

# TOEKOMSTIG PROVINCIAAL MUSEUM?

## EEN INGRIJPENDE VERANDERING IN DE SCHEEPSBOUW- NIJVERHEID : DE OVERGANG VAN HOUT NAAR METAALBOUW.

CASUS : DE SCHEEPSWERVEN VAN DAMME EN VAN PRAET IN BAASRODE.

YVES SEGHERS, WIADS, DENDERMONDE

**E**euwenlang - de oudste gegevens dateren uit de tweede helft van de 16e eeuw - werden in Baasrode houten vaartuigen bij de vleet gebouwd en kende deze vorm van nijverheid geen noemenswaardige innovaties.

De omschakeling van hout- naar metaalbouw voor binnenschepen op het einde van de 19e eeuw kunnen we echter als een ware revolutie beschouwen. Op allerlei fronten, gaande van de organisatievorm van de scheepswerven tot de werkomstandigheden van de arbeiders, vonden ingrijpende veranderingen plaats. In dit artikel gaan we na hoe de scheepswerven van de families **Van Damme** en **Van Praet**, die zich naast elkaar bevonden en nu zijn ondergebracht in de sinds vorig jaar als monument beschermde museumwerf *Van Praet-Dansaert*, evolueerden in deze periode.

Hoewel er reeds vanaf de jaren veertig van de 19e eeuw sporadisch ijzeren schepen in ons land werden gebouwd, moeten we de stap van hout- naar metaalbouw tussen 1880-1896 situeren. De industriële telling van 1880 deelde alle 106 timmerwerken in ons land nog in bij de houtnijverheid (1). In 1896 zag de situatie er echter reeds anders uit. Van de 124 scheepswerven, die 2606 scheepsmakers tewerkstelden, werden er 19, waaronder **Van Damme** en **Van Praet**, (ook) bij de metaalnijverheid ondergebracht. Deze minderheid van scheepswerven stelde wel 1624 arbeiders of 62% van het totale

aantal scheepsmakers tewerk (2). We kunnen dus wel stellen dat de twee werven in Baasrode de nieuwe ontwikkeling in de scheepsbouwindustrie op de voet volgden. De gunstige internationale economische situatie en de stijgende handelstrafiek vanaf de jaren negentig van de 19e eeuw vroegen om meer en grotere schepen. Hieraan kon voldaan worden door het gebruik van ijzer, dat naar het einde van de eeuw een scherpe prijsdaling kende. Hout daarentegen werd steeds zeldzamer en bijgevolg duurder.

### ORGANISATIEVORM VAN SCHEEPSBOUWONDERNEMINGEN

Aanvankelijk hadden de timmerwerken in Baasrode het profiel van een ambachtelijk, familiaal geleid bedrijf. De eigenaar/meester-scheepmaker bracht al het kapitaal in en leidde zelf de werkzaamheden. Na de omschakeling van hout- naar metaalbouw en de groeiende industrialisatie der scheepswerven steeg de nood aan investeringskapitaal echter in die mate dat de oprichting van een Naamloze Vennootschap onvermijdelijk was geworden.

Op 24 april 1894 stichtten **Emile en Cesar Van Damme** en Henri Adam, een *chef d'atelier* uit Willebroek, de *Société Anonyme Van Damme frères & Adam* die het bouwen van ijzeren en stalen schepen tot doel had (3). De Baasroodse scheepsbouwers deden noodgedwongen beroep op een derde, omdat zowel zij als hun arbeiders wel sterk onderlegd

# DE SCHEEPSWERVEN TE BAASRODE:



**Algemeen beeld van het site in Baasrode (1992). Links puntgevels werkhuis Van Praet-Dansaert. Rechts het lange, smalle atelier Van Damme.**

**Op de voorgrond tussen twee betonnen trapjes de sluisdeuren van het droogdok van Van Praet**

(foto auteur)



**De scheepswerf Van Praet-Dansaert met getijdedroogdok. De geul naar het dok is bij eb drooggevallen**

(verzameling auteur)

waren in het bouwen van houten schepen, maar geen kennis of ervaring bezaten met het bewerken van ijzer en staal. Samen met **Adam** zakten bovendien ook een twintigtal Willebroekse metaalarbeiders naar Baasrode af om de plaatselijke scheepsmakers vertrouwd te maken met de nieuwe machines en technieken (4).

Na ongeveer een jaar vertrokken de meesten reeds terug naar Willebroek, al vestigden enkelen, waaronder de families **Mainil**, **Volckaert** en **Robyn**, voormalige ketelmakers en metaalbewerkers, zich definitief in Baasrode en bleven zij en hun nazaten nog tientallen jaren op de scheepswerven actief (5).

