Contactcommissie Monumentenzorg) een 8ste ontmoetingsdag over varende erfgoed.

# maritiem erfgoed (in het bijzonder de binnenscheepvaart)

09. **Varen van aan het Zennegat tot Rupelmonde** / Walter Ressler – foto's  
In: Land in zicht; Jrg. 71 / Nr. 1 ( jan-feb 2002), p. 32 – 34

Een terugblik op de rijke geschiedenis van de veren die de 13 km lange Rupel gekend heeft

10. **Lijntjes 58: bijdrage veerdiensten** / Walter Ressler  
In: Land in zicht; Jrg. 71 / Nr. 1 ( jan-feb 2002), p. 35

Veerdiensten verzorgen niet alleen dwars- maar nu ook langsverbindingen, o.a. de waterbus in Gent

11. **Van veergeld tot gratis naar de overkant** / Walter Ressler – foto  
In: Land in zicht; Jrg. 71 / Nr. 2 (mrt-apr 2002); p. 33 – 36

Een veerdienst verschilt van andere vormen van scheepvaart doordat het een verbinding is van de ene oever met de andere oever.

Een land-land verbinding dus in plaats van varen in de lengte van een rivier of kanaal. Een stukje geschiedenis en de huidige situatie.

12. **De omgang van de mens met overstromingsgevaar in de Belgische kustvlakte tussen de 8ste en de 12<sup>de</sup> eeuw; enkele aanwijzingen** / Dries Tys – met bibliografie  
In: Jaarboek voor ecologische geschiedenis 1999. – p. 23 – 41. - Gent: Academia Press , 2001  
Trefw.: domein van de St-Pietersabdij van Gent

In het natuurlandschap van de vroegmiddeleeuwse Belgische kustvlakte speelden de getijdengeulen een centrale rol. Ze stonden in voor het landinwaartse bereik van de getijden en waren cruciaal voor de dynamiek van het waddenmilieu.

Eenzijds door een kritische doorlichting van de bekende archeologische en historische gegevens van de menselijke aanwezigheid in de vroegmiddeleeuwse kustvlakte en anderzijds door middel van retrogressief onderzoek van het middeleeuwse landschap van Kamerlings ambacht wordt getracht een beeld te schetsen van hoe de mens tussen de 8de en de 12de eeuw omging met het overstromingsgevaar in het kader van de definitieve humanisering van het landschap.

13. **Goudmijn voor historici en meteorologen** / Sybe I. Rispen  
In: Natuur & Techniek; Jrg. 70 / Nr. 1 (jan 2002); p. 80 – 81

Vernietigende hagelbuien, stormvloed, overstromingen, kapotgevroren oogst. In vier dikke delen beschrijft Jan Buisman duizend jaar weer in de Lage Landen.

De serie is het resultaat van tientallen jaren onvermoeibaar onderzoek in oude bronnen. Geschiedschrijving gaat niet alleen over vorsten, veldtochten en belegeringen.

14. **The Newcastle-upon-tyne electricity supply Co. – Neptune bank power station** / Thomas Sheriff. – afb., foto  
In: *The Flywheel: the journal of the Northern Mill Engine Society*, oktober 2001; p. 20 – 28

Dit artikel bundelt een aantal oude notities van auteur over in titel vermelde krachtcentrale. Deze centrale vertegenwoordigde toentertijd de meest moderne toepassing in het gebruik van marintype *reciprocating* stoommotoren.

15. **Non Destructive Testing: NDT doet geschiedenis herleven: stevige basis voor archeologisch onderzoek.** – foto's

In: *See more.België* ; Jrg 1 /nr. 1 (dec 2001); p. 6. - voorheen "Positief "  
Trefw.: niet destructief materiaalonderzoek; scheepvaart

Dat het niet-destructief materiaalonderzoek niet beperkt blijft tot lasnaden, pijpleidingen en vliegtuigmotoren is al lang bekend. Geregeld worden bekende en minder bekende werken uit ons kunstzinnig verleden doorgelicht om de structuren bloot te leggen of de opbouw van de verflagen te bekijken.

De overname van Krautkramer, specialisten in ultrasoon onderzoek, heeft de technische mogelijkheden op dit vlak nog uitgebreid. Recent nog werkte de *business group* NDT van Agfa mee aan twee opvallende archeologische projecten.

Een smeedijzeren onderzeer die 137 jaar geleden zank en de replica van de Duyfken, een licht en snel zeilschip gebouwd op een werf in Nederland in 1595.

