

Museumwerf 'Van Praet-Dansaert' in Baasrode (België)

Het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen en het Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke zijn zowel in België als in Nederland bij een zeer breed publiek bekend. Dit is echter minder het geval met het Scheepvaartmuseum en de museumwerf „Van Praet-Dansaert” in Baasrode. Nochtans is deze werf de moeite van een bezoek dubbel en dwars waard. Het kleine museum is gevestigd in de 19e-eeuwse scheepsbouwerswoning van de familie Van Damme en de historische scheepswerf, met droogdokken en werkhuizen, kan bogen op een zeer rijke geschiedenis die teruggaat tot de vroege 18de eeuw. De inzet van de in 1980 opgerichte „VZW Scheepvaartmuseum Baasrode” resulteerde begin dit jaar in een wettelijke bescherming van deze waardevolle maritieme en industrieel-archeologische erfenis, maar het blijft de vraag of er ooit daadwerkelijk geld zal worden vrijgemaakt om de gebouwen te restaureren en er een zinvolle bestemming aan te geven.

TEKST:
YVES SEGERS

De inzet van de in 1980 opgerichte „VZW Scheepvaartmuseum Baasrode” resulteerde begin dit jaar in een wettelijke bescherming van deze waardevol-

le maritieme en industrieel-archeologische erfenis, maar het blijft de vraag of er ooit daadwerkelijk geld zal worden vrijgemaakt om de gebouwen te restau-

ren en er een zinvolle bestemming aan te geven.

In twee afleveringen willen we een beeld geven van het rijke scheepvaartverleden van deze kleine Scheldegemeente en het recent beschermde patrimonium beter bekend maken.

BAASRODE DOOR DE EEUWEN HEEN

Dankzij de gunstige ligging, het bevindt zich namelijk op het punt waar de noord-zuid-loop van de Schelde een oost-westelijke richting aanneemt, ontloopte Baasrode zich eeuwen geleden tot een centrum van scheepsbouw, visserij en vooral handelsvaart. De middeleeuwse zeilschepen konden in één tij van Antwerpen naar Baasrode varen en omgekeerd, maar niet tot Dendermonde. Om de tol in de Ros Beiaardstad te ontlopen gebruikten de kooplieden uit de stad en het Land van Aalst de kaai van Baasrode als laad- en losplaats. De oude heerbaan van Artesië en Henegouwen zorgde voor de landverbinding. De stad Dendermonde protesteerde tegen deze gang van zaken, die voor hen financieel nadelig was, verschillende malen bij de vorst, maar het duurde tot 1540 vooraleer het van Keizer Karel het alleenrecht van laden en lossen kreeg. Dit was niet alleen nadelig voor Baasrode, maar vooral voor de Aalsterse kooplieden, die nu afhankelijk werden van hun grootste rivaal Dendermonde om de Schelde (via de Dender) te bereiken. Een gunstige en voordelige uitweg naar de Schelde was immers zeer belangrijk omdat Antwerpen zich in die periode had opgewerkt tot de voor-



Het getijdedroogdok van de scheepswerf Van Praet omstreeks 1900. De vaargeul is bij laag water drooggevalen. Op de voorgrond is de langshelling van dezelfde scheepswerf te zien.

Scheepsbouwer en volksvertegenwoordiger Cesar van Damme.

De echtgenote van Cesar van Damme en dochter van scheepsbouwer Petrus Johannes van Praet, Maria van Praet.

naamste haven van onze gewesten. De Aalsterse handelaren stonden zich dan ook niet aan het dekreet van 1540 en zetten hun handel via Baasrode verder. Toen deze overtreding echter dreigde uit te lopen op een rechtszaak, sloten Aalst en Dendermonde in november 1550 de overeenkomst om in Baasrode alleen nog bier te lossen. De malaise in het Scheldedorp werd nog vergroot door de brand van 1558, welke de tweede was in dertien jaar tijd. De stadsgrieffier van Dendermonde schreef in de notulen: „Alle schiptimmersaeten, huizen van commerce ende houtsaegeryen in Bastrode waeren verdestreweerd”. Kwade tongen beweerden zelfs dat de branden werden aangestoken door Dendermondse soldaten, maar dit valt niet meer te achterhalen. Het zorgde in ieder geval voor een eeuwenlange rivaliteit, die vandaag de dag nog nauwelijks in kracht is verminderd.