De infrastructuur en 2/3 van het kapitaal van de nieuwe vennootschap *Van Damme frères & Adam* werd door de twee broers ter beschikking gesteld, terwijl **Adam** 1/3 van het kapitaal én vooral zijn kennis tot het bouwen van ijzeren en stalen schepen binnenbracht. Tussen 1894 en 1914, het jaar waarin de vennootschap ophield te bestaan, leidde **Henri Adam** de werkzaamheden in de atelier en tekende hij de scheepsplannen. Het ging hier dus duidelijk om een loskoppeling van het kapitaalbezit en de bedrijfsleiding (3).

Een groot voordeel van de naamloze vennootschap was de mogelijkheid tot decentralisatie. Bepaalde bedrijfsonderdelen konden in afzonderlijke vennootschappen worden ondergebracht. Dit gebeurde ook bij **Van Damme**.

Naast de vennootschap *Van Damme frères & Adam* bestond ook de NV *Van Damme Gebroeders* die uitsluitend houten schepen bouwde en waarvan **Adam** dus geen deelgenoot uitmaakte. Deze twee ondernemingen maakten nochtans gebruik van dezelfde infrastructuur (7).

Ook bij **Van Praet** werd er een naamloze vennootschap opgericht, al gebeurde dit niet gelijk met de omschakeling van hout naar metaal. Pas in mei 1902,

zeven jaar na de risicovolle stap, werd de *Société Anonyme Van Praet-Dansaert* gesticht.

In 1895 had de bedrijfsleiding wel, net zoals Van Damme, een beroep gedaan op een derde. Op 19 juni nam de weduwe **Van Praet-Dansaert** voor drie jaar en voor een zeer hoog bedrag (hij werd o.a. zelfs op zon- en feestdagen betaald) de Nederlander **Piet Hoogendoorn** uit Geertruidenburg in dienst 'voor het bouwen van ijzeren of stalen schepen' (8).

Nog geen jaar later echter werd hij ontslagen omdat hij, volgens de weduwe, de gewenste capaciteiten niet bezat. In werkelijkheid hadden de Baasroodse scheepsmakers de specifieke metaalbewerkingstechnieken reeds voldoende onder de knie en had het dus geen enkele zin meer het hoge loon te blijven uitbetalen (9).

## TECHNISCHE INRICHTING & INFRASTRUCTUUR

In de periode van de houten scheepsbouw beschikten de twee scheepswerven over zeer weinig technische voorzieningen. Het bouwen van houten vaartuigen was immers een sterk ambachtelijke nijverheid en geschiedde op een relatief primitieve wijze. Timmerwerven, en dan zeker diegene waar hoofdzakelijk houten binnenschepen werden gemaakt, bezaten slechts een minimum aan uitrusting.

De meeste bestonden uit niet veel meer dan een langs- of dwarshelling met slede, waarmee men de schepen op het droge kon brengen, en een kleine loods waarin men o.a. het timmergereedschap opborg (10).

De overgang van hout- naar ijzeren staalbouw, in Baasrode pas in het laatste decennium van de 19e eeuw, bracht echter grote wijzigingen met zich mee: de droogdokken werden gemoderniseerd, werkhuizen en ateliers rezen op en machines en stoomkracht maakten hun intrede.

## DE DROOGDOKKEN

Zowel het droogdok van de scheepswerf Van Praet als dat van de zate van **Van Damme** dateren uit de periode waarin er nog uitsluitend houten vaartuigen werden gebouwd in Baasrode.

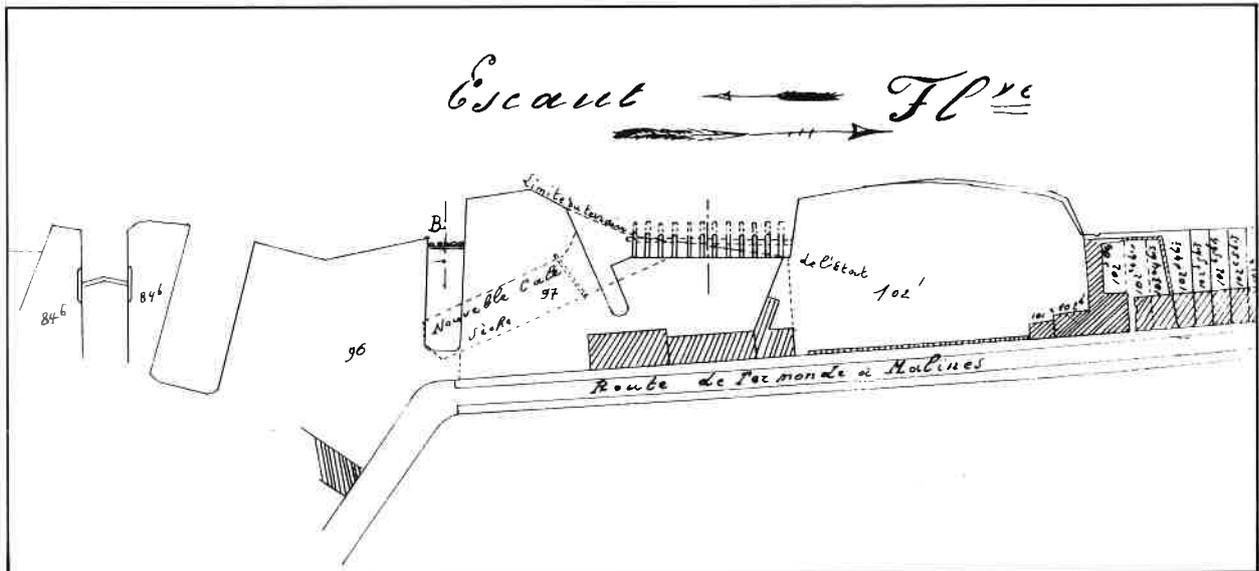
Toen **Judocus Van Praet** in 1778 het stuk grond kocht waarop hij later zijn timmerwerf zou inrichten, bleek dit perceel een volledig bedijkte kil, een natuurlijk ontstane watergeul, waarin de plaatselijke schippers vermoedelijk hun vaartuigen meerden (11).