## 16. De oudste deltawerken van West Europa

In: Natuur & Techniek; Jrg. 69 / Nr. 5 (mei 2001); p. 50 – 55

Trefw.: waterbouwkunde; stormvloedkeringen

Bij Hoek van Holland ten westen van Rotterdam staat het sluitstuk van de Deltawerken: de Maeslantkering, een van de grootste stormvloedkeringen ter wereld. Vanaf mei 2001 ligt in het ernaast gelegen Keringhuis ook een van de oudste waterbouwkundige voorwerpen van West Europa. Het is een bijna tweeduizend jaar oude houten koker. Daarmee regelden de Cananefaten, de toenmalige bewoners van het gebied, de waterhuishouding.

## 17. Europa en het varende erfgoed / door A. Linters - . p. 33 – 36

**Bescherming van schepen en boten volgens de franse wetgeving** / door M. Pabois - . p. 37 – 44

**Maritime Heritage Management : The United Kingdom Perspective** / door R.G.W. Prescott - . p. 45 – 50

**Waarom een Nationaal Register Varende Monumenten?** / door P.J. Jansen - . p.51 – 54

**Het project De Leuvense Trekschuit** / door I. Verpoorten - . p. 55 – 58

**Een toekomstige wettelijke regeling in Vlaanderen** / door A. Linters - . p. 59 – 61

**The European Maritime Heritage, de Europese vereniging voor varende traditionele schepen** / door T. Fruithof - . p. 62 - 64

In: Erfgoed van Industrie en Techniek ; Jrg. 10 / Nr. 2 (juni 2001) - . Vlaams-Nederlands driemaandelijks tijdschrift - . ISSN 0927-3026

Gehele nummer gewijd aan het maritiem erfgoed in Europa met enkele prachtige foto's

## 18. Het zeilopleidingsschip de Mercator / Marcel vanden Bosch. – foto's; afb.

In: M & L [Monumenten en Landschappen] ; Jrg. 20 / Nr. 3 (mei-juni 2001); p. 6 – 24

Trefw.: geschiedenis zeilschip De Mercator (nu museumschip)

In 1932 kwam het zeilopleidingsschip de Mercator, een barkentijn met drie masten, voor het eerst in de vaart. Deze barkentijn bracht een spectaculaire vooruitgang teweeg in de opleiding van toekomstige Belgische officieren. Na enkele spraakmakende expedities en de veeleisende oorlogsjaren werd op 14 augustus 1960 besloten om de Mercator tot museumschip om te bouwen. Een stuk geschiedenis, de technische fiche van het schip en de restauratie na het als beschermd monument te verklaren worden in de tekst aan gevuld met de nodige foto's en afbeeldingen.

## 19. Inplantingzone voor windturbines in de Gentse kanaalzone

In: Land in zicht; Jrg. 70 / Nr. 5 (sept-okt 2001) ; p. 22 – 23

Trefw.: wind- en alternatieve energie

De Oost-Vlaamse stuurgroep Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft een advies uitgebracht met betrekking tot een globale visie over de af te bakenen inplantingzones voor windturbines in de Gentse kanaalzone. Deze turbines zouden moeten instaan voor 1/3 van de beoogde hoeveelheid groene energie die tegen 2004 moet geproduceerd worden.

## 20. Vlaamse veren [veerboten]

In: Land in zicht; Jrg. 70 / Nr. 5 (sept-okt 2001) ; p. 27 – 28

Trefw.: veerdiensten in Vlaanderen

Korte beschrijving van enkele veerplaatsen en de oprichting van de Vlaamse Zelfstandige Veeruitbaters.

## 21. De Gentse haven: *friendly én investing* / I.R. Els Bonte

In: Gent Werkt; Nr. 129 (dec 2001); p. 13 – 16

Trefw.: Dossier scheepvaart, transport en logistiek

Sinds 1 januari 2000 omwille van de inwerkingtreding van het havendecreet maakt het kersverse Havenbedrijf Gent GAB geen deel meer uit van de 'stad Gent' maar is het een gemeentelijk autonoom bedrijf. Tegelijk zijn ook de subsidies op de investeringen verminderd. Deze investeringen behelzen het verbeteren van de nautische toegankelijkheid, het uitbreiden van de beschikbare watergebonden terreinen, het optimaliseren van de weg- en spoorverbindingen en het onderhouden van de bestaande infra- en superstructuur.

## 22. De scheepswerven Van Praet - Dansaert te Baasrode definitief als monument beschermd

In: VCM – Contact; Jrg. 8 / nr. 30 (okt – nov – dec 2001); p. 32

Deze site werd op 30 mei 2001 definitief beschermd als monument. De vzw. Scheepvaartmuseum Baasrode wil de werf een museale functie geven. Zo is er nu een project in ontwikkeling rond maritiem erfgoed in Baasrode in samenwerking met de stad Blankenberge en de Museumhaven Zeeland.