Dat er zich in de eerste helft van de 16e eeuw reeds scheepswerven bevonden in Baasrode mag men, gezien de grote handelsdrukte, zonder meer aannemen. De oudste concrete gegevens over scheepsbouwactiviteit dateren echter pas van 1572, dus na de grote brand. De penningkohieren van dat jaar vermelden ene zekere Verhavert als „schipmaker met een huysken met een erfve achter aen tselde”. Het feit dat we in deze bron slechts één scheepmaker aan-

De houtzagerij van de scheepswerf Van Praet omstreeks 1900.



Erkentelijk Aandenken van
Wijlen Mijnheer **CESAR VAN DAMME**

NIJVERAAR.
Volksvertegenwoordiger van het Arrondissement Dendermonde,
Oud-Schepen der Gemeente Baasrode.
Geboren te Baasrode den 3. Mei 1834, en overleden te
Scheveningen, Holland, den 28 Augusti 1910.



Erkentelijk aandenken van Mevrouw
MARIA-CONSTANCE VAN PRAET
Weduwe van Mijnheer
CESAR VAN DAMME
Gefister in de Orde van Leopold II.
Voorzitter van den
Liberalen Vrouwenbond, enz.
1864 - 1934

treffen heeft ongetwijfeld te maken met het verbreken van de contacten met Aalst en de twee grote branden. Hoe de scheepsbouwnijverheid en de economie in het algemeen in Baasrode evolueerde tijdens de 17de en een groot deel van de 18de eeuw, is echter onduidelijk. Diepgaand archiefonderzoek zou hierover misschien uitsluitsel kunnen brengen.

EEN OVERVLOED AAN SCHEEPSWERVEN

Een beter beeld van de scheepsbouwindustrie krijgen we vanaf de tweede helft van de 18de eeuw. De industriële telling van 1764 telde in Baasrode vijf werven die elk twintig arbeiders tewerkstelden, wat ervoor zorgde dat Baasrode met z'n honderd industriearbeiders veruit het belangrijkste industrieel centrum van het arrondissement Dendermonde was en bovendien één van de belangrijkste scheepsbouwcentra in de Oostenrijkse Nederlanden.

In de periode 1777-1835 werden er op negen verschillende percelen in Baasrode schepen gebouwd, wat niet betekent dat er op een bepaald moment negen timmerwerven actief waren. In 1777 waren het er vermoedelijk zes. Jan de Decker, Pieter de Landtsheer, Adriaan de Landtsheer, Jan Frans van Praet, Frans van Praet en Jan van Eetvelt baatten elk een eigen werf uit. Gedurende deze periode van 58 jaar veranderde er echter veel. Een aantal

werven sloot de deuren, maar dit werd dan weer gecompenseerd door de oprichting van twee nieuwe werven van de familie Van Praet en het opduiken van de familie Van Damme. Het gevolg was dat er in 1835 nog steeds zes scheepswerven bestonden. Twee jaar later echter, in 1837, was dit aantal reeds gedaald tot vier en rond 1860 waren de families Van Damme en Van Praet, die toen elk één scheepswerf uitbaatten, de enige scheepsbouwers in het dorp. Vanaf die tijd zouden uitsluitend deze twee families het scheepsbouwgebeuren in Baasrode bepalen. In 1912 ontstond nog wel een derde werf, maar die was eveneens eigendom van een Van Praet.

