

Deel 2:
Scheepmakers
en schepen

Museumwerf 'Van P

TEKST:
YVES SEGERS

In een eerste artikel bespraken we reeds uitgebreid de geschiedenis van de Baasroodse scheepsbouwerven en haalden we kort de technische uitbouw van deze „zaten” aan. De omschakeling van hout- naar metaalbouw aan het eind van de vorige eeuw had niet alleen grote gevolgen voor de infrastructuur van de werven en de constructiewijze van de schepen, maar doorbrak ook de sinds eeuwen vastgelegde arbeidsorganisatie op beide Baasroodse scheepswerven.



Een deel van de Baasroodse vissersvloot. Palingbotters en (de kleinere) Brabantse boten.

OVER WERKOMSTANDIGHEDEN EN ARBEIDSFUNCTIES

Tijdens de periode van de houten scheepsbouw (tot 1894-1895) gebeurde bijna al het werk op de timmerwerven van de families Van Damme en Van Praet met de hand en bezaten de verschillende arbeidsfuncties een sterk ambachtelijk gericht karakter. De scheepmakers 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 twee Baasroodse timmerwerven waren die van leerling-schrijnwerker en leerling-scheepmaker, zager, boorder, schouwer (zij schrobden de dekken en boorden van de vaartuigen), tuiger, lapzalver (deze smeerden het touwwerk in met teer tegen het bederf) en natuurlijk was er ook een meester-gast. Een laatste groepje arbeiders vormde de „jongens” die allerlei klusjes opknaptten en de andere arbeiders bijstonden. De meest handige onder hen werden dan na een aantal jaren leerling-schrijnwerker of leerling-

scheepmaker. Vele van deze taken verdwenen echter met het bouwen van ijzeren en stalen vaartuigen op het einde van de 19de eeuw. De scheepmakers werden vervangen door „monteurs” en „riveurs” die de schepen monteerden en de metalen platen vastklonken. Ook de functie van tuiger en lapzalver verdween omdat het overgrote deel van de metalen schepen werd geslept en dus geen zeilen meer behoefde. Later zou de introductie van de motor het zeildoek zelfs helemaal verdringen. Het boren en zagen van de bomen en planken gebeurde in Baasrode vanaf 1895 ook niet meer met de hand, maar door middel van boor- en ponsmachines en in de door stoomkracht aangedreven houtzagerijen. Er doken natuurlijk ook nieuwe arbeidsfuncties op! Zo kwamen er „traçeurs” of tekenaars in dienst, wat duidde op een meer wetenschappelijke en technisch voorbereide aanpak van de scheepsbouw-nijverheid; dit in tegenstelling tot het vroegere meer ervaringsgerichte en op het oog bouwen van de houten schepen. Ook „ajusteurs” of machinebankwerkers treffen we aan op de loonlijst van de werven en zelfs twee magazijniers, die voor een betere organisatie op het vlak van materiaalbeheer dienden te zorgen. Door de groeiende industrialisatie van de scheepswerven kwamen de arbeiders plots in een vrij strak keurslijf te zitten. Er werd op beide werven voor het eerst een „reglement van inwendige orde” opgesteld, waaraan de scheepmakers zich zeer strikt dienden te houden. Zo mochten zij op straffe van boetes van 25 centiemen niet zonder toestemming in de werkhuizen komen. Roepen, zingen, „schuifelen” of fluiten en roken was al evenmin toegestaan, want dit kon de orde verstoren. Er werd tevens met de grootste nadruk op gewezen dat het verboden was tijdens het werk naar de herberg te gaan of „zicht op ’t werk in enen dronken toestand te bevinden”. Deze

scheepmaker. Vele van deze taken verdwenen echter met het bouwen van ijzeren en stalen vaartuigen op het einde van de 19de eeuw. De scheepmakers werden vervangen door „monteurs” en „riveurs” die de schepen monteerden en de metalen platen vastklonken. Ook de functie van tuiger en lapzalver verdween omdat het overgrote deel van de metalen schepen werd geslept en dus geen zeilen meer behoefde. Later zou de introductie van de motor het zeildoek zelfs helemaal verdringen. Het boren en zagen van de bomen en planken gebeurde in Baasrode vanaf 1895 ook niet meer met de hand, maar door middel van boor- en ponsmachines en in de door stoomkracht aangedreven houtzagerijen.

