



- ACADEMIEJAAR 2015-2016 -

DE SPITS

EEN TYPISCH BELGISCH BINNENSCHIP
BEKEKEN VAN BINNENUIT
(1890-1955)

Masterproef voorgelegd aan de Faculteit Letteren en Wijsbegeerte,
Vakgroep Kunst-, Muziek- en Theaterwetenschappen,
voor het verkrijgen van de graad van Master
door Waander Devillé (01208846)
Promotor: Prof. Dr. Marjan Sterckx



Woord vooraf

Het doen en laten van schippers en hun familie blijft voor het merendeel van de mensen *aan de wal* een andere, verborgen wereld, zelfs al bevaren die schippers de nabije binnenwateren die nagenoeg elke grote Belgische stad doorkruisen. Onbekend maakt onbemind. Hoe zo'n schip er vanbinnen wel mag uitzien blijft voor velen een raadsel. Nochtans...

Niet enkel de aparte woonkwaliteit die zo'n schip kan bieden intrigeert. Ook spreekt het tot de verbeelding dat het uniforme innerlijk van de schepen telkens een aparte invulling krijgt, bovenop de geschiedenis van elk individueel schip en van de scheepvaart in brede zin. In welke mate liepen de gewoontes en modes aan boord gelijk met die van het leven aan wal? Ook het leven op een beperkte oppervlakte en het voortdurende reizen roept vragen op. Die vragen – en de mogelijke antwoorden op die vragen – hebben de architectuurstudent in mij altijd beziggehouden.

Mijn fascinatie voor die wereld van schepen nam een hoge vlucht enkele jaren geleden, toen ik veel tijd op een tot een woonschip omgebouwd binnenschip kon doorbrengen. Na lang overdenken van wat me werkelijk boeit kwam ik dan ook stilaan, maar eigenlijk logischerwijs, tot voorliggend onderwerp. Architectuur, en bij uitbreiding interieur, heeft mij steeds geïnteresseerd. De combinatie van dit vakgebied met een aspect van de Belgische scheepsbouw – ondertussen verworpen tot een achtenswaardig deel van ons erfgoed – ligt misschien niet meteen voor de hand. Voor mij vormde het een intrigerende meerwaarde. In de Inventaris Varend Erfgoed had ik kort na de lancering ervan in 2014 al meermaals geneusd, uit persoonlijke interesse.¹ Maar het was pas bij de stage bij het agentschap Onroerend Erfgoed in voorjaar 2015 dat ik de erfgoedinventaris ten volle en van binnenuit leerde kennen, en bij uitbreiding ook de betekenis van dat varend erfgoed. Het idee om me verder te verdiepen in de maritieme geschiedenis in brede zin kreeg vorm tijdens die stagemaand.

De keuze voor een dergelijk thema was niet makkelijk. In de genoten opleiding kunstwetenschappen aan de Gentse universiteit wordt het accent meer gelegd op de zuivere kunsten; het industrieel (en varend) erfgoed zijn er naar mijn mening een onderbelicht deel van het patrimonium. Een extra uitdaging dus om de waarde ervan naar voren te brengen in deze proef. Ik ben er immers van overtuigd dat een onderwerpkeuze zoals van dit onderzoek evenzeer binnen het kader van een opleiding kunstwetenschappen / monumentenzorg kan passen. Een bijkomende taak voor de kunstwetenschapper is mijns inziens het vastleggen van kennis; het documenteren van onze cultuur-geschiedenis. De meeste kennis die in deze masterscriptie werd verzameld is voor schippers en andere mensen in het veld schijnbaar parate kennis, die evenwel ligt bij een generatie die niet meer van de jongste is. Tijdens interviews vertelden gepensioneerde schippers hoe hun vandaag zelf varende (klein-) kinderen soms verbaasd opkijken bij het bekijken van oude foto's, omdat ze niet meer weten hoe de gewoontes waren ten tijde van hun voorouders. Janne Vaes stelde een vergelijkbaar probleem inherent aan de branche aan de kaak in haar proefschrift: de gemiddelde leeftijd van eigenaars en liefhebbers van historische schepen komt

¹ De Inventaris Varend Erfgoed van het Vlaams agentschap Onroerend Erfgoed is online te raadplegen, zie: <https://inventaris.onroenderfgoed.be/ivm>.

steeds hoger te liggen, en door een gebrek aan wetenschappelijk onderzoek en publicaties gaat veel kennis stilaan maar zeker verloren.² Laat deze thesis daar dus op inspelen.

² Zie: Janne Vaes, "Drijvende decadentie. Kunsthistorische kijk op de vroege motorpleziervaart" (Master kunstwetenschappen, Universiteit Gent, 2015), 44.

Graag wil ik bedanken:

Mijn begeleiders: prof. dr. Marjan Sterckx – immer positief – en prof. dra. Ruth Hommelen.

Prof. em. dr. Anna Bergmans voor de begeleiding in de eerste fase van mijn onderzoek.

Voor de essentiële kennis overgedragen tijdens interviews en andere gesprekken: (in willekeurige volgorde) Jelle Annemans, Maarten Van Dijck, Jeaninne Uyttendaele, François Govaert, Johan Dambuyne, dr. Roland Van Cleempoel, ... en in het bijzonder Jan Annemans.

Het Scheepvaartmuseum Baasrode VZW en de bezielers van het museum, voor het bewaren van wat bijna verloren was gegaan, en om mij de kans te geven de bijzonder rijke archieven van de werven vrij te doorzoeken.

Janne Vaes, voor wie een masterscriptie over schepen geen nieuwigheid is.

Om mij als eerste binnen te loodsen in het botenwereldje: Lisa Jordens, Jacob D'Hollander, Kris Van De Velde.

Mijn ouders, om mij doorheen de jaren van studeren op alle vlak te steunen.

Mijn vader in het bijzonder voor het welgekomen meelesen en meedenken in het onderzoek.

Mijn jongste broer Kobe voor de hulp met de fotobewerking.

Vrienden binnen en buiten de opleiding.

Inhoudstafel

Woord vooraf	5
0. Introductie tot het onderzoek	11
1. De spits	19
De binnenvaart	19
De spits	19
De verwante scheepstypes	22
De Belgische scheepswerven	27
2. De schipperswoning	35
Opdrachtgeving voor de bouw van een spits	35
Opbouw van de woning	38
Opvattingen over het interieur	42
Materiaalgebruik	45
3. Het leven aan boord	63
Verlichten en verluchten	63
Verwarmen en koken	64
Bevoorraden en bewaren	66
Hygiëne en privacy	68
Opgroeien en schoolgaan	70
En verder	72
4. De betekenis binnen het varend erfgoed	87
Varend Erfgoed	87
Inventaris Varend Erfgoed	90
Bescherming	92
Spitsen als varend erfgoed	93
5. Besluit	97
6. Woordenlijst	99
7. Bibliografie	111
Geschreven bronnen	111
Niet-geschreven bronnen	115

Bronverantwoording bij de afbeeldingen	116
8. Bijlagen	119

0. Introductie tot het onderzoek

a. Voorstelling en afbakening van het onderwerp

Vooreerst wordt het onderwerp van dit onderzoek gevormd door één bepaald type binnenschip: de spits.