DE FAMILIE VAN DAMME: LANDBOUWERS EN VUILLOPHALERS WORDEN MEESTER-SCHEEPMAKERS

Jan Frans van Damme, nazaat van een familie vol landbouwers, verdiende aanvankelijk de kost als herbergier en koopman in hout, steenkool, vuilnis en allerlei soorten steen, waarbij hij niet zelden handel dreef met Hollandse kooplui. Zo kocht hij in 1819 „al de vuilnis hoe ook genaamd” van Schiedam. Voor zeven achtereenvolgende jaren, leverde hij jarenlang steenkool aan „'t lant van Marcken” en verkocht hij zinkblauwe en Doornikse steen aan handelaars uit Amsterdam, Breda, 's-Hertogenbosch, Werkendam en Vlissingen. Jan Frans berzat vanaf 1790 een oude

scheepswerf achter zijn herberg „s Heeren Wapen”, maar baatte die niet uit, ondanks het feit dat hij zelf een aantal schepen bezat. Hierin kwam echter verandering toen zijn buur, zwager en meesterschoonmaker Emanuel de Landsheer in 1826 overleed. Van Damme kocht de werf en liet die samen met de oude „zate” besturen door een meestergast, die tevens de opdracht kreeg om Jan Frans' oudste zoon en opvolger Petrus Franciscus de nodige scheepsbouwkennis bij te brengen.

Na de dood van zijn vader in 1832 nam Petrus Franciscus de leiding van de onderneming op zich en kon hij de timmerwerf uitbouwen tot een van de meest toonaangevende van het jonge koninkrijk België. Uit de loon- en andere boekhoudkundige boeken, die in het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen worden bewaard, blijkt dat Van Damme in de tijdsspanne 1845-1860 tot 130 scheepmakers in dienst had en er grote koopvaardijsschepen voor reders uit Antwerpen, Gent en Leuven werden hersteld en gebouwd. In 1852 liep er de „Léopold Ier”, het op dat moment grootste in België (na 1830) gebouwde koopvaardijsschip, van stapel. vanaf 1860 brak er echter een diepgaande crisis uit, die de al zo minieme Belgische handelsvloot als sneeuw voor de zon deed verdwijnen, zodat de werkzaamheden bij Van Damme zich opnieuw toespitsten op het vervaardigen van allerlei binnenschepen en vissersvaartuigen.

In 1875 overleed Petrus Franciscus van Damme op 72-jarige leeftijd. Hij liet de scheepswerf over aan zijn vrouw en zijn twee zonen Emile en Cesar, die de praktische leiding in handen kregen. De oudste zoon, Carolus Augustus, was in 1874 uitgeweken naar Sint-Jans Molenbeek, waar hij langs het kanaal Brussel-Charleroi een eigen scheepswerf uitbaatte.

Tijdens het beleid van Emile en Cesar ging men in Baasrode over tot het bouwen van de eerste ijzeren en stalen schepen. In 1894 stichtten Emile en Cesar samen met een „chef d'atelier” uit Wilbroek de „Société Anonyme Van Damme frères & Adam - pour la construction de bateaux en fer et en acier”.

De overgang van hout- naar metaalbouw bracht de Baasroodse scheepmakers enigszins in de problemen. Ze waren sterk onderlegd in het bouwen van houten vaartuigen, maar hadden geen kennis en geen ervaring met het bewerken van ijzer en staal. Noodgedwongen deden de eigenaars een beroep op Henri Adam, die belst werd met de leiding van de werkzaamheden in de ateliers en het tekenen van de scheepsplannen. Adam hield zich trouwens uitsluitend bezig met het bouwen van metalen schepen, de activiteiten op de „houten werf” werden door Emile en Cesar op de voet gevolgd.

Na de dood van Emile in 1906 en het beëindigen van de Naamloze Vennootschap in 1914, werd Cesar van Damme

zij hun werf opnieuw te laten bloeien zoals in 1914. In 1928 werd er een volledig nieuwe scheepswerf net buiten de dorpskern opgericht, waar bijna uitsluitend metalen spitsen van stapel liepen. De grote economische crisis van de jaren dertig zorgde ervoor dat deze werf echter nooit optimaal renderde.