Er doken natuurlijk ook nieuwe arbeidsfuncties op! Zo kwamen er „traçeurs” of tekenaars in dienst, wat duidde op een meer wetenschappelijke en technisch voorbereide aanpak van de scheepsbouw-nijverheid; dit in tegenstelling tot het vroegere meer ervaringsgerichte en op het oog bouwen van de houten schepen. Ook „ajusteurs” of machinebankwerkers treffen we aan op de loonlijst van de werven en zelfs twee magazijniers, die voor een betere organisatie op het vlak van materiaalbeheer dienden te zorgen.

Door de groeiende industrialisatie van de scheepswerven kwamen de arbeiders plots in een vrij strak keurslijf te zitten. Er werd op beide werven voor het eerst een „reglement van inwendige orde” opgesteld, waaraan de scheepmakers zich zeer strikt dienden te houden. Zo mochten zij op straffe van boetes van 25 centiemen niet zonder toestemming in de werkhuizen komen. Roepen, zingen, „schuifelen” of fluiten en roken was al evenmin toegestaan, want dit kon de orde verstoren. Er werd tevens met de grootste nadruk op gewezen dat het verboden was tijdens het werk naar de herberg te gaan of „zicht op ’t werk in enen dronken toestand te bevinden”. Deze

'et-Dansaert' in Baasrode (België)

waarschuwing was zeker niet overbodig, omdat er tussen beide werven een herberg was. Er wordt zelfs verteld dat het werkhuis van de werf Van Praet via een geheim doorgeeffluik in verbinding stond met de herberg en er dus op een vrij eenvoudige manier onbepert drank kon worden binnengesmokkeld. Misschien was de grootste verandering voor de scheepmakers wel het feit dat ze elke dag op tijd op de werf werden verwacht en dat het begin en het einde van de werkdag aangekondigd werd met een luide sirene. De werkdagen waren bovendien veel langer geworden, van ongeveer acht naar elf à twaalf uur per dag, opdat de dure machines optimaal zouden renderen.

Ondanks het verbod met deze machines te werken wanneer men hier niet voor opgeleid was, waren ongevallen op de twee scheepswerven, zelfs met dodelijke slachtoffers, geen uitzondering. Vooral tijdens de eerste maanden na de omschakeling, toen de scheepmakers nog niet echt vertrouwd waren met de machines, vielen de meeste gekwetsten. In de periode 1894-1897 vonden er bij Van Damme acht ernstige ongevallen plaats, waarvan twee met een dodelijke afloop. Om dit financieel op te vangen, bestond er bij Van Damme en bij Van Praet een soort „interne ziektekas” die gespijsd werd met de boetes die de scheepmakers moesten betalen wanneer ze bepaalde regels hadden overtreden. Arbeiders die een bepaalde periode werkonbekwaam waren, kregen dan van dit geld een soort vervangingsinkomen. Naast dit solidariteitsfonds waren alle arbeiders ook nog eens verzekerd tegen ongevallen bij de maatschappij „La Belgique Industrielle”, wat toen trouwens een wettelijke verplichting was in België.