De spits is een typisch Frans / Belgisch vrachtschip, ontworpen om de smalle Franse kanalen te kunnen bevaren.³ Spitsen werden dan ook overwegend gebouwd op Franse en/of Belgische scheepswerven langs de binnenwateren. Het geografische zwaartepunt van de scheepswerven lag in Vlaanderen, wat niet verwonderlijk is gezien het dichte waterwegennet (bijlage XL). Het onderzoek concentreert zich dan ook op de schepen die in Vlaanderen te vinden zijn, mede door de link met het Vlaams varend erfgoed (zie Deel 4).

De keuze voor dit specifieke scheepstype genereert vanzelf een begrenzing in de tijd: spitsen werden slechts gebouwd tussen 1890 en 1965, bij benadering, zonder rekening te houden met gelijkende varianten. De Belgische productie van spitsen kent twee hoogtepunten: de pieken liggen in de jaren vóór beide wereldoorlogen, die de scheepsbouwrijverheid lamlegden.⁴ Vanaf de jaren 1950-1960 werden minder spitsen gebouwd, onder andere omdat schepen met grotere tonnenmaat meer gangbaar werden. Een andere belangrijke reden hiervoor was de sterke concurrentie van het wegtransport, en een overheidsregime dat de binnenscheepvaart ontmoedigde en afbouwde, omwille van een vermeende overcapaciteit.⁵

Om de focus nog verder te verfijnen – vooral met het oog op de historische relevantie van de scheepswoningen en bijhorende interieurs – zal vooral worden gekeken naar de schepen gebouwd tussen 1890 en 1955.

In relatie tot de tijd staat ook het materiaal waaruit het schip werd opgebouwd. Hoewel nog tot in de jaren 1930 gebouwd, zijn er vandaag geen houten spitsen meer bewaard. Na de Tweede Wereldoorlog waren zo goed als alle houten schepen van de binnenwateren verdwenen.⁶ De focus komt dus te liggen op de ijzeren en stalen schepen, welke gebouwd werden vanaf het laatste kwarteeuw van de jaren 1800, en nu nog relatief veel te zien zijn op de Belgische waterwegen.

Tot slot: dit masteronderzoek concentreert zich op de schipperswoningen en hun interieur, het eigenlijke woongedeelte op het binnenschip.

³ Jozef Dauwe, Jan Annemans, en Jan Dedroog, *Van botter tot eurotanker: facetten van de binnenvaart* (Gent: Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, 2008), 14.

⁴ Cédric Van Lancker, "Negentig jaar hamerslaggedreun te Baasrode : scheepsbouwrijverheid te Baasrode 1894-1986" (Diss. lic. geschiedenis, Universiteit Gent, 2002), hfdst. 7. Online beschikbaar via: http://www.ethesis.net/baasrode/baasrode_inhoud.htm.

⁵ Cathy Macharis, Tom Van Lier, en Ethem Pekin, *Intermodaal binnenvaartvervoer : economische en strategische aspecten van het intermodaal binnenvaartvervoer in Vlaanderen*. (Brussel: VUBpress, 2011), hfdst. 3.3. en Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael, geïnterviewd door Waander Devillé, mei 2015.

⁶ Sophie Huysman, "Ijzeren schippers op houten schepen", *Tijdschrift voor Industriële Cultuur* 78, nr. Cahier 22/A (2002): 3.

b. Status Quaestionis

Uit het voorafgaand (literatuur-) onderzoek kon blijken dat uitgaves over het onderwerp zoals hierboven afgebakend tot op heden niet bestaan. Vanzelfsprekend is er in het verleden reeds geschreven over de scheepvaart in de brede zin: van de verschillende scheepstypes, de bouw ervan en het leven aan boord, tot een heuse maritieme encyclopedie. Deze werken dateren – logischerwijze, gezien de ‘leeftijd’ van het onderwerp – voornamelijk uit de twintigste eeuw.

Zelden echter zijn deze werken van een academisch niveau of van wetenschappelijke aard. Veelal betreft het verhandelingen door liefhebbers, die schrijven uit zuiver interesse of pure passie: artikels in het kader van een tentoonstelling, scheepvaartkranten, et cetera. De waarde van deze stukken valt evenwel niet te miskennen. Enkele dissertaties werden in het verleden gemaakt met betrekking tot de (binnen-) scheepvaart en de scheepsbouw in de brede zin, of met focus op één type schip of scheepswerf. Uit deze werken is veel kennis geput voor dit onderzoek.

Publicaties over de woningen op schepen zijn zonder meer schaars te noemen. In werken van bovengenoemde aard wordt het onderwerp van dit onderzoek meesttijds slechts kort aangeraakt. Eventueel is aan de scheepswoning een kort hoofdstuk gewijd, bijvoorbeeld als onderdeel van een beschrijving of bespreking van een schip in zijn geheel. Even vaak gaat het om louter een verwijzing naar het bestaan van die scheepswoning.

De bekommernis om historische vaartuigen in het algemeen vindt echter niet enkel uiting in de literatuur. Met het Varend Erfgoeddecreet in 2002 en de mogelijkheid tot beschermen werd het maritiem patrimonium officieel erkend. In de Inventaris Varend Erfgoed, gelanceerd in de zomer van 2014, zijn thans zo’n 120 vaartuigen opgenomen. Deze zijn geselecteerd op basis van hun gaafheid en fysieke toestand, en op hun historische, sociaal-culturele, wetenschappelijke of industrieel-archeologische waarde.⁷ Van elk ‘varend monument’ is een fiche beschikbaar met een beknopte karakterisering, de afmetingen en een meer uitgebreide beschrijving van het schip of het scheepstype. Waar mogelijk is een kenschets van de woning opgenomen, al blijft die steeds summier. Eventueel is een korte opsomming van de aanwezige interieurelementen bijgevoegd. Foto’s van de interieurs zijn om evidente redenen van privacy niet te zien op de site van het Agentschap Onroerend Erfgoed.

In de inventaris zijn tot nog toe 46 schepen voor de binnenvaart opgenomen, waarvan drie sleepspitsen en zes motorspitsen. Alle zijn opgenomen als evidente representatie van bepaalde spitsentypes. Het interieur speelt in die selectie echter een ondergeschikte rol.

c. Vraagstelling en doelstelling

Onderzoeksvraag

Zoals uit het voorgaande literatuuronderzoek mocht blijken is er tot op heden bijzonder weinig verschenen over schipperswoningen en de bijhorende interieurs. Een enkele uitzondering daargelaten is er in de bestaande boekwerken telkens slechts kort gewag gemaakt van de woning aan boord van het binnenschip. De focus lijkt meestal te liggen op de geschiedenis van de scheepswerven en de evolutie van de scheepsbouw.