Tussen 1835 en 1887 werd deze geul door de werfeigenaars omgebouwd tot een volwaardig droogdok, dat met houten deuren van de Schelde werd afgesloten (12).

Hoe werkte een droogdok nu eigenlijk?

Wanneer een schip hersteld diende te worden, voer het bij vloed het dok binnen en werden de deuren gesloten. In Baasrode moesten de vaartuigen steeds wachten op de vloed omdat het hier om getijdendroogdokken ging. Bij laag water viel de geul naar het dok droog (foto1) zodat het onmogelijk was het dok binnen te varen (13). Eenmaal in het droogdok manoeuvreerde het schip zich op de juiste plaats en werd het water uit het dok gepompt, zodat het vaartuig op een bedding van vaten en rails kwam te staan, waardoor men ook aan het vlak of de kiel kon werken. In de 19e eeuw had men in Baasrode echter nog geen pompen, maar liet men eenvoudigweg de deuren open staan na het binnenvaren van het schip en wachtte men tot het water zich bij eb volledig had teruggetrokken (14).

Het eerste droogdok was echter niet zo goed gelegen (cfr. kaart 1). Het bevond zich achter een klein hoofd en lag haaks op de Schelde. De binnenschepen, die alsmar groter werden, moesten dwars op de stroom gaan liggen om het dok te kunnen binnenva-



Kaart van de twee werven in 1887. Links Van Damme, rechts van de stippellijn Van Praet. Het plan hoorde bij de aanvraag en toelating van P.J. Van Praet om een nieuw droogdok te graven (in stippellijn aangeduid)

(verzameling auteur)

ren, wat niet zo eenvoudig was omdat er voor de werf een zeer sterke stroming stond.

In 1887 werd dan een nieuw en groter droogdok gegraven door **Edmond Van Praet**, geholpen door vier arbeiders (15). Foto 2 verschaft ons een beeld van de binnenkant van het dok kort na de eeuwwisseling. De wanden waren opgetrokken met klassieke rode bakstenen en de bodem bestond uit aangestampte aarde met daarbovenop houten planken. Zoals we op de foto bemerken werden er niet alleen schepen in het dok hersteld, maar ook gebouwd. In dit geval is men druk bezig het vlak van een metalen spits te leggen.

In de loop van 1895, niet toevallig het jaar van de overstap naar metaalbouw, werd het droogdok, dat tot dan toe 40 meter lang en 14 meter breed mat, verlengd tot ongeveer 60 meter. Deze verlenging moeten we plaatsen binnen het kader van de grote omschakeling in de Belgische scheepsbouw voor binnenschepen op het einde van de 19e eeuw. De overstap van hout naar metaal bracht met zich mee dat er nieuwere en grotere sloopstypes, zoals de *Samberspits*, de *Kempenaar* en

de *Rijnkas*, werden ontwikkeld. Om concurrentieel te blijven diende **Van Praet** (en uiteraard ook **Van Damme**) deze stap te wagen en moest ook de infrastructuur worden aangepast. Want zoals ingenieur **Groenen** stelde: "*L'utilité d'un cale sèche dépend des dimensions principales du plus grand navire qu'elle peut accommoder*" (16).

De eerste aanwijzing voor het bestaan van een droogdok op de scheepswerf van de familie **Van Damme** dateert uit 1846. In een herstellingsnota van 23 april lezen we 'vaertuig in de dok gekomen' (17). Op kaart 1 wordt dit droogdok ook weergegeven. We bemerken de twee deuren die zich een eindje landinwaarts bevonden. Net zoals bij **Van Praet** waren ook hier de wanden van het dok opgebouwd uit klassieke rode bakstenen. In de loop van de 20e eeuw werden op beide scheepswerven de dokwanden bekleed met beton. Op sommige plaatsen, waar bijvoorbeeld het beton is afgebrokkeld, zijn de bakstenen nog wel te zien. Het droogdok van **Van Damme** werd kort na 1894 verlengd, zodat het grotere schepen kon ontvangen, en na de eerste wereldoorlog werd het ver-

breed. Vanaf dan konden er drie in plaats van twee spitsen naast elkaar hersteld of gebouwd worden (18).