DE SCHEPEN

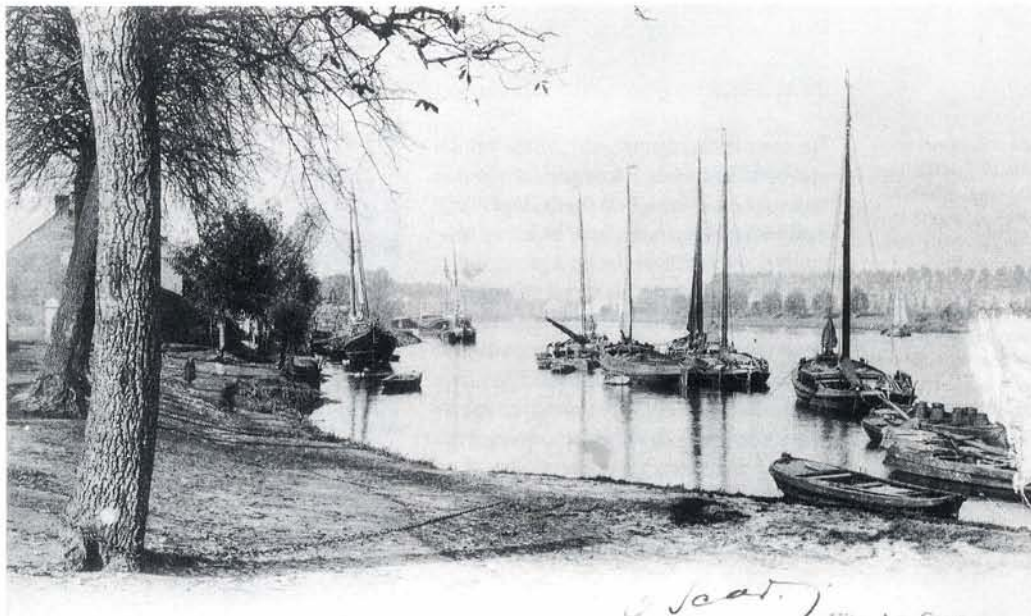
Een belangrijke vraag die we tot hertoe nog niet behandeld hebben is welke

schepen er in Baasrode werden gebouwd en hersteld en hoe deze produktie door de tijd heen evolueerde. We kunnen hierbij onmiddellijk drie grote groepen onderscheiden: met name de koopvaardij-scheepen, de vissersvaartuigen en natuurlijk de binnenscheepen.

Het is niet de bedoeling om op de volgende pagina's nog eens de algemene kenmerken van elk type uit deze drie

gelen die door Willem I waren ingevoerd in het voordeel van de handelsvaart en de scheepsbouw, twee koopvaardij-scheepen gebouwd. In 1826 liep de 180 ton grote kof, „Brusselaar”, van stapel en een jaar later was het de beurt aan de „Baesrode”, een brik die door de rijksmeter 340 ton werd gemeten.

De Belgische revolutie van 1830 betekende echter geen goede zaak voor de



categorieën te herhalen, maar om een idee te geven van de veelzijdigheid en de „stielkennis” van de Baasroodse scheepswerven en scheepmakers

GROTE EN KLEINE KOOPVAARDIJSCHEPEN

Hoewel er reeds in de 18de eeuw verschillende kleine koopvaarders, tot 140 ton en één fregat werden gebouwd, dienen we deze bedrijvigheid toch vooral in de daaropvolgende eeuw te plaatsen. Onder het Hollands bewind (1815-1830) werden er in Baasrode, onder impuls van een aantal subsidiemaatre-

scheepvaart en de scheepsbouw in het zuiden. Tot dan profiteerden de Belgische reders van de hoge vrachtprijzen die de Nederlandse Handelsmaatschappij uitbetaalde, wat jammer genoeg niet meer mogelijk was na 1830. Het wegvallen zorgde er dan ook voor dat een aantal Belgische reders met hun schepen naar het noorden emigreerden, waardoor de Antwerpse handelsvloot, die aan de vooravond van de revolutie een honderdtal schepen telde, omstreeks 1835 min of meer gehalveerd was. Ondanks deze slechte omstandigheden werden er in Baasrode tussen 1830 en 1845 toch nog twee, weliswaar

Nog eens de palingbotters. De schepen op de achtergrond liggen gemeerd voor de scheepswerven Van Damme en Van Praet.

kleinere, koopvaarders gebouwd en een aantal andere aanzienlijk verlengd.

De scheepswerf van de familie Van Damme kende in de periode 1845-1860 een nooit gekende bloei. De crisis van de jaren veertig dwong de Belgische koopvaardijreders uit te kijken naar goedkope bouwplaatsen, die zij vonden buiten de klassieke centra Antwerpen, Boom en Oostende.

In 1847, 1848 en 1849 bestelde de Antwerpse koopvaardijreder Spilliaerdt-Caymax drie grote handelsvaartuigen bij Petrus Franciscus Van Damme. De driemasters „Clotilde”, „Stanislas” en „Léopold Ier” maten respectievelijk 561, 452 en 656 ton, waarmee zij tot de grootste schepen van België behoorden. De „Léopold Ier” was trouwens het grootste, na 1830, in ons land gebouwde vaartuig.