⁷ “Inventaris Varend Erfgoed”, 22 juni 2016, zie: <https://www.onroerenderfgoed.be/nl/themas/varend-erfgoed>.

Het kwam dus geoorloofd voor om verder onderzoek te verrichten naar het binnenwerk van de spitsen. Dit specifieke onderwerp ligt immers op de kruising tussen ons kunsthistorisch en industrieel verleden – waar de binnenvaart door spitsen een niet te onderschatten rol in speelde. Bovendien kan dit onderzoek mogelijk een bijdrage zijn aan de pas opgestarte maar aanwassende inventaris van het varend erfgoed, en aan de relatief jonge onderzoekswereld van het varend erfgoed in het algemeen.

De onderzoeksvraag aan de basis van het onderzoek luidt dus:

'Hoe werd de woning aan boord van de spitsen geconcipieerd?'

Daarnaast vallen nog enkele complementaire vragen te stellen die het onderzoek enigszins kunnen verduidelijken, sturen en verrijken. Die kunnen gesteld worden vanuit twee verschillende invalshoeken:

a. Kunsthistorisch facet

- *Hoe ontstond dit scheepstype?*
- *Zijn er typologieën in de opbouw en de vormgeving naargelang de tijd en de werf van afkomst?*
- *Lopen de stijlbewegingen aan de wal gelijk met de interieurvormgeving op de binnenschepen?*
- *Welke inspraak had de schipper zelf in de bouw en de afwerking van zijn schip?*
- *Wat is er vandaag nog bewaard van deze waardevolle interieurs?*
- *Welke betekenis hebben het Varend Erfgoeddecreet en de inventaris varend erfgoed voor de spitsen en voor historische interieurs van schepen?*

b. Praktisch en sociologisch facet

- *Hoe werd geleefd op een dergelijke kleine oppervlakte?*
- *Wat waren de eigenheden aan het opgroeien als schipperskind?*
- *Welke weerslag had het voortdurende reizen op het huishouden?*

Deze vraagstukken vormden de leidraad tijdens het onderzoek, en gaven aldus betekenis aan de verzamelde informatie.

Doelstelling

Met dit onderzoek wordt beoogd een algemene geschiedenis te schetsen van de spits en van de woning aan boord, om zo een greep aan kennis vast te leggen die anders geleidelijk aan verloren zou gaan. In het best denkbare geval komt met dit schrijven het industrieel en varend erfgoed meer onder het licht, zowel binnen als buiten de opleiding kunstwetenschappen. Voorts kan het onderzoek gelden als een verdere uitdieping en analyse van de archieven van de Baasroodse scheepswerven en van de Boelwerf in Temse (zie d. Onderzoeksmethode). Idealiter vormen dit onderzoek en het bijhorend resultaat een bijdrage aan de wereld van het varend erfgoed, waaronder zowel professionelen als liefhebbers.

d. Onderzoeksmethode

Literatuuronderzoek

De samenstelling van een relevante bibliografie gebeurde tweërlei:

Ten eerste werden doordachte zoektermen met betrekking tot de scheeps- en binnenvaart ingevoerd in zoekmachines en in de zoekvelden van verschillende (universitaire) bibliotheekcatalogi. Idealiter werd die zoekopdracht herhaald in het Frans: de spitsvaart behelst immers niet enkel Vlaanderen, maar ook Wallonië (met name de vaart op de Samber en de Maas) en Frankrijk. Veel officiële en/of wetenschappelijke publicaties van vóór 1950 zijn bovendien dikwijls in het Frans. Daarenboven valt de Franse invloed op de nationale of Vlaamse binnenvaart in het algemeen niet te onderschatten.

Ten tweede werd de lijst aangevuld door de bibliografieën van lexica ter zake er op na te slaan, samen met de literatuurlijsten van de relevant bevonden werken uit het literatuuronderzoek. In de onderzoekspaper voorafgaand aan dit proefschrift is een thematische bespreking opgenomen van de relevant bevonden werken. Zowel bedaalde analyses en brochures als recente verhandelingen hielpen een accuraat beeld te verkrijgen van wat de binnenvaart inhoudt. Daarbij dient men te weten dat in het schippersmilieu een zeer eigen jargon gehanteerd wordt en het aan te raden valt zich enigszins in te lezen.

Interviews

Het beperkte aantal publicaties staat evenwel niet in verhouding tot de geweldige kennis binnen het schippersmilieu zelf. Bestaande naslagwerken kunnen een hulp zijn voor de mensen 'van de wal', maar de kennis inzake de scheepvaart schijnt aangeboren bij schippers. Het schippersberoep werd tot ver in de twintigste eeuw vaak doorgegeven van vader op zoon. Ook trouwen, schoolgaan, feesten,... gebeurde doorgaans binnen het schippersmilieu. Eenmaal aan boord was het contact met de wal al bij al beperkt.⁸

Precies die onwillekeurige afstand maakt het intrigerend en bijzonder waardevol om met mensen uit deze schipperswereld te gaan praten. De kennis en de herinneringen die nog in geen boek geschreven staan zitten immers wel in hun hoofd. Zoals al aangehaald in het voorwoord is het aandeel van spitsen in de binnenvaart de voorbije decennia sterk teruggelopen; veel schipperskoppels wonen met pensioengerechtigde leeftijd aan de wal of liggen voor anker bij de steden. Het beëindigen van hun nomadenbestaan maakt hen makkelijker bereikbaar, maar het valt niet te ontkennen dat deze 'authentieke kennisbronnen' stilaan flink aan de leeftijd raken. Het ontbreken van foto's van het binnenwerk van de scheepswoningen maakte het opnemen van hun herinneringen en beschrijvingen extra kostbaar.

Transcripties en audio van de afgenomen interviews zijn te vinden als bijlage.

Daarenboven loonde het vaak de moeite om – waar mogelijk – conservators, auteurs van recente publicaties, deskundigen en liefhebbers te contacteren. Zij beschikken naast een uitgebreide bibliografie en kennis ter zake vaak over een exhaustieve reeks contactpersonen, opgebouwd tijdens hun persoonlijke onderzoek.

Veldwerk

Het spreekt voor zich dat de nog bestaande schepen en interieurs *zelf* een aanzienlijke bron vormden voor het onderzoek. Enkel door het bezoeken van schepen kon een beeld gevormd worden van wat er vandaag nog

⁸ Frédéric de Kemmeter, *De Belgische binnenscheepvaart* (Brussel: Militair geografisch instituut, 1947), 7.

bestaat en in welke staat het zich bevindt. De bezoeken waren essentieel om de interieurs van de scheepswoningen terdege te kunnen beschrijven en verder te documenteren. Zelfs wanneer een bezoek aan het interieur niet mogelijk was kon aan de buitenkant van het schip nog af te lezen zijn wanneer (en eventueel waar) het gebouwd is en waar op het schip zich de woning bevindt. De contacten met scheepseigenaars en -bewoners leidden niet zelden tot nieuwe tips, wetenswaardigheden en verwijzingen naar nuttige contactpersonen of andere goed bewaarde schepen en authentieke interieurs.