In 1955, na ongeveer 130 jaar, hielden de scheepswerven Van Damme op te bestaan. De oude werf, waar men na 1928 alleen nog schepen herstelde, werd door Gaston van Damme verkocht aan buurman Gabriël van Praet en bij de werf Van Praet-Dansaert gevoegd, terwijl de nieuwe „zate” werd overgenomen door een firma van waterbouwwerken, die er alle timmerbedrijvigheid stillegde.



DE SCHEEPSBOUW IN HET BLOED: DE FAMILIE VAN PRAET

Interieur museumwerf „Van Praet-Dansaert”. Werkhuis Van Praet.

alleen eigenaar en beheerder van de „Chantiers Navals Cesar Van Damme”, waar kort voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog ongeveer 200 scheepmakers hun dagelijks brood verdienen.

Cesar en zijn vrouw Maria van Praet, dochter van die andere Baasroodse scheepsbouwer, brachten met hun kinderen de zware oorlogsjaren door in Scheveningen in het neutrale Nederland, terwijl de scheepswerf door een meestergast werd geleid.

In 1916 stierf Cesar van Damme en nam zijn vrouw het beheer van de onderneming over.

Na de oorlog namen Gaston en André van Damme, de zonen van Cesar en Maria, het roer in handen en trachtten

De oudste informatie over scheepsbouwactiviteiten, verricht door leden van de familie Van Praet, dateert uit het begin van de 18de eeuw. In 1723 bestelde het kapittel van Dendermonde een nieuwe veerpont bij de gebroeders Gillis en Frans van Praet uit Baasrode.

Na de dood van hun vader namen de drie zonen van Frans van Praet niet alleen zijn werf over, maar stichtten zij ook elk een eigen timmerwerf. Het zou te uitgebreid worden ook de evolutie van deze werven hier na te gaan, maar omstreeks 1835 bestonden alleen nog de twee scheepswerven van Petrus Johannes en Josephus Judocus van Praet in Baasrode. Johannes Frans, broer van de

twee eerstgenoemden, baatte een eigen timmerwerf uit in Saint-Vaast bij Charleroi waar men hoofdzakelijk baquets de Charleroi bouwde.

Om te kunnen optornen tegen de zeer sterke concurrentie van de scheepswerf Van Damme, besloten de twee broers op 18 mei 1853 zich te „vereenigen of te associëren voor het uitoefenen van hun bedrijf van scheepsmakers”. Maar dit bracht jammer genoeg niet de gewenste welvaart mee, integendeel. Toen Josephus Judocus in 1883 overleed, had de werf nog geen tien scheepmakers in dienst en rustte op de scheepswerf, met bijhorende scheepsbouwerswoningen, een zware hypotheek. De schuldenlast vergrootte zelfs nog onder de leiding van Petrus Joannes van Praet. Na diens overlijden in 1892, nam zijn vrouw Henrica Joanna Dansaert, dochter van een rijke Brusselse koopvaardijreder, de zaken over en veranderde de naam van de werf in „Van Praet-Dansaert”.

Henrica Joanna legde in 1895 de basis voor het jarenlange succes van de scheepswerf door de overstap van hout naar metaalbouw te wagen. Piet Hoogendooren, een Nederlander uit Geertruidenberg, werd door de weduwe voor een vrij hoog bedrag voor drie jaar ingehuurd (hij werd zelfs betaald op zon- en feestdagen). Hij bracht de kennis om metalen schepen te bouwen met zich mee. Nog geen jaar na zijn aankomst werd hij echter ontslagen, omdat hij de nodige capaciteiten niet bleek te bezitten.