De tewaterlating van dit schip op 19 april 1852 leverde Baasrode één van de mooiste en meest bewogen dagen op. Spilliaerdt-Caymax was een vertrouweling van de Belgische koning Léopold I en verkreeg hierdoor de eer zijn schepen koninklijke namen mee te geven. Naast de nieuwe „Léopold Ier” had hij ook nog het handelsschip „Duc de Brabant” in de vaart, dat zich op 19 april eveneens in de Scheldegemeente bevond om een grote herstelbeurt te ondergaan. De koning kon zelf niet aanwezig zijn bij de stapelloop van het naar hem genoemde schip, maar hij stuurde zijn twee zonen, kroonprins Léopold (de latere Léopold II) en prins Filips. Spilliaerdt-Caymax en meesterscheepmaker Petrus Franciscus Van Damme nodigden naast de koning natuurlijk ook nog talrijke reders en hoogwaardigheidsbekleders uit. Een honderdtal Antwerpse genodigden, waaronder de burgemeester, de voorzitter van de „Yacht Club Royal Belge”. De consuls van Denemarken, Zweden en Mexico vertrokken vanuit Antwerpen met twee stoomschepen naar Baasrode.

De stemming in het dorp was ronduit feestelijk: „toutes les rues, plantées de sapins, étaient littéralement encombrées de monde. Autorités et habitants n’avaient rien négligé pour donner à

cette fête un éclat digne des augustes hôtes qu’ils allaient recevoir”.

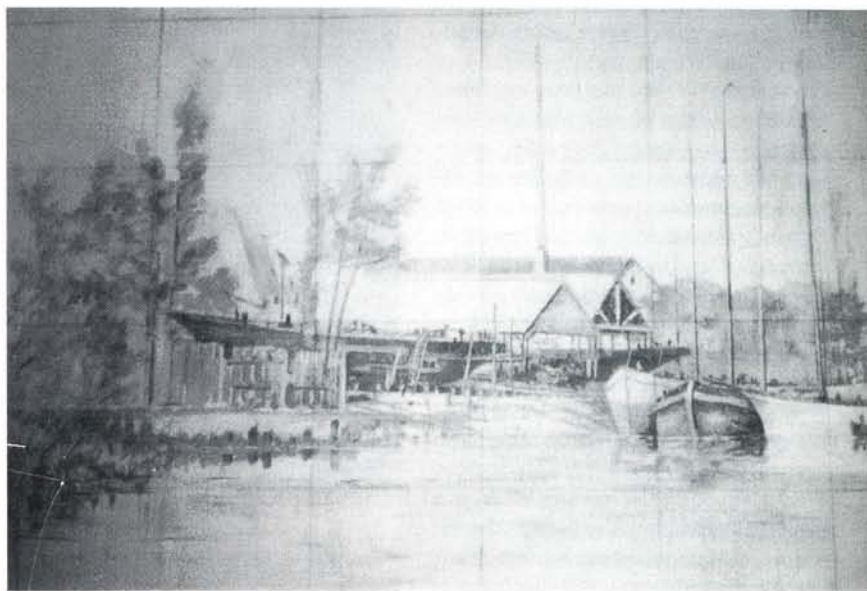
De prinsen kwamen in Baasrode aan, nadat ze met de koninklijke trein in Dendermonde waren gearriveerd. Spilliaerdt-Caymax en Petrus Franciscus Van Damme leidden hen rond op de scheepswerf die zeer mooi versierd was. Aan de ingang van de werf bevond zich een grote triomfboog met een immense kroon en alle schepen op de Schelde, waaronder de koopvaarder „Duc de Brabant”, waren volledig behangen met kleurige vlaggen.