Een lijst van bezochte spitsen – exterieur of interieur, en een identificatiefiche gehanteerd bij de bezoeken – zijn bijgevoegd als bijlage.

Bezoeken aan de oude scheepswerven Van Praet-Dansaert en Van Damme in Baasrode – beide grote leveranciers van spitsen in het begin van de twintigste eeuw en heden omgevormd tot museumwerf – bleek interessant.⁹ De in de jaren '80 gesloten werkhuizen liggen er vandaag nog schijnbaar onaangeroerd bij en geven een idee van de omvang van en de omstandigheden waarin de betreffende binnenvaartschepen gebouwd werden. Op de werf is ook nog de houtzagerij waar de interieuronderdelen vervaardigd werden. Hier is minder bewaard: er ligt nog een houtvoorraad en er zijn nog enkele mallen te vinden.

Voorts werden aan het Rijn- en Binnenvaartmuseum te Antwerpen en het Nationaal Scheepvaartmuseum – heden in het MAS geïntegreerd – bezocht. Nooit werd er specifiek ingezoomd op de scheepswoningen, maar ook hier leverde een bezoek vaak nieuwe inzichten en contacten op.

Archiefonderzoek

De archieven van scheepswerven bevatten vaak bestekken, offertes, planmateriaal,... van de in het verleden gebouwde scheepstypes. Hoewel dat materiaal een rijke kennis van de scheepsbouwgeschiedenis zou kunnen opleveren is een groot deel van dit materiaal doorheen de tijd versnipperd of geheel en al verloren.

Van het archief van de bovengenoemde Baasroodse scheepswerven is echter veel bewaard. Het archief van de werf Van Damme bevat stukken vanaf het jaar 1776 tot de overname in 1955 en bevindt zich sinds enkele jaren weer volledig in Baasrode.¹⁰ Het door brand onvolledige, maar desondanks omvangrijke archief van de werf Van Praet-Dansaert is daar eveneens bewaard. Beide archieven werden in het verleden geïnventariseerd door Yves Segers en in tweede instantie door Cédric Van Lancker in het kader van hun beider proefschriften handelend over deze werven.¹¹ Op deze museumwerf is ook een plannenkamer aanwezig met meer dan tweeduizend originele plannen en tekeningen.¹² De plannen waren in het beste geval chronologisch geordend, maar leverden hoe dan ook een schat aan authentieke bouwtekeningen over een langere periode. Een minderheid van de plantekening gaat echter de interieurs en de betimmering aan.

Het archief van scheepswerf Boel uit Temse is fragmentarisch bewaard in het rijksarchief van Beveren-Waas en deels geïnventariseerd door dhr. Johan Dambruyne. Het archief is ten dele verloren en verspreid geraakt in privé-

⁹ Yves Segers, "150 jaar scheepsbouwnijverheid te Baasrode: De werven Van Praet en Van Damme (van het einde van de 18e eeuw tot 1914)" (diss. lic. geschiedenis, Universiteit Gent, 1993), 286–290.

¹⁰ Voorheen bevond het archief zich in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen. Zie: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW, "Archief scheepsbouwers Van Damme terug in Baasrode - Scheepvaartmuseum Baasrode", 19 februari 2008, <http://www.scheepvaartmuseumbaasrode.be/nieuws/archief-2008/item/6-archief-scheepsbouwers-van-damme-terug-in-baasrode>, laatst geraadpleegd op 27 juli 2016.

¹¹ Van Lancker, "Negentig jaar hamerslaggedreun te Baasrode : scheepsbouwnijverheid te Baasrode 1894-1986", vol. 3, 7.

¹² "Behouden Vaart. Varend Erfgoed(verenigingen) in Vlaanderen" (VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen vzw, 2009), 25, zie online: <http://www.watererfgoed.be/Docs/BehoudenVaartinhoud.pdf>.

archieven.¹³ Ook hier zijn bestekken en plannen terug te vinden, al betreft het slechts in een beperkt deel de bouw van een spits.

Deze bovengenoemde archieven zijn de best bewaarde en meest gekende scheepswerfarchieven van Vlaanderen. Andere archieven zijn vernietigd, onvindbaar, of gaan niet al te ver terug in de tijd. Waar de Baasroodse werven al van bij de opgang van de spits grote producenten waren, kende de Boelwerf haar bloeiperiode pas na de Eerste Wereldoorlog.¹⁴ Het authentiek planmateriaal van spitsen vóór WO I scheen echter ook in het Baasroodse archief beperkt. Contracten en bestekken van rond de eeuwwisseling waren er wel te vinden.

Foto's hadden een eigen betekenis in dit onderzoek, al zijn authentieke beelden van interieurs schaars te noemen. In de schipperswoningen was over het algemeen te weinig licht om er een scherp en goed belicht beeld te verkrijgen. Flitslicht raakte in de amateurfotografie pas in gebruik vanaf de jaren '60. Bijkomend gaf niet iedereen zomaar inkijk in zijn private woonruimte. De opnames waarover we wél beschikken zijn veelal postkaarten of familieportretten, waarvoor de schippersfamilies poseren op het voor- of achterdek van het schip. De bejaarde foto's gaven zicht op de evolutie van de grootte en de positie van de woning, die dikwijls te zien is op de achtergrond van de foto.

Het recente fotoboek van Jacky Lagrou & Luc Lekens en de oudere reeks 'De scheepvaart in vroeger jaren' van G. Nauwelaers-Wanders met postkaarten waren in die zin ware schatten aan fotomateriaal.¹⁵ Ook op internetfora bleek toch een schat aan fotomateriaal gepost.¹⁶

e. Opmerkingen bij het lezen

Deze scriptie is opgedeeld in vier delen:

Het eerste deel is opgevat als een algemene inleiding op het onderwerp. Bondig wordt uiteengezet wat een binnenschip is. Daarop volgt een uitgebreide beschrijving en historie van het scheepstype spits. Als aanvulling op de geschiedenis zijn ook de houten en ijzeren voorgangers van het spitsschip besproken. Daarbij is steeds aandacht besteed aan de woonsten op deze oudere schepen.

Het tweede deel zoomt in op de woning op de spits en zet uiteen hoe de aankoop van een spits in zijn werk ging. De evolutie van de schipperswoning wordt doorlopen, en het interieur wordt geanalyseerd en in context geplaatst.

Deel drie kan gelezen worden als een hoofdstuk sociale geschiedenis. Vanuit het veld was er een opmerkelijke interesse te merken voor de geschiedenis van het leven aan boord. De praktische en technische bijzonderheden worden belicht, maar ook de persoonlijke beleving geniet enige aandacht.

Met het vierde deel wordt de aandacht gevestigd op het varende erfgoed. Het recent gewijzigde Varende Erfgoeddecreet en uitvoeringsbesluit zijn hier besproken. De waarde van de inventaris varende erfgoed wordt geduid en de betekenis van de spits als varende erfgoed wordt uitgelicht.