In 1902 liet Henrica Joanna Dansaert de scheepswerf over aan haar kinderen die de „Société en nom Collectif Van Praet-Dansaert” stichtten. Een aantal jaren later breidden ze de activiteiten van de vennootschap uit door een bedrijf in Baasrode op te starten waar men kabels, zeilen, dekkleden en andere benodigdheden voor de scheepvaart vervaardigde.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog vluchtte de familie Van Praet naar Engeland en werden alle activiteiten op de scheepswerf, die op dat ogenblik meer dan 200 scheepmakers in dienst had en bijna uitsluitend ijzeren spitsen afleverde, stilgelegd.

Na 1918 trokken leden van de familie Van Praet naar Boom en naar Villeneuve-la-Garenne aan de Seine bij Parijs, waar ze twee nieuwe scheepswerven uit de grond stampten. Ook in Baasrode ging het de scheepswerf „Van Praet-Dansaert” voor de wind. In 1955 kochten Armand en Gabriël Van Praet nog de oude werf van buurman Gaston van Damme.

Vanuit de jaren zeventig werden er echter nog maar zelden nieuwe schepen gebouwd bij Van Praet. Het verwonderde dan ook niemand dat de laatste eigenaar, Robert van Praet, in 1986 besloot de boeken van de scheepsbouwonderneming neer te leggen, wat meteen ook het einde betekende van een lange scheepsbouwtraditie in Baasrode.

DE MUSEUMWERF „VAN PRAET-DANSAERT”

Hoewel de geschiedenis van de museumwerf, die een samenvoeging is van de werven van de families Van Damme en Van Praet, teruggaat tot het begin van de 18e eeuw, dateren de werkhuizen en de droogdokken uit de vorige en vooral uit het begin van onze eeuw.

Naast de scheepsbouwerswoning van de familie Van Damme, waarin momenteel het museum is ondergebracht en dat gebouwd is omstreeks 1850, zijn de twee droogdokken de oudste getuigen van het rijke Baasroodse scheepsbouwverleden.

Het droogdok van de werf Van Damme wordt in de loonboeken reeds in 1846 vermeld, maar is uiteraard later, in het begin van de 20e eeuw, aangepast aan de specifieke noden van die tijd. Aanvankelijk was er in het dok ruimte voor één grote pleit of één spits, later werd het verbreed (, 60 m lang en 18 m breed) zodat er drie spitsen naast elkaar konden worden hersteld.

Bij Van Praet beschikte men voor 1887 al over een droogdok, maar de basis voor het huidige dok werd in datzelfde jaar gelegd toen Emond van Praet en vier werknemers het met de schop uitgraafden. De afmetingen van het dok, 60 m lang en 13 m breed, lieten toe om er twee schepen in te herstellen.

Wat de twee droogdokken in Baasrode gemeen hebben, is dat ze in feite „getij-

dedroogdokken” zijn. Bij laag water valt de korte vaargeul van de Schelde naar het dok droog, zodat het onmogelijk is om het droogdok, dat oorspronkelijk met houten maar nu met ijzeren deuren wordt afgesloten, in of uit te varen. Het verschil tussen eb en vloed is in Baasrode met z'n vier meter trouwens niet gering.

De werkhuizen of ateliers, die nog de atmosfeer van het begin van deze eeuw uitademen, werden opgericht kort na de omschakeling van hout- naar metaalbouw.

Het bouwen van ijzeren en metalen schepen was niet mogelijk zonder een uitgebreid machinepark. De metalen platen en spanten waarmee het schip werd opgebouwd, dienden een aantal bewerkingen te ondergaan die niet met hand konden worden uitgevoerd. De kostbare machines werden in ateliers geplaatst, waar ze verbonden waren met een centrale stoommachine die voor de aandrijvingskracht zorgde.