Na een korte toespraak van reder Spilliaerdt-Caymax en Petrus Franciscus Van Damme nam de heer Vermeire van de Dendermondse Kamer van Koophandel het woord. Hij prees de vakkenis van de Baasroodse scheepmakers en beklemtoonde dat zij ervoor zorgden dat „la gloire, le génie et les produits de l’industrie belge” over de zeven wereld-

Na de zegening van het schip door de pastoor van Baasrode, werd het door kroonprins Léopold te water gelaten, wat echter niet vlekkeloos verliep en bijna op een ramp uitdraaide. Het schip dat zoals gebruikelijk in België met het achterschip eerst de Schelde inliep, kwam vast te zitten tegen de dijk aan de overkant van de rivier. Dank zij de vloed kwam de „Léopold Ier”, lichtjes beschadigd, dan toch nog vlot. Het is niet onbegrijpelijk dat dit voorviel wanneer we weten dat het driemastvolschip op de waterlijn een lengte had van 39 meter en de Schelde in Baasrode ongeveer 90 à 100 meter breed is. Door de vaart die het bezat bij de tewaterlating, dreef het schip gemakkelijk tot aan de andere kant van de rivier.

Na de plechtigheden op de scheepswerf begaf het hoge gezelschap zich naar de woning van scheepsbouwer Van Damme, waar een rijk banket op hen

De scheepswerf van de familie Van Damme, geschilderd op tegels in 1895 door de kunstenaar Pilaet. Rechts op de achtergrond de kerktoeren van Baasrode. Deze muurtekeningen bevinden zich in het scheepvaartmuseum.



zeën konden worden uitgevoerd. Niets was echter minder waar. De „Léopold Ier” zou, net zoals die twee andere grote koopvaarders „Stanislas” en „Clotilde”, bijna uitsluitend Duitse migranten van Antwerpen naar New York en New Orleans voeren. Het schip was trouwens speciaal gebouwd en ingericht voor dit bijzonder personenvervoer.

Omstreeks zes uur kon de stapelloop van de „Léopold Ier” dan uiteindelijk worden aangevat.

wachtte. Het feestmaal werd in de grote salon gehouden, die naar aanleiding van deze gebeurtenis door Venetiaanse schilders met bloemenmotieven en een aantal mediterrane landschappen was versierd. Deze fresco's zijn trouwens nog altijd te bewonderen in het Scheepvaartmuseum van Baasrode.

Na de „Léopold Ier” werden er in Baasrode nog een drietal kleinere koopvaardersschepen gebouwd, maar vanaf 1859 sloeg de crisis in de scheepsbouwrijverheid, en dan zeker op de tim-



*Olieverfschilderij
gesigneerd
P. J. Clays.*

*Dit Belgische
driemastvolschip
„Léopold Ier”
werd in 1852 bij
Van Damme te
water gelaten.
Foto: Bart Huys-
mans DCF/CF.*

merwerven die gericht waren op het bouwen van zeeschepen, hard toe. Het aantal scheepmakers bij Van Damme daalde zeer vlug van ongeveer honderddertig naar amper de helft. Vanaf die tijd werden er in Baasrode uitsluitend nog vissersvaartuigen en allerlei binnenschepen gebouwd.

VISSERSVAARTUIGEN

Baasrode was van oudsher een belangrijke vissersgemeente. Zo telde het in 1412 elf vissers, die elk twaalf schellingen verschuldigd waren aan de graaf van Vlaanderen voor „den waterhuren te Baesrode daer of dat sy plegen te ghevene van elken scepe daer sy mit vischen”.

In de 19de eeuw verwierven de vissers uit Baasrode en Mariekerke het monopolie om te vissen in de Schelde tussen Dendermonde en Temse. Sommigen visten zelfs van Wetteren tot aan de Nederlandse grens. Het gemeentebestuur van Baasrode schreef in 1827 „dat er binnen onze gemeente eenige personen bestaan die het jaer door met hunnen schuitjes alhier aankomen met mosselen op Zeeuwsche waters gevangen of geraapt, benevens ook eenige personen die somtijds met hunnen vischschuiten alhier aankomen met paling en spiering geladen in die waters”.

Zoals zovele Scheldevisseren verloren ook die van Baasrode hun broodwinning bij het begin van de 20ste eeuw door de toenemende vervuiling van het Scheldewater.