Het is niet zo evident dat rivierwerven omstreeks het midden van de 19e eeuw een droogdok bezaten. Het wijst op een zekere welvaart, want het bouwen van een dok vergde ongetwijfeld een zware investering van de meester-scheepsmakers. Toen in 1856 in Antwerpen een nieuw droogdok werd geopend, werd dit door de koopvaardijreders en de Kamer van Koophandel op groot enthousiasme onthaald, wat duidelijk op het belang van dergelijke technische voorziening wijst (19). In de Rupelstreek, een belangrijk scheepsbouwgebied, verschenen de eerste droogdokken pas kort vóór en na de eeuwwisseling (20).

## WERKHUIZEN & MACHINES

**H**et bouwen van ijzeren en stalen schepen was, en is, niet mogelijk zonder een uitgebreid machinepark. De metalen platen en spanten waarmee het schip werd opgebouwd, diende een aantal bewerkingen te on-

dergaan die niet met de hand konden worden uitgevoerd. De kostbare machines, waarvan er zeker één in Engeland werd aangekocht (21), werden in de werkhuizen geplaatst, waar ze met een centrale stoommachine waren verbonden. Welke machines er zich in de werkhuizen van **Van Damme** bevonden, weten we uit een notariële akte van 17 november 1896 toen er een hypotheek op de scheepswerf en op '*toutes les machines à vapeur et autres, telles que poinçonneuse, coupeuse, tournausse, foreuse, rouleau-cylindre, ventilateurs et tous autres appareils*' werd gevestigd (22). Waar en wanneer de ponsmachine, metaalschaar, draai-bank, boormachine en wals werden aangekocht is ons niet bekend omdat geen enkele aankoopfactuur is bewaard. Momenteel bevinden zich in het werkhuis van **Van Damme** nog twee machines, waarvan er dus één in Groot-Brittannië is geconstrueerd.

In de ateliers en de scheepswerf van **Van Praet** zijn echter alle machines tot op de dag van vandaag blijven staan, al weten we ook hier dikwijls niet waar en wanneer ze werden gemaakt en gekocht (cfr. foto's 3,4 en 5).

Zowel bij **Van Damme** als bij **Van Praet** rezen er in het jaar van de omschakeling ook ateliers en werkhuizen op. Tot 1894 en 1895 werden de houten schepen hoofdzakelijk in open lucht opgetimmerd. Met de introductie van de metaalbouw en de onmisbare machines kwam hier echter verandering in. Nochtans kunnen we de situatie op beide werven moeilijk met elkaar vergelijken.

Bij **Van Praet** werden er vanaf 1895 kleine afzonderlijke ateliers opgetrokken. Dit bleek een voorlopige situatie te zijn want in 1903 werd een nieuwe werkplaats opgericht waarin alle machines zo waren opgesteld dat men van een soort bandsysteem kan gewagen. De metalen platen die bewerkt dienden te worden, werden met een platte wagen aan het spoor-

wegstation Baasrode-Noord afgehaald en door een grote poort aan de straatkant het werkhuis binnengedragen. Door middel van een klemsysteem werden ze aan een lopende band bevestigd die de zware platen langs verschillende machines leidde. In de ruimte bevond, en bevindt, zich o.a. een radiaalboormachine, een wals om de platen na het sponden en het boren opnieuw vlak te krijgen, een boxer waarmee men de spanten plooid en twee smidsen.

We kunnen gerust stellen dat de scheepswerf van **Van Praet-Dansaert** een voor die tijd zeer moderne werf was die alle werkzaamheden, buiten het monteren dan, in één gebouw samenbracht (cfr. foto 6) (23).

Het bandsysteem kon ook optimaal renderen omdat men bij **Van Praet** na de eeuwwisseling hoofdzakelijk metalen spitsen van dezelfde afmetingen bouwde. Jaarlijks leverde de werf een vijftiengestig binnenschepen af (24). De situatie op de scheepswerf van **Cesar Van Damme** was volledig anders. Daar beschikte men over verschillende kleine ateliers die een eindje van elkaar verwijderd waren. De smidse was zelfs ondergebracht in een oud herenhuis. De werkzaamheden waren hier dus veel minder gecentraliseerd, waardoor er op de scheepswerf een smal- of *decauvillespoor* liep dat voor een handig en gemakkelijk transport van de zware platen zorgde. Op een aantal dwarsrails is duidelijk de naam van de Engelse constructeur te lezen: *R. Hudson limited, Maker, Gildersome, Nr Leeds, England*.