## 23. Das Binnenschiffahrtsmuseum in Duisburg - Ruhrort: *ideenreiches Ausstellungskonzept trotz beschränktem Budget* - . foto's - . Duitstalig artikel

In: *Industrie Archäologie*; Jrg. 25 / nr. 2 (juni 2001); p. 15 – 18

Het binnenscheepvaartmuseum in Duisburg – Ruhrort (Duitsland), gehuisvest in een voormalig overdekt zwembad aan de binnenhaven, stelt ondanks een beperkt budget op een ideerlijke manier haar collectie ten toon

**24. *Altes Schiffshebewerk Henrichenburg*** -. Foto's -. Duitstalig artikel  
In: *Industrie Archäologie*; Jrg. 25 / nr. 2 (juni 2001) ; p. 20 – 24

Artikel over de historiek van de oude scheepslift met sluizensysteem die diende om de overgang (hoogteverschil) tussen het Dortmund – Ems kanaal en het Rhein – Herne kanaal te overbruggen.

**25. *Memories of a ship repair yard 1949 – 1954*** -. In inhoudstafel wordt volgende titel vermeld '*Apprenticeship with Harland and Wolff*  
In: *The Flywheel* -. april 2002; p. 19 – 24

Beschrijving van de nog gerepareerde schepen in de laatste vijf jaar van de scheepswerf Harland and Wolff in South East London

**26. Duizend kolommen en kanalen: de vakafdeling Industrieel Erfgoed** / Jo de Schepper -. Foto's -. Met bibliografie.  
In: *Monumenten en Landschappen (M & L)* -. Jrg. 20 / nr. 6 (nov – dec 2001); p. 30 - 40

Dit artikel geeft een algemene situatieschets van de vakafdeling Industrieel Erfgoed. De diversiteit aan onderwerpen vergt enige coördinatie gesteund door de nodige interesse en het groeiende enthousiasme rond monumentenzorg.

**27. *The Antwerp dockers: militant by nature? De Antwerpse havenarbeider tussen pragmatisme en militantisme, 1900 – 1972*** / Stephan Vanfraechem  
In: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis = Revue Belge d'Histoire Contemporaine (BTNG – RBHC)* - . Jrg. XXXI (2001) / nr. 1 – 2; p. 113 – 175

Historisch en/of sociologisch onderzoek naar de arbeidsomstandigheden en arbeidsverhoudingen bij havenarbeiders vecht nog steeds voor een plaatsje onder de zon. Dit artikel wil daar wat aan doen en maakt een balans op over de stakingsgevoeligheid bij de havenarbeiders....

**28. Varend erfgoed bij Johannes Stradamus** / Willy Le Loup -. Foto's  
In: *Museumbulletin* -. Jrg. 21 / nr. 4 (sept 2001); p. 4

In het domein van het cultureel erfgoed worden af en toe nieuwe accenten gelegd. Schilderkunst wordt van ouds als heel belangrijk ervaren. Sinds een twintigtal jaren legt men via Open Monumentendag het accent op het bouwkundig erfgoed. Zowat sedert een vijftiental jaren erkent men het belang van de industriële archeologie. Nu vraagt men aandacht voor het varend erfgoed. In de oude beeldende kunst werd steeds veel aandacht besteed aan alles wat met scheepvaart te maken heeft. Dit is vanzelfsprekend want vóór de 19<sup>de</sup> eeuw kon men zich slechts verplaatsen met paard en kar of met een vaartuig. Een fiets, trein, auto en vliegtuig horen bij het industrieel tijdperk. Een tentoonstelling in het Arentshuis te Brugge vanaf 1 oktober 2001

**29. Schipperen tussen Brangwyn en het prentenkabinet: schepen in het oeuvre van Frank Brangwyn (1867 – 1956)**  
In: *Museumbulletin*-. Jrg. 21 / nr. 4 (sept 2001); p. 5 – 6

Een kleine tentoonstelling uit de reserves van het Groeningemuseum in het Arentshuis te Brugge vanaf 1 oktober 2001. Deze werken zijn speciaal gekozen in functie van het nieuwe erfgoed dat in de wereld van de monumentenzorg meer en meer aandacht krijgt: het varend erfgoed. Zijn fascinatie voor scheepvaart was een grote inspiratiebron voor de schilder in Frank Brangwyn.

**30. *Innenhafen Duisburg: In harmonie; Erinnerung an die Vergangenheit, leben in der Gegenwart und planen für die zukunft***  
In: *Industrie Archäologie*; Jrg. 25 / nr. 2 (juni 2001); p. 6 - 14

Ten gevolge van wetenschappelijke ontwikkeling raken bepaalde industrieën en daarmee ook hun terreinen in onbruik. Een mooi voorbeeld daarvan is de binnenhaven van Duisburg (Duitsland). Eind 1993 werd een project opgestart om de gebouwen een nieuwe bestemming te geven met behoud van de historische waarde. Een verslag.