Bij Van Praet resulteerde dit vanaf 1903 in één groot werkhuus waarin alle werkzaamheden, buiten het monteren dan, werden ondergebracht. Alle machines waren in het gebouw zo opgesteld dat men van een soort lopende bandsysteem kan spreken. De platen die bewerkt moesten worden, werden met een platte wagen aan het spoorwegstation Baasrode-Noord afgehaald en door een grote poort aan de straatkant het werkhuus binnengedragen. Door middel van een soort klemsysteem werden ze aan een lopende band bevestigd die de platen langs de verschillende machines leidde. In de ruimte bevond (en bevindt) zich o.a. een ponsmachine om gaten in de platen te ponsen, een radiaalboormachine, een wals om de platen na het ponsen en boren opnieuw vlak te krijgen en een boxer, waarmee men de spanten boog.

HET BELANG VAN DE SCHEEPSBOUW VOOR BAASRODE

In 1914, weliswaar één van de topjaren, werkten er ongeveer 450 scheepmakers op de timmerwerven van de families Van Damme en Van Praet. Hiermee was de scheepsbouwnijverheid de grootste

werkgever in Baasrode, dat plusminus 5.500 inwoners telde, maar toch moeten we dit gegeven enigszins relativeren. In Baasrode waren nog een zestal andere bedrijven die meer dan honderd arbeiders in dienst hadden. Bovendien was 75% van alle industrie-arbeiders buiten de scheepsbouwnijverheid actief.

Baasrode had zich immers aan het einde van de 19e eeuw ontpopt tot een waar industrie centrum. De Schelde en de twee spoorlijnen die over haar grondgebied liepen, zorgden ervoor dat meer en meer fabrieken zich in de kleine Scheldegemeente vestigden. Men mag dus het belang van de scheepsbouwindustrie op lokaal economisch vlak zeker niet onderschatten. Baasrode behoorde wel tot de grootste scheepsbouwcentra van België, na Hoboken (de Cockeril werven), Antwerpen en Boom.

De werfeigenaars speelden ook geen onbelangrijke rol op politiek vlak. Zij brachten het regelmatig tot schepen (wethouder) of burgemeester van de

gemeente, telkens voor de liberale partij. In 1904 werd scheepsbouwer Cesar van Damme zelfs verkozen tot volksvertegenwoordiger. Hij onderscheidde zich door zijn sterk sociaal gerichte politiek en werd door de arbeiders dan ook op handen gedragen, en dan meer bepaald de scheepmakers, van Baasrode. Dit ging zo ver dat een katholiek gezinde krant hem de „gekozene der socialisten noemde”.

Ook op socio-cultureel vlak, wat trouwens zeer sterk verweven was met het politieke aspect, was de invloed van de scheepsbouwers groot. De meester-scheepmakers bekleedden leidende functies in de liberale turnkring, muziekmaatschappij en turnvereniging. Een opmerkelijk gegeven was bovendien de regeling dat wie bij de liberale harmonie speelde twee dagen in de week, twee uur vroeger mocht stoppen met werken om te gaan oefenen, zonder een deel van zijn loon te verliezen. Eenzelfde afspraak gold ook voor diegenen die naar de vakschool gingen en een cursus volgden die verband hield

met scheepsbouw, zoals bijvoorbeeld mechanica of technisch tekenen. Op deze manier investeerden de scheepsbouwers in een ruime aanhang van de liberale partij, waarvan zij de sleutelposities bekleedden, en zorgden ze voor voldoende geschoold en steeds bijgeschoold personeel.

Dit alles in acht genomen, werd toch een groot deel van het economisch en maatschappelijk leven in Baasrode bepaald door de plaatselijke scheepsbouwnijverheid, iets wat we in dit stuk zo goed mogelijk naar voren hebben willen brengen.

In het volgende artikel zullen we dan nader ingaan op de scheepmakers en hun arbeidsomstandigheden en op de vaartuigen die men in Baasrode afleverde.

Bron: Yves Segers, 150 jaar scheepsbouwnijverheid in Baasrode. De scheepswerven Van Praet en Van Damme (van het einde van de 18e eeuw tot 1914), 3 Delen, Universiteit Gent (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1993, 402 p.