## ARBEIDSFUNCTIES & WERKOMSTANDIGHEDEN

**D**e omschakeling van hout- naar metaalbouw doorbrak ook de sinds eeuwen vastgelegde arbeidsorganisatie op de twee scheepswerven. Tijdens de periode van de houten scheepsbouw gebeurde bijna alles nog manueel en bezaten de verschillende arbeidsfunc-

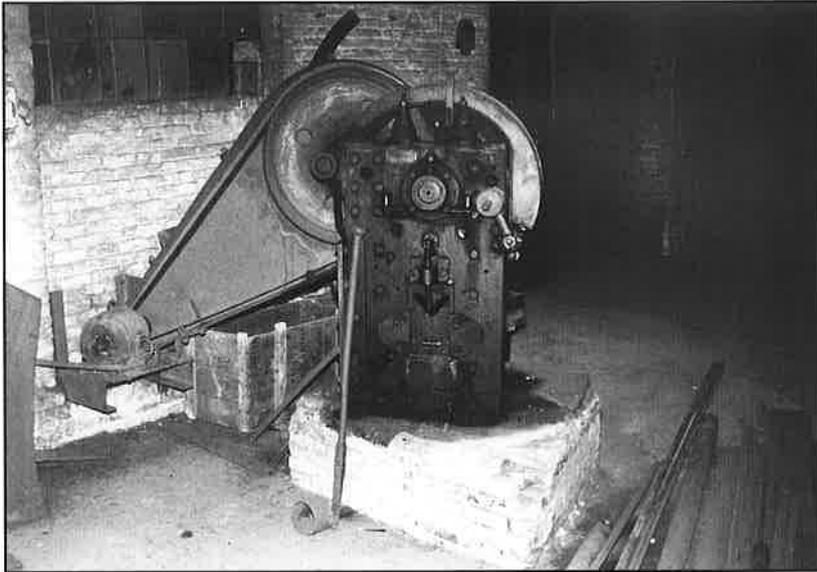
ties een sterk ambachtelijk gericht karakter. De scheepsmakers eerste, tweede en derde klasse, afhankelijk van hun kwalificaties, verrichtten de typische constructie- en herstellingswerken aan de schepen, terwijl de schrijnwerkers het interieur van de schepen, zoals kasten, deuren, tafels en stoelen, vervaardigden.

Andere functies op de timmerwerken waren die van leerlingschrijnwerker en leerlingscheepsmaker, *zager, boorder, schouwer* (schrobben de dekken en boorden van de vaartuigen), *tuiger* (herstelden en vernieuwden de tuigage of al het touwwerk van de schepen), *lapzalver* (smeerden het touwwerk in met teer tegen het bederf) en natuurlijk ook de meester-gast. Een laatste groepje arbeiders vormden de 'jongens' die allerlei klusjes opknapten en de andere arbeiders bijstonden. De meest handige onder hen werden na een aantal jaar leerling-scheepsmaker of leerling-schrijnwerker (25).

Vele van deze taken verdwenen echter met het bouwen van ijzeren en stalen vaartuigen. De scheepsmakers werden vervangen door '*monteurs*' en '*riveurs*' die de schepen monteerden en de metalen platen vastklonken, de functie van *tuiger* of *lapzalver* verdween omdat het overgrote deel van de metalen schepen werd geslept en dus niet zeilde. Later zou de introductie van de motor het zeildoek zelfs helemaal vdringen. Het boren en zagen gebeurde ook niet meer manueel, maar door boor- en ponsmachines en in de door stoomkracht aangedreven houtzagerijen. Ook nieuwe functies doken op.

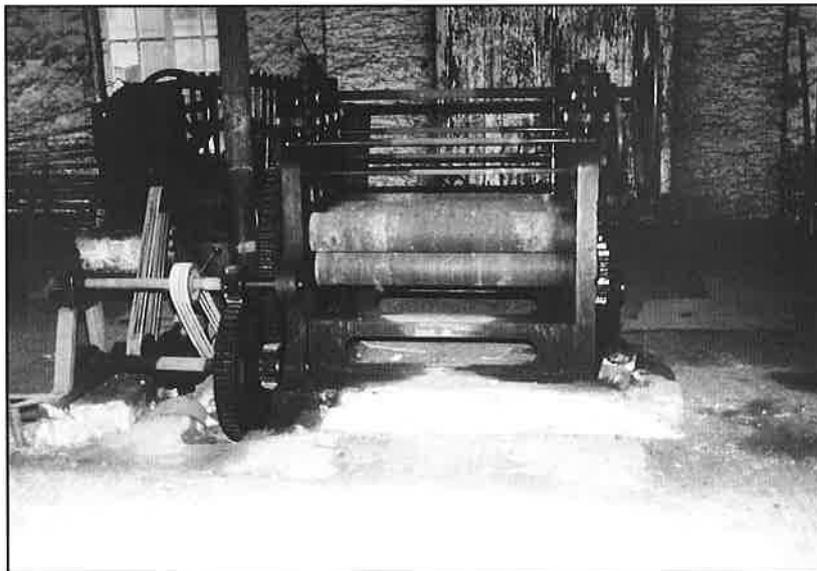
Er kwamen *trapeurs* of tekenaars in dienst, wat duidde op een meer wetenschappelijke en technisch voorbereide aanpak van de scheepsbouw, in tegenstelling tot het vroegere meer ervaringsgerichte en op het oog bouwen van de houten schepen.