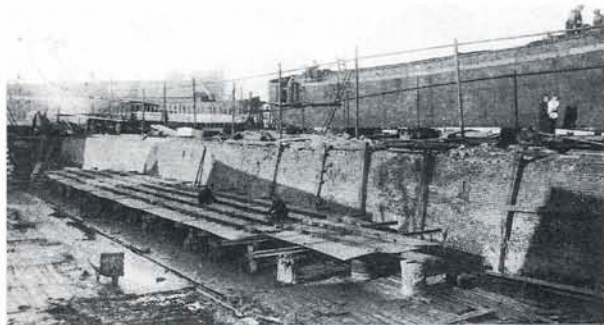
De Baasroodse vissers en hun schepen vinden we natuurlijk ook terug in de boeken van de beide werven. Een viertal scheepstypes - de knots, de schokker, de schouw en de botter - treffen we het meest aan.

Reeds in 1848 bezat Emanuel Leahardy de 31 ton grote botter „De Hoop”. Vanaf de jaren vijftig zien we nog andere botters op de werf van Petrus Franciscus Van Damme verschijnen voor grote en kleine herstellingen. De families De Munter, Verheyen en Van Gaever bezaten er elk een paar.

Tot nu toe heerste er grote twijfel of er in Baasrode wel degelijk botters werden gebouwd. Verschillende auteurs, waaronder Seghers en De Bock, stelden dat de schepen in Nederland werden aangekocht, maar een bron voor deze bewering werd nergens vermeld. In een interview met Van Beylen vertelde nochtans Gabriëlle Verheyen, dochter van de laatste Baasroodse botterschipper, dat de grote botter „De Koophandel” op de timmerwerf van Cesar Van Damme was gebouwd.

En dit kan kloppen. Uit de loonboeken van de werf blijkt dat in 1888, van janu-

ari tot oktober, twee nieuwe botters werden opgetimmerd voor Philippe en Isidoor Verheyen. Twee jaar daarvoor was er ook al een botterschip gebouwd, maar deze keer voor iemand van de familie De Munter. Naast deze botters, die dienden voor het vervoer van paling, daarom werden ze ook palingbotters genoemd, werden er bij Van Damme vanaf de jaren negentig van de vorige eeuw meerdere botterjachten gebouwd. De botter was niet het enige Zuiderzeeschip dat we in Baasrode aantreffen. Ook de schokker kwam er vrij frequent voor, al konden we tot nu toe geen harde bewijzen vinden, dat dit type er ook als vissersvaartuig daadwerkelijk werd gebouwd. Vanaf 1846 tot ±1895 komen we herstellingsnota's van schokkers tegen in de bestekboeken van de scheepswerf Van Damme, maar nergens wordt een woord gerept over de bouw of het bestellen van nieuwe schepen. Schokkerjachten daarentegen werden vrij frequent besteld door rijke burgers uit Brussel, Antwerpen en Oostende. Knotsen en „logte hollandsche schouwen” daarentegen werden vrij veel gebouwd bij Van Damme en Van Praet en dit niet alleen voor de plaatselijke vissersvloot. De Antwerpse garnalvissers, die met hun knots in de oude viswateren tussen Zandvliet en Bath visten, waren trouwe klanten op de



Het droogdok van scheepswerf Van Praet. In het dok is men bezig met het leggen van het vlak van een spits. Naast het dok hetzelfde scheepstype bijna afgewerkt.

scheepswerf van Petrus Franciscus en later Emile en Cesar Van Damme. Maar toch zal het belang van het bouwen en herstellen van vissersschepen gering geweest zijn voor de beide scheepsbouwondernemingen, zeker in vergelijking met de productie van binnenvaartuigen.

HOUTEN EN METALEN BINNENSCHEPEN VOOR DE SCHELDE EN DE BELGISCHE KANALEN

Zowel voor de werf van de familie Van Praet als voor die van de familie Van Damme is het onmogelijk te achterhalen hoeveel houten binnenschepen er in de loop van de eeuwen van stapel liepen. Wel hebben we dank zij de loonboeken een idee van de scheepstypes die men er bouwde en voor de werf van Van Damme beschikken we zelfs over een lijst waar alle nieuwe metalen schepen op staan (vermeld).

De in België omstreeks het midden van de 19de eeuw gebouwde binnenvaartuigen kunnen we perfect in drie grote groepen onderverdelen: met name de Schelde-, de Maas- en de kanaalschepen.