¹³ Gesprek met Johan Dambruyn, hoofdarchivaris rijksarchief Beveren-Waas, 26 juli 2016.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Jacky Lagrou en Luc Lekens, *Archiefbeelden: Binnenschippers* (Gloucestershire: Tempus, 2003) en G. Nauwelaers-Wanders, *De scheepvaart in vroeger jaren*, 10 vols. (Rekem: Baillien, n.d.).

¹⁶ Zoals daar zijn: kustvaartforum.com, machinekamer.nl/forum3/, vagus-vagrant.fr, ...

Verder handelt de tekst steeds over de periode 1890 – 1955, tenzij anders vermeld.

Ter duiding van de tekst zijn afbeeldingen en foto's opgenomen, zodat ook degenen die nog nooit aan boord van een spits zijn geweest zich een zeker beeld kunnen vormen. Waar relevant is aan het einde van het tekstdeel een katern met afbeeldingen toegevoegd. De bronvermelding van de afbeeldingen is opgenomen achteraan de bibliografie.

De wereld van de scheepvaart bedient zich van een eigen patois. Om het overzicht te bewaren werd ervoor gekozen om de woordverklaringen van deze inherente termen niet in voetnoot te plaatsen. Achteraan de tekst is een uitgebreide woordenlijst opgenomen. Is een bepaald begrip of uitdrukking niet duidelijk, dan is het hoogstwaarschijnlijk opgenomen in deze lijst.

Een uitgebreide bibliografie is vanzelfsprekend bijgevoegd.

Tot slot bestaat een aanzienlijk deel van deze bundel uit bijlagen, waaronder vele planafdrukken en bestekken uit de doorzochte archieven. Deze vormden een bijzonder belangrijke bron tijdens het onderzoek en het ware jammer geweest ze geheel aan de lezer te ontzeggen. Een beperkte selectie is toegevoegd ter illustratie bij de tekst en om de voeling met het doorwerkte materiaal te versterken. Steeds werden de meest sprekende en de meest leesbare tekeningen en geschriften uitgekozen.

1. De spits

De binnenvaart

Vooreerst: een spits is een binnenschip. De binnenvaart behelst al het vaarverkeer op de binnenwateren. Dat zijn alle bevaarbare waterwegen binnen de kustlijn: rivieren en kanalen. West-Europa, en in het bijzonder Vlaanderen, bezit een dicht netwerk van binnenwateren. Binnenschepen waren doorgaans schepen met een platte bodem – gezien de geringe diepte van de binnenwateren – en met afmetingen aangepast aan de hindernissen onderweg: sluisen, bruggen, bochtige trajecten,...

Tot voor 1850 – bij de grote opgang van de spoorwegen – was het transport over land nog steeds onaanzienlijk vergeleken met het vervoer over water. Zeker in tonkilometers en op lange afstanden was de binnenvaart een voor de hand liggende oplossing.¹⁷ Landbouwproducten, brandstoffen, bouwmaterialen en koopwaar allerhande werden al eeuwen via de (binnen-) waterwegen vervoerd. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw liet de concurrentie van de spoorwegen zich steeds beter voelen. Het nationale transportaandeel van de scheepvaart daalde van 50% in 1850 tot 20% in 1910.¹⁸ In een piekmoment in de eerste helft van de twintigste eeuw waren er nog tot 10.000 binnenschippers actief, waarvan 80% zelfstandigen.¹⁹ In de late jaren '30 van de twintigste eeuw kwam er bovendien steeds meer concurrentie van het wegverkeer. Op relatief korte tijd gaven 3000 schippers hun beroep op. Na de Tweede Wereldoorlog werd het voor schippers die voeren op spitsen en kempenaars stilaan moeilijker om werk te vinden. Schepen tot 1300 ton werden gaandeweg de nieuwe standaard.²⁰ Maar ook het varen met grotere schepen was geen garantie op succes. Doorheen de jaren '60 ontstond een overcapaciteit in de binnenvloot en was werk vinden niet vanzelfsprekend. Gepaard daarmee werd de binnenvaart van overheidswege besnoeid ten voordele van het trein- en wegtransport. Slooppremies werden vanaf 1975 toegekend met als doel het uitdunnen en verjongen van de vloot.²¹

Tussen 1890 en 1970 bleef de spits hoe dan ook het voornaamste type binnenschip in onze streken.²²

De spits

De spits was in de twintigste eeuw een van de meest courant voorkomende Belgische binnenschepen, en is als het ware het icoon van de Franse en Belgische binnenvaart in de vorige eeuw. (afb. 1-3) Ook op Nederlandse en Duitse kanalen waren deze schepen goed vertegenwoordigd. Voor het jaar 1906, aan de vooravond van de grote succesperiode van de spitsenvaart, registreerde A. Van Renterghem, uitgever van het Belgisch binnenvaartregister 4297 binnenschepen. 5% daarvan waren houten spitsen.²³ Iets meer dan dertig jaar later

¹⁷ Bart Van der Hertten, *België onder stoom: transport en communicatie tijdens de 19de eeuw* (Leuven: University Press, 2004), 443.

¹⁸ "Mondelinge geschiedenis: schippers van weleer", Televisie-uitzending, *Kijk Mensen*, 26 januari 1982, AIM00499608, VRT Beeldarchief.

¹⁹ Ibid.

²⁰ "Schippers van weleer".

²¹ Jacops, Marie, "Als het schippersvolk grommelt", in *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 1 (Oostende: Jacops, 1990), 57.

²² "Marie Belle", *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 24 juli 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/300665>.

²³ *Maritieme encyclopedie*, s.v. "spits". Meerdere publicaties hanteren dit cijfermateriaal, hoewel zeker is dat deze tellingen niet geheel compleet zijn. Deze cijfers kunnen in elk geval helpen een overzicht te krijgen op (de verhoudingen tussen) de verschillende scheepstypes in de vaart bij aanvang van de twintigste eeuw.

was meer dan driekwart van het totale tonnage van de nationale vloot – 1.930.000 ton – vertegenwoordigd door spitsen.²⁴ Een brochure van het jaar 1947 ter promotie van de Belgische binnenvaart tekende een nationale vloot van 6000 spitsen op, waarmee zo'n 90% van het transport via de binnenvaart gebeurde.²⁵ Na de Tweede Oorlog heeft echter een gestage daling van het aantal spitsen ingezet, ten gunste van grotere schepen.²⁶ In 1962 bedroeg dat spitsenaandeel nog 60%.²⁷

Het succes en de geografische verspreiding van de spits zijn eenvoudig te verklaren: rond 1900 was de spits geschikt om te varen op de meeste West-Europese waterwegen.²⁸ Ook vandaag nog zullen velen het scheepstype onwillekeurig herkennen.