Ook *ajusteurs* of machinebankwerkers treffen we op de werven aan en zelfs twee magazijniers, die voor een betere organisatie van het materiaalbeheer zorgden



**Ponsmachine in het werkhuis van de werf Van Praet-Dansaert. Deze machine diende om gaten in de metalen platen te sponsen**

(verzameling auteur)



**Wals met zeven rollen in het werkhuis van de werf Van Praet-Dansaert, dienend om de metalen platen na boren en sponsen van gaten, opnieuw volledig vlak te krijgen**

(verzameling auteur)



**Schaar in het werkhuis van Van Praet-Dansaert om de metalen platen en spanten op de juiste maat af te snijden**

(verzameling auteur)

(26).

Dat de omschakeling van hout naar metaalbouw niet probleemloos verliep lazten we reeds eerder. De Baasroodse scheepsbouwers dienden een beroep te doen op derden, zowel voor het leidden als voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De arbeiders kwamen ook plots in een vrij strak keurslijf te zitten. Er werden op beide werven voor het eerst een 'reglement van inwendige orde' opgesteld waaraan men zich zeer strikt diende te houden. Zo mochten de arbeiders op straffe van boetes van 25 centiem niet zonder toestemming in de werkhuizen komen. Ropen, zingen, schuifelen of fluiten en roken was eveneens verboden, want dit alles kon de orde verstoren. Tevens werd er ook met nadruk op gewezen dat het verboden was tijdens het werk naar de herberg te gaan of 'zich op het werk in dronken toestand te bevinden' en een bel of sirene bepaalde wanneer het werk zou beginnen of eindigen (27).

Ondanks het verbod met de machines te werken wanneer men hier niet voor opgeleid was, waren ongevallen op de twee scheepswerven, zelfs met dodelijke slachtoffers, geen uitzondering. Vooral de eerste maanden na de omschakeling viel het grootste aantal gekwetsten. In de periode 1894-1897 vonden er bij **Van Damme** acht ernstige ongevallen plaats, waarvan twee met dodelijk gevolg (28).

Om dit financieel op te vangen bestond er bij **Van Damme** (zeker vanaf het midden van de 19e eeuw) en bij **Van Praet** een soort 'interne ziektekas' die gespijsd werd met de boetes die de scheepsmakers moesten betalen wanneer ze bepaalde regels hadden overtreden. Arbeiders die een bepaalde periode werkonbekwaam werden, kregen van dit geld een vervangingsinkomen. Naast dit solidariteitsfonds waren alle arbeiders ook nog eens verzekerd tegen ongevallen bij de maatschappij *La Belgique Industrielle* (29).

## BESLUIT

**H**et is dus vrij duidelijk dat de overstap van hout naar metaalbouw grote gevolgen had voor de scheepswerven in Baasrode. Niet alleen de infrastructuur en de technische inrichting, maar ook de organisatievorm én het leven en werkproces van de scheepsmakers veranderde drastisch. In een paar jaar tijd moest de ambachtelijke scheepsbouwnijverheid plaats maken voor een meer efficiënte, gemechaniseerde scheepsbouwindustrie.

**Algemene bron** : SEGHERS Y., 150 jaar scheepsbouwnijverheid in Baasrode. De werven van Van Praet en Van Damme (van het einde van de 18e eeuw tot 1814), Gent 1993, onuitgegeven licentiaatsverhandeling UG, 3 delen, 402 p.

## AFKORTINGEN

SAD	Stadsarchief Dendermonde
RAB-W	Rijksarchief Beveren-Waas
NSMA	Nationaal Scheepvaartmuseum Baasrode
SMB	Scheepvaartmuseum Baasrode
ASVD	Archief scheepswerf Van Damme
ASVP	Archief scheepswerf Van Praet
OAB	Oud archief Baasrode

## VOETNOTEN

1. *L'Industrie en Belgique. Exposé d'après le recensement de 1880 de l'état des principales industries, Bruxelles, Tome II*, pp. 404-406

2. *Récensement Général des Industries et des Métiers (30 octobre 1896), Tome I et II, Bruxelles*

3. RAB-W, Hypotheekkantoor Dendermonde, reeks 72, volume 2222, case 65

4. NSMA, Bibliotheek, nr. A.19.995. Toonband-Vraaggesprek met scheepsbouwers uit Baasrode, 1968

5. SAD, OAB, nr. 521.11. Register van aankomst, 1856-1960.

De bewering dat de werven in Baasrode zeer vroeg naar metaalbouw overschakelden en dat hiervoor Waalse metaalbewerkers en hun familie naar Baasrode verhuisden is volgens deze bron volledig uit de lucht gegrepen