Aangezien Baasrode aan de Schelde ligt, is het niet meer dan normaal dat er op de lokale scheepswerven hoofdzakelijk Scheldescheepen, zoals de otter en beerotter, de pleit en de schuit, werden gebouwd. Nochtans ontmoeten we in de loonboeken van de werven Van Praet en Van Damme talrijke Walenschepen. Dit waren kanaalschepen zoals de waal, de baquet en de bak die hoofdzakelijk in het zuiden van België en in Noord-Frankrijk werden gebouwd.

De intrede van ijzer als constructiemateriaal voor de scheepsbouw, in Baasrode vanaf 1894-1895, wijzigde

geleidelijk aan het beeld op de Belgische rivieren en kanalen. In één van zijn geschriften haalde scheepsbouwer Cesar Van Damme een aantal voor- en nadelen van deze omschakeling aan. Zo stelde hij dat één van de grootste pluspunten van metalen schepen de zeer lange levensduur betrof. Een goed onderhouden stalen schip kon tot zestig jaar in de vaart blijven, terwijl de meeste houten vaartuigen na een 25-tal jaren reeds versleten waren. Bovendien vergden die meer onderhoud, denk maar aan de regelmatige kalfaatbeurten. De stalen en ijzeren platen konden ook, nog altijd volgens Van Damme, onmiddellijk verwerkt worden, terwijl het hout steeds goed droog diende te zijn.

Maar de voornaamste reden voor de omschakeling was ongetwijfeld de sterke prijsdaling van ijzer op het einde van de 19de eeuw. Hout daarentegen werd steeds zeldzamer en bijgevolg ook duurder, wat zijn gevolgen had voor de kostprijs van een houten schip.

De overgang van hout- naar metaalbouw zorgde er tevens voor dat een aantal scheepstypes verdween of grondig van vorm veranderde, én er een paar nieuwe ontstonden. Binnenvaartuigen zoals bijvoorbeeld de otters, westerlingen en bovenschepen werden nauwelijks of niet meer in ijzer gebouwd. De spits en de aak bleven wel bestaan, maar kregen een nieuwe vorm aangemeten.



Omdat het mogelijk was met ijzer en staal grotere schepen te bouwen, verschenen er vanaf het laatste decennium van de 19de eeuw ook nieuwe en grotere scheepstypes. De Samberspits, de Kempenaar, de Rijnkas en de rivierklipper zijn hiervan de meest bekende voorbeelden.

Wanneer we de bij Van Damme gebouwde metalen binnenschepen onder de loep nemen, bemerken we

hierin een duidelijke evolutie. Tijdens de eerste tien jaren (1894-1903) werden er 139 binnenschepen gebouwd, waarvan we er maar liefst 57 bij de klipperaken kunnen indelen. Dit was volgens ingenieur Dehem een nieuw soort aak die een waardige vervanger bleek te zijn van de houten otter. In veel kleinere hoeveelheden werden er dan nog metalen spitsen, baquets, Kempenaars, Rijnkassen en walen vervaardigd. Dit getuigt volgens ons van een eerste overgangsfase in de Belgische scheepsbouw waarbij men wel de stap van hout naar metaal maakte, maar men toch op de wind en zeilen als aandrijvingskracht bleef rekenen.

De tweede fase ving aan vanaf de eeuwwisseling, bij Van Damme vanaf 1904, en werd gekenmerkt door het snel verdwijnen, en dus niet meer of slechts sporadisch bouwen, van zeilende binnenschepen. Na 1903 namen bij Van Damme en Van Praet de sleepschepen, en dan vooral de spits, het leeuwedeel van de productie in. In de tijdsspanne 1904-1914 liepen er bij Van Damme 283 nieuwe schepen van stapel, waarvan er 96 metalen spitsen waren. Wel dient hierbij gezegd te worden dat op deze scheepswerf veel niet-vrachtschepen werden geconstrueerd. Pontons of drijvende werkplatforms, baggerschepen, stoomsleepboten en „bateaux d'équipage” voor de Belgische Genie-

troepen namen een groot deel van de totale productie in.

Hierbij zijn we aan het einde gekomen van onze uiteenzetting over het rijke scheepvaart- en scheepsbouwverleden van de museumwerf „Van Praet-Dansaert” in Baasrode en rest er ons nog één ding en dat is jullie aan te sporen een kijkje te komen nemen op de mooie en boeiende „zate”.