Historie van het schip

Al in de negentiende eeuw werden bepaalde schepen benoemd als 'spits', of 'pointu' in het Frans. Het ging in die tijd om een balkvormig houten binnenschip met een lengte van 20 tot 30m en een breedte van 3,5 à 5m. Het schip had een diepgang van 1,8m, en de tonnenmaat varieerde tussen de 100 en 200 ton. De rechte voor- en achtersteven waren vallend en de voorsteven enigszins spits van vorm, waar allicht ook de benaming van valt af te leiden. Van bovenbouw was geen sprake; de woning was in het achteronder. Deze schepen werden gejaagd, of konden een eenvoudig zeil voeren.²⁹

In 1879 werd in Frankrijk een beslissing genomen die de standaardafmetingen bepaalde van de spits zoals we die vandaag nog kennen. Charles Freycinet, Frans minister van openbare werken, ijverde na zijn verkiezing voor een modernisering van de Franse spoor- en waterwegen. Door hem werden standaardafmetingen opgelegd voor de Franse kanaalsluizen: deze moesten minimum 40m lang en 5,20m breed zijn. De minimale waterdiepte bedroeg 2,20m. De maximale doorvaarhoogte was 3,50m. De spitsen en walenschepen (cfr. infra) gebouwd naar deze maat zijn 38,5m lang en 5,50m breed, met een leegvlot van 0,35m. Bij een inzinking van 1,80m kon tot 280 ton geladen worden, bij 2,10m diepgang tot 320 ton.³⁰

In het laatste kwart van de negentiende eeuw werd binnen de scheepsbouw geleidelijk overgeschakeld op het bouwen van ijzeren schepen. De keuze voor dit nieuwe materiaal was makkelijk gemaakt: de ijzeren schepen waren beter bestand tegen schokken (die de houten schepen soms fataal waren bij het laden en lossen), waren goedkoper in bouw en in onderhoud en duurzamer over de hele lijn.³¹

Samen met het overschakelen op een nieuw materiaal werd ook gezocht naar nieuwe scheepsvormen. De vorm van de hedendaagse spits schijnt een synthese te zijn van de 'pointu' (cfr. supra) en het stompe walenschip (cfr. infra). Dat tweede schip werd al gebouwd naar de maten van de Franse sluisen. Om een maximaal laadvermogen te bereiken ten opzichte van de buitenafmetingen werd afstand gedaan van de spitse voorsteven, zodat het de

²⁴ De Kemmeter, *De Belgische binnenscheepvaart*, 39–40. Zoals letterlijk aangehaald in dit werk zijn deze cijfers slechts een benadering van de ware hoeveelheden, bij gebrek aan precieze gegevens.

²⁵ Waarvan 4000 gesleepte en 2000 motorspitsen. Halverwege de jaren '50 lag deze verhouding in motoriseringsgraad van de vloot omgekeerd.

²⁶ G. Ferriere-de Backer, J. Denduyver, en A. Kempeneers, *De Belgische binnenscheepvaarttrafiek 1947 tot 1963* (Antwerpen: Driessen-Betz, 1965), 20.

²⁷ *Maritieme encyclopedie*, s.v. "spits". Deze procenten blijken volgens de meest optimistische interpretatie van de statistieken, na toetsing aan het gedetailleerde cijfermateriaal in *De Belgische binnenscheepvaarttrafiek 1947 tot 1963*.

²⁸ "Marie Belle".

²⁹ *Maritieme encyclopedie*, s.v. "spits".

³⁰ *Ibid.*, s.v. "spits".

³¹ Marcel Jouanique, Édouard Fenech, en Lucien Morice, *La navigation intérieure en France* (Parijs: Presses universitaires de France, 1951), 28.

vormen van het walenschip benaderde. De naam 'spits' bleef evenwel behouden.³² Andere benamingen voor de spits zijn: achtendertiger, péniche, péniche flamande, ...

Ook vandaag nog zorgen spitsen voor de verbinding met meer zuidelijke gedeeltes van Frankrijk. Gekeken naar de tonnenmaat maken de spitsen nog slechts een schamele 5% uit van de nationale vloot. Toch zijn nog één op vijf van de vaartuigen schepen met een tonnage tussen de 251 en 450 ton, oftewel de spitsenmaat.³³

Andere spitsen

Aan de afmetingen van de spits veranderde een hele eeuw lang niets, en ook de wijzigingen aan de vorm van de romp bleven al bij al beperkt. De meest opmerkelijke aanpassingen kwamen er met de overgang van sleep- naar motorspitsen. Bij sleepspitsen was het achterschip vol en met een groot roer, en liep het boeisel ietwat puntig op. Het schip had weinig of geen opbouw.³⁴ Met de opkomst van de motorschepen in de jaren '20 is veel geëxperimenteerd en gezocht naar de ideale vorm van het achterschip, om er zo efficiënt mogelijk de machinekamer en de woning in onder te brengen zonder aan laadruimte in te boeten.³⁵ De motorspitsen die in de jaren '40 de sleepvarianten verdrongen hadden veelal een geveegd achterschip. De evolutie van de woning aan boord wordt uitgelicht in deel 2.

Er zijn nog enkele typische varianten die opvallen of op bepaalde vlakken afwijken van de 'gewone' Belgische spits:

- De SARMA spits is een spits met een opvallend spitse kneep in de kont en een distinctief getrapte woning met opvallend kleine stuurhut dichtbij het hek. Het is een model gebouwd op scheepswerf De Wachter in Boom in de jaren '50 en '60. Dit spitsenmodel wordt zo genoemd naar de vroegere winkelketen SARMA, omdat er van dit spitsmodel zo massaal veel gebouwd zijn. (afb. 4)
- De Samberspits is een Belgisch ijzeren binnenschip gebouwd om de Samber af te varen. Dit schip is ongeveer tien meter langer dan de gewone spits, maar even breed, perfect op de maat van de sluisen die vroeger op de Samber lagen. De kop is scherper en het achterschip is over het algemeen geveegd en met overhangend hek. Het schip laadt tot 420 à 470 ton.³⁶
- De maasspits meet een kleine 43 meter en kan tot 420 ton laden. Het voorschip is meer gestroomlijnd om eenvoudiger op stromend water gesleept te kunnen worden. Het schip heeft meer zeeg en het achterboeisel op de ronde kont loopt spits op. Het schip voer op de Belgische en de Franse Maas.³⁷
- De Strasbourg (of Straatsburger) spits is de spits zoals die vaak in Frankrijk werd gebouwd. Ze lijken op de Belgische spitsen, maar hebben opvallend minder zeeg. De woning ligt achter de stuurhut onder het achterdek, dat is opgeboeid en het schip zo een opvallend volle kont bezorgt. Men spreekt van een paviljoen (-roef). Een groot deel van dit type spitsen werd gebouwd als herstelbetaling na de Tweede Wereldoorlog. Ze werden als sleepschip gebouwd – opvallend genoeg gezien de uitfasering van de sleepspitsen, maar op een dergelijke wijze dat een motor makkelijk kon worden ingebouwd. (afb. 5)

³² *Maritieme encyclopedie*, s.v. "spits".