6. RAB-W, Hypotheekkantoor Dendermonde, reeks 72, volume 2222, case 65

7. NSMA, ASVD, nrs. 401m en 402a

8. SMB, ASVP, nr. 43

9. interview met Albert Van Praet, 6.2.1993

10. VAN BEYLEN J., *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw*, Amsterdam, 1970, pp. 21-23

11. RAB-W, OAB, nr. 102. Landboek met kaarten van Baasrode, 1775-1785

12. SMB, ASVP, nr. 196

13. Het verschil tussen eb en vloed bedraagt in Baasrode maar liefst vier meter (VAN GUCHT G., *De Schelde en haar natuurwaarden in het land van Dendermonde*, Brugghenhout 1990, p. 14

14. interview met Albert Van Praet, 6.2.1993

15. idem

16. GROENEN L., *Expertises Maritimes*, Anvers 1927, p. 28

17. NSMA, ASVD, nr. 381d.

18. Het plan van deze verbreding werd onlangs teruggevonden in het scheepvaartmuseum van Baasrode

19. Jaarverslag van de Kamer van Koophandel in Antwerpen, 1857, p. 30

20. Van Belle J., *Schepen bouwen langs de Rupel, Klein-Willebroek 1922*, pp. 7-10

21. Op één machine in het werkhuis van Van Damme hangt een plaatje met het opschrift '*F. Berry & Sons, Sowerby Bridge, England*'

22. RAB-W, Hypotheekkantoor Dendermonde, reeks 71, volume 624, case 102

23. interview met Albert Van Praet, 6.2.1993 en Jean Heuninck, 25.4.1993

24. NMSA, Bibliotheek, nr. 19.995. Toonband-vraaggesprek met scheepsbouwers uit Baasrode, 1968

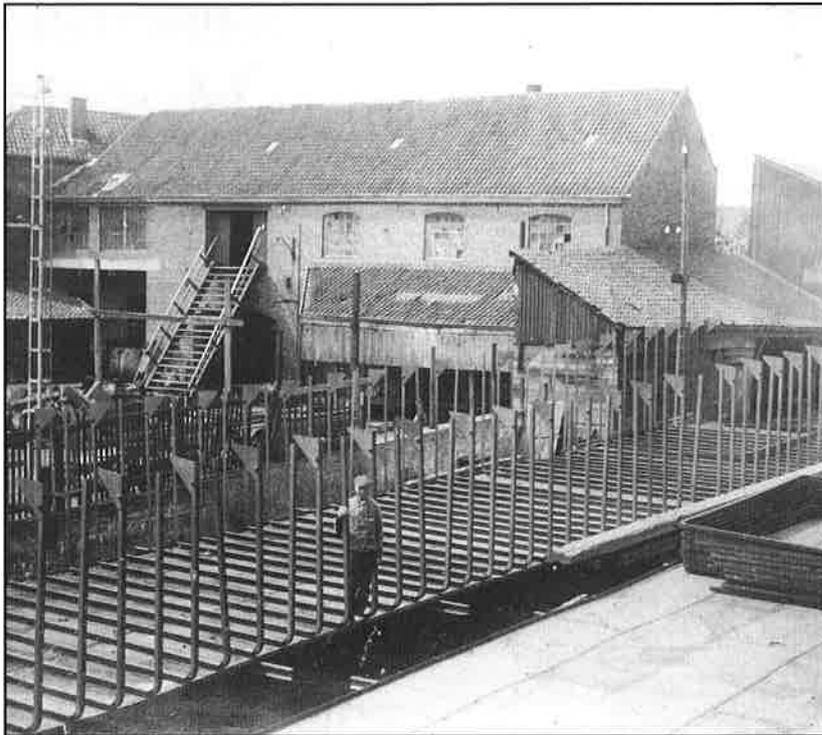
25. NMSA, ASVD, nr. 401i en j

26. *Récensement Général des Industries & des Métiers*. 31 octobre 1896, Tome V, Bruxelles 1900, pp. 558-561