**31. Aanleg krekengebied compenseert natuur bij uitbreiding zeehaven: natuur in de Waaslandhaven: contradictio in ipsis terminis?** / Didier Van Brussel; Karolien Verhelst; Frank De Mulder; Mark Alderweireldt – Foto's, afb.  
In: *Ommekeer: Natuur- en Milieutijdschrift Provincie Oost-Vlaanderen* -. nr. 18 (juli 2001); p. 6 – 11

Zoals op vele plaatsen in Vlaanderen en zeker daar waar industriële projecten tot ontwikkeling komen, staat de natuur onder sterke druk. Ondanks de goede bescherming van de natuurwaarden via Europese richtlijnen kunnen enkel plannen omwille van groot openbaar belang (zoals de uitbreiding van de Waaslandhaven) alsnog gerealiseerd worden mits evenwaardige compensaties worden voorzien.

32. **Streekmuseum van Mariekerke** -. Foto  
In: Heemspiegel -. Jrg. 22 / nr. 1 (maart 2001); p. 24

Binnenschipvaart en visserij in Klein-Brabant

33. **Beschermde brug in Vroenhoven in gevaar**  
In: Heemspiegel -. Jrg. 22 / nr. 1 (maart 2001); p. 24 – 25

Betonnen brug (1937) over Albertkanaal

34. **Promenade guidée sur les canaux et dans le port de Bruxelles**  
In: *Les nouvelles de la Fonderie* - nr. 4 (feb 2002) ; p. 5

La Fonderie organiseert wandelingen en een boottocht over de kanalen en haven van Brussel om zodoende ter plaatse een stuk economische en sociale geschiedenis van Brussel te belichten. Een kort verslag van enkele bezienswaardigheden staat hier te lezen.

## Internetlinks in verband met binnenschipvaart

<http://www.binnenvaart.be/>

Promotie Binnenvaart Vlaanderen bestaat 10 jaar

Twee lustra waarin PBV zich heeft ingespannen om het transport via de Vlaamse binnenwateren te stimuleren. Een decennium waarin steeds meer ondernemingen het nut van de binnenvaart als transportmodus hebben ontdekt. Ter gelegenheid van het tienjarig bestaan organiseert PBV verschillende evenementen gedurende het hele jaar 2002.

Deze website bied u een bredere kijk.

<http://www.xs4all.nl/~gerben/>

Historische binnenvaart schepen

Op deze site wil men uitleg geven over verschillende typen binnenvaartschepen, die in Nederland tussen 1900 en 1970 gevaren hebben.

<http://www.dendermonde.be/cult/musea/musea6.htm>

website scheepvaartmuseum Baasrode

[http://www.mercator-hs.be/opl/2001/NL/FACULTY/E\\_EG/COURSE/EGBBRE/02A00131/INDEX.HTM](http://www.mercator-hs.be/opl/2001/NL/FACULTY/E_EG/COURSE/EGBBRE/02A00131/INDEX.HTM)

De cursus (van de Mercator hogeschool Gent) heeft vooral tot doel de studenten vertrouwd te maken met de specifieke terminologie en met de gebruiken in desbetreffende vervoerssectoren. Zij moeten de essentiële theorieonderdelen van de cursus kennen zoals die wordt besproken tijdens de lessen.

Geografische leerstofonderdelen moeten kunnen gesitueerd worden op een blinde kaart.

Scheepstypes en essentiële constructieonderdelen moeten kunnen herkend worden.

Schema's, grafieken en oefeningen moeten veralgemeend kunnen toegepast worden op basis van andere gegevens dan in de cursus.

<http://users.skynet.be/oudheid/uitstappen/belgie/ath.htm>

De Espace Gallo-Romain in Ath (provincie Henegouwen) is een klein museum in het centrum van de stad. Aan de hand van authentieke voorwerpen en reconstructies, maar ook van overzichten en multimediale voorstellingen wordt het dagelijkse doen en laten van onze Gallo-Romeinse voorouders in een 2de-eeuws dorp uit die streek weer tot leven gebracht. Je kan er het werk van pottenbakkers, metaalbewerkers, schoenmakers, vissers enz. ontdekken. Uniek in België zijn twee Keltische boten, die ons heel wat vertellen over de antieke binnenscheepvaart.

<http://www.europa-sca-express.com/news/newsnl02.html>

Distributiebedrijf Europa Express neemt straks in Brussel een gloednieuw complex van zesduizend vierkante meter in gebruik, tussen het zeekanaal en een spoorwegbedding. Zo willen ze de faciliteiten van het *intermodaal transport* (om een zo optimaal mogelijk gebruik van wegvervoer, treintransport en binnenscheepvaart te organiseren) verder uitbouwen. Bron: JMB, Brussel Deze Week Nr. 808 – 17 oktober 2001 – p. 5

<http://www.itb-info.be/nl/index.htm>

ITB Instituut voor het transport langs de binnenwateren vzw . interessante website met veel links