³³ Afgeleid uit het cijfermateriaal online verstrekt door Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

³⁴ Online encyclopedie debinnenvaarttaal, s.v. "sleepspits"

³⁵ Harry De Groot, *Volaan vooruit. Binnenvaart van opdrukker tot duwboot*. (Alkmaar: De Alk, 1989), 19.

³⁶ *Ibid.*, 16.

³⁷ *Ibid.*

- Nog een herstelbetalingschip (WO I) is de Tamsa spits. Het schip werd gebouwd tussen 1929 en 1932. De voorsteven is iets spitsler dan bij de Belgische spits, de achtersteven is opvallend geveegd. De woning ligt achter de stuurhut en er is een vrij grote en opvallend hoekige en weinig verzonken paviljoenopbouw.³⁸ (afb. 6) In de zelfde reeks waren er nog de 'P-boten' of 'gros numéros'. Deze schepen waren niet bepaald makkelijk te sturen, maar wel uiterst robuust. De scherpe voorsteven en de hoekige vormen maken het schip relatief makkelijk te onderscheiden van de meeste andere spitsen. De schepen werden zo genoemd omdat ze geleverd werden met een code beginnend met een P groot op de romp geschilderd.

De verwante scheepstypes³⁹

Om de spits beter te kunnen plaatsen in de geschiedenis van de Belgische binnenschepen volgt hieronder een overzicht van enkele verwante scheepstypes, (indirecte) voorlopers en latere afgeleiden. Waar mogelijk uit literatuuronderzoek wordt ook de woning op deze schepen beschouwd. De werkstukken van Marie Jacops, Harry De Groot en Maurice Kaak zijn hier een belangrijke bron (zie bibliografie).

a. Houten schepen

Otter⁴⁰

Vanaf de helft van de negentiende tot begin twintigste eeuw zeilde dit type schip veel op de Rupel en de Schelde, daar waar schepen zoals de waal (cfr. infra) in de vroege jaren niet gejaagd konden worden. De Baasroodse scheepswerven langs de Schelde, waar veel spitsen gebouwd zijn, staan bekend om hun botters. De afmetingen varieerden: de lengte kon gaan van 16 tot 30m, de breedte van 1,70 tot 2,20m, en het laadvermogen schommelde tussen de 70 en de 180 ton. Deze schepen waren vrij zwaar gebouwd en hadden een sterke zeeg. (afb. 7) De spitse voorsteven was opvallend hoger dan bij de negentiende-eeuwse tjalk, de Nederlandse tegenhanger van de otter. Ronde luiken bedekten het ruim. Tot na 1850 gebruikte de stad Antwerpen 'beerotters' ter afvoer van huisvuil en beer naar het platteland.⁴¹

Veel van de otters hadden een laadroef, met daarachter eventueel nog een klein onderkomen voor de schipper. Door de grote overeenkomsten met de Nederlandse tjalk kan er misschien kort verwezen worden naar de bespreking door R. Martens en F. R. Looimeijer en het onderscheid dat zij maken tussen verschillende types tjalken.⁴² Zo distingueren zij mede de 'dektjalk', die volstrekt geen opbouw had: de kleine woning was in het achteronder,- waar men overigens niet rechtop kon staan. De 'paviljoentjalk' had een verhoogd achterdek, wat de ruimte benedendeks enigszins vergrootte.

³⁸ TAMSA staat voor Transporteur AutoMoteur Société Anonyme, de Parijse beheerder van deze Duitse herstelbetalingsschepen. Online encyclopedie debinnenvaarttaal.nl, s.v. "Tamsa spits".

³⁹ De aanzet tot dit hoofdstuk werd reeds gegeven in de onderzoekspaper voorafgaand aan dit masteronderzoek. Waander Devillé, "Over historische interieurs der schipperswoningen op spitsen" (Onderzoekspaper, Universiteit Gent, 2015).

⁴⁰ Goeddeels naar de definitie volgens de *Maritieme encyclopedie*, s.v. "otter".

⁴¹ Maurice Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw: vergeten vaktaal en oude constructies* (Gent: Provincie Oost-Vlaanderen. Dienst Erfgoed, 2010), 259–260.

⁴² Rob Martens en Frits R. Looimeijer, *Binnenvaartschepen* (Alkmaar: De Alk, 1977), 33–58.

Vlaamse pleit⁴³

Pleit is een verzamelnaam voor een reeks binnenschepen met een weinig uitgesproken kiel die al sinds de middeleeuwen voorkomen en door de eeuwen heen varieerden in vorm.⁴⁴ De eerste Vlaamse pleiten liepen van stapel in de zeventiende eeuw, en de verschillende varianten op het scheepstype waren populair tot begin twintigste eeuw. Het schip werd gejaagd of nog vaker gezeild, en de grotere pleiten deden ook aan kustvaart.⁴⁵ De pleiten voor de binnenvaart waren vol van bouw en tamelijk lang met een plat vlak (vandaar de naam 'pleit'). (afb. 8) De lengte kon variëren van minder dan 20 tot meer dan 30m, terwijl de breedte steeds rond de 5m schommelde. Het laadvermogen kon gaan van 70 tot haast 200 ton bij een inzinking van ongeveer 1,90m, afhankelijk van de afmetingen van de pleit. De late (ijzeren) versies vertoonden sterke overeenkomsten met de kanaalboten: ze waren langer, hadden een laad- en een kleine woonroef, en laadden soms tot meer dan 300 ton. Op Vlaamse werven als die van Baasrode werden veel pleiten gebouwd, tot de schepen van het spitsentype de definitieve overhand namen.⁴⁶

Waal⁴⁷ (ook walenschip, bijlander, bak, Doornikenaar, ballant, of Fr: péniche (flamand), chaland, bélandre)

De waal is een opvallend bakvormig schip met ronde luiken en voor zijn lengte een groot laadvermogen. (afb. 9-10) Dit schip werd vooral gebouwd op werven langs de Bovenschelde (ter hoogte van Doornik). De afmetingen waren zo dat de schepen in de Freycinetsluizen pasten, en de tonnenmaten waren eveneens gelijkend aan die van de latere spits (cfr. supra).⁴⁸ Deze walen verzorgden vanaf 1890 het transport van Noord-Frankrijk en de Waalse industriegebieden naar de zeehavens.⁴⁹ Karakteristiek waren de massieve boeghouten.

Deze walenschepen werden eertijds gejaagd. Dat kon gebeuren door georganiseerde trekdiensten, maar sommige schippers hadden hun eigen paard(en). Voor de trekdieren was dan midscheeps een stal voorzien, die in het ruim hing.⁵⁰ Wanneer later de mechanische sleepdienst opgang maakte en de trekdieren dus overbodig werden vormde men deze middenroef volgens de definitie in de Maritieme Encyclopedie vaak om tot woonruimte, wat een welkome aanvulling zou zijn op de beperkte leefruimte in het achteronder.⁵¹ Ook Harry de Groot stelt in zijn scheepsgids dat het schippersgezin het bedompte achteronder maar al te graag inruilde voor de centrale paardenstal.⁵² Andere bronnen en oude foto's wijzen er echter op dat de woning met de slaappleaatsen steeds midscheeps was, met een naastgelegen stal. Het achteronder was dan de slaappleaats voor de kinderen of voor de matroos.⁵³

De diverse benamingen worden vaak door elkaar gebruikt. Men kan dus twijfelen of 'waal' verwijst naar één type schip of dat het geldt als verzamelterm voor verschillende gelijksoortige schepen. Harry de Groot en Marie Jacops

⁴³ Goeddeels naar de definitie volgens de *Maritieme encyclopedie*, s.v. "pleit".

⁴⁴ Of met helemaal geen kiel, volgens M. SEGHERS en R. DE BOCK in *Schepen op de Schelde* (Maurice Seghers en René De Bock, *Schepen op de Schelde*. Antwerpen: De Sikkkel, 1967).

⁴⁵ Zij het met enkele aanpassingen, zoals bijvoorbeeld het toevoegen van zijzwaarden ter stabilisatie.

⁴⁶ Maurice Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw : vergeten vaktaal en oude constructies* (Gent: Provincie Oost-Vlaanderen. Dienst Erfgoed, 2010), 234–235.

⁴⁷ In de Inventaris Varend Erfgoed is een uniek houten walenschip opgenomen, met name de Céphée, gebouwd in 1937 op een Franse werf, vandaag helaas in slechte staat. Zie <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/216852>, laatst geraadpleegd op 6 juli 2016.

⁴⁸ Marie Jacops, "Enkele scheepstypen", in *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 2 (Oostende: Jacops, 1990), 10.

⁴⁹ Cédric Van Lancker, "Baasroodse scheepsbouwrijverheid", bewerkt door Jan Annemans, Jan Dedroog, en Maurice Kaak (Scheepvaartmuseum Baasrode VZW, 2002), 9.

⁵⁰ Jouanique, Fenech, en Morice, *La navigation intérieure en France*, 28.

⁵¹ *Maritieme encyclopedie*, s.v. "waal".

⁵² De Groot, *Volaan vooruit.*, 9.

⁵³ Interview met dr. Roland Van Cleempoel, geïnterviewd door Waander Devillé, 19 juli 2016.

maken beiden een onderscheid: de plompe 'chaland' of 'bak' heeft steile (verticale) voorstevens, daar waar de Doornikse variant opvalt door de enigszins naar binnen vallende boeisels.⁵⁴ Verder zou de bijlander helemaal géén bovenbouw hebben gehad volgens Seghers & De Bock.⁵⁵

Baquet de Charleroi⁵⁶ (ook bak, bakeetje, of Fr: sabot)

Dit typisch Belgische schip voer op het kanaal Brussel-Charleroi vanaf de openstelling voor de vaart in 1832 tot de totale verbreding van het kanaal 100 jaar later.⁵⁷ De bedenker, ingenieur J. B. Vifquain, had het kanaal destijds vanuit economisch oogpunt vrij smal gehouden. Het grote verval over het traject werd opgevangen door het bouwen van 55 kleine sluizen, die meteen de afmetingen van de baquet bepaalden. Deze 'bakken' maten 19,30m bij 2,60m, met een holte van 2m midscheeps. Het waren dus erg smalle scheepjes. Ook het roer was klein gehouden om in de sluizen te kunnen passen. Met een lunette – een optrekbare stuurplank – kon het roer verlengd worden. Bij een diepgang van 1,80m konden de baquets om en bij de 70 ton laden.⁵⁸ Daarmee laadden zij dus – hoewel slechts half zo breed bij een gelijke lengte – evenveel als de gemiddelde otter (cfr. supra)!⁵⁹ Meestal werden kolen of graan geladen.⁶⁰

De baquets werden langs het kanaal gejaagd. Soms voeren zij over de Rupel en de Schelde verder door richting Antwerpen.⁶¹ Daartoe verhuurde men zeiltuigen en zijwaarden ter stabilisatie, daar in die tijd nog niet langs deze stromen gejaagd kon worden. De baquets bleken in ongeladen behoorlijk onstabiel, en voeren vaak twee aan twee.

Gezien de vele lage bruggen en de twee tunnels op het kanaal hadden de baquets nauwelijks of geen bovenbouw. De woonruimte bevond zich in het achteronder en mat niet meer dan 2,5 op 2m. Rechtop staan was er niet altijd mogelijk. Een efficiënte inrichting van dit vertrek was dus een vereiste. Naast de schouw en de kastjes langs de wanden was er nog een (wegneembare) trap, een kachel (midden tegen de achterwand in een schouwgarneet) en een kleine slaapkooi voor twee personen. Lucht en licht drongen enkel binnen door een hemellicht en door de gewoonlijk openstaande toegangskap.⁶² Koken en eten gebeurden meestal bovendeks, waar in het tabernakel een klein kookvuurtje stond.⁶³ Dikwijls was het kleine vooronder nog in gebruik als slaapvertrek voor de schipperskinderen. Ook in het ruim en aan wal werd geslapen, vanwege de beperkte ruimte aan boord.⁶⁴ De gezinnen die op deze scheepjes plaats moesten vinden waren indertijd ook erg kroostrijk. In een interview herinnerde een oud-schipper zich hoe zij met zestien (!) kinderen op een baquet van 70 ton leefden.⁶⁵

⁵⁴ Dit onderscheid nemen zij mogelijk over uit René De Bock, *Schepen op de Schelde: binnenvaartuigen en vissersschepen op de Schelde omstreeks 1900* (De Sikkel, 1960).

⁵⁵ Seghers en De Bock, *Schepen op de Schelde*.

⁵⁶ In de Inventaris Varend Erfgoed is een ijzeren Baquet de Charleroi opgenomen. Zie <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99181>, laatst geraadpleegd op 28 juli 2016.

⁵⁷ Van Lancker, "Baasroodse scheepsbouwrijverheid", 26.

⁵⁸ Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw: vergeten vaktal en oude constructies*, 272–284.

⁵⁹ Alex De Vos, "De Baquet de Charleroi, een verdwenen Belgisch binnenschip", vol. XIII, Mededelingen van de Marine Academie van België, 1959, 19.

⁶⁰ Ibid., 6.

⁶¹ Via het in 1839 geopende Canal du Centre, dat het kanaal Brussel-Charleroi en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes verbindt.

⁶² Het varen met baquets werd ook 'paraplavaart' genoemd. Bij regen kon de schipper op de treden van de trap naar het achteronder staan: enkel zijn hoofd, beschermt door een paraplu, was zo bovendeks te ontwaren.

⁶³ Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw*, 272–284.

⁶⁴ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

⁶⁵ Gustaaf Van Den Eede, Kijk Mensen - Mondelinge geschiedenis: schippers van weleer, Televisie-uitzending, 26 januari 1982, AIM00499608, VRT Beeldarchief.

De baquets werden vanaf 1890 in groten getale nagebouwd in ijzer en in staal; in 1900 worden over het hele Belgische grondgebied nog meer dan