27. SAD, Documentatiemap scheepswerven Van Praet-Dansaert

28. interview met Albert Van Praet, 6.2.1993. NMSA, ASVD, nrs 401k, l en m

29. SAD, Documentatiemap scheepswerven Van Praet-Dansaert

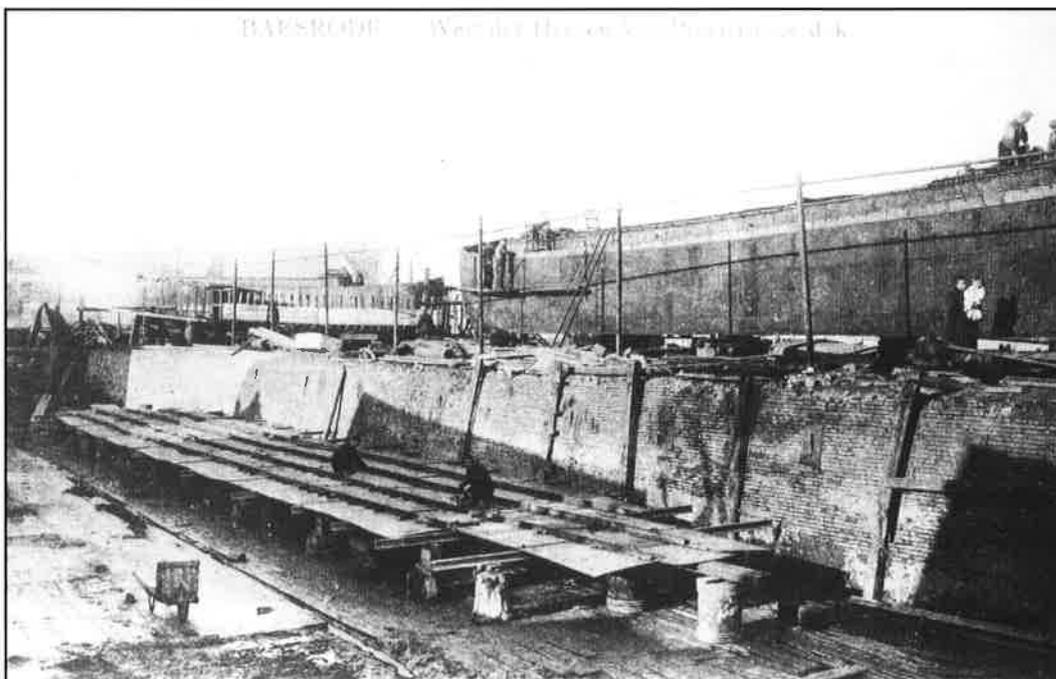


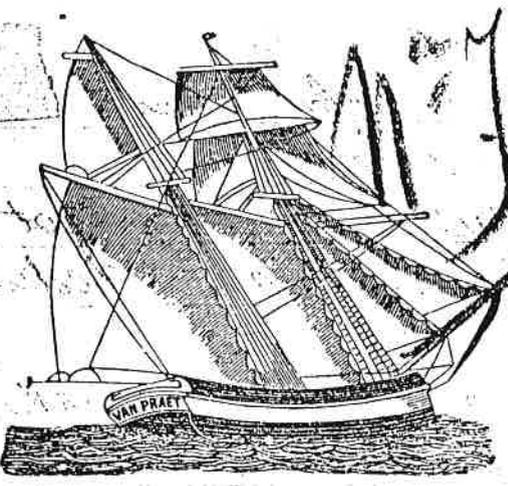
Links op de foto het werkhuis van de werf Van Praet-Dansaert. Rechts, de werf van Van Damme met twee spitsen in opbouw : links is het vlak volledig af en zijn de spanten reeds opgericht, rechts is het vlak volledig af en liggen de spanten klaar om gemonteerd te worden

(verzameling auteur)

**Droogdok van de werf Van Praet-Dansaert met een metalen spits in opbouw in het dok (men is bezig met het vlak te leggen) en één (bijna afgewerkt) er vlak naast**

(verzameling auteur)





# Les Chantiers Navals de Baesrode VAN PRAET-DANSAERT

Baesrode, le 190  
(PRÈS D'ANVERS)

CONSTRUCTIONS & RÉPARATIONS  
DE  
BATEAUX EN ACIER, FER & BOIS  
BATEAUX DU RHIN, BATEAUX A VAPEUR,  
VOILIERS, CHALANDS, TANKS A PÉTROLE, YACHTS,  
RÉSERVOIRS, ETC.

CABLES MÉTALLIQUES  
POUR LA  
Marine, Entrepreneurs, Electriciens & Carrières.

Bois de Construction, Bois du Nord  
& DU PAYS

CORDAGES, VOILES & BACHES  
Adresse pour Télégrammes: VANPRAET  
Marchandises: BAESRODE-NORD

## Reglement van inwendige orde der firma Van Praet-Dansaert

Artikel 1 De werklieden, welke aangenomen zijn op de scheepstimmerwerf van Van Praet-Dansaert verbinden zich bij deze, het volgende reglement aan te nemen en te verblijden, en zich te onderwerpen aan de voorwaarden van boetes, die bepaald zullen worden tegen de overtredingen.

Artikel 2. De werklieden zijn verblijden en gehoorzaamheid schuldig aan de Patroons en meester-gasten der Werf. Zij moeten zich gedragen aan de opmerkingen en aan de bevelen, die zij krijgen, nopens de regeling van het werk en nopens de inwendige orde.

Artikel 3. De jonge lieden van 14 tot 16 jaar zullen een werkboekje moeten bezitten. Het werkboekje datum van aankomst en den datum hunner vertrek van de werf zullen melden.

Artikel 4. De schade aan de werktuigen toegebracht door kwaadwilligheid of bij gebrek aan voorzorg is te laste van des werkmans.

Artikel 5. De werklieden moeten zich op hunnen post bevinden op de gestelde ure, voor het werk aangeduid.

Artikel 6. Ieder werkmans moet op het werk blijven, dat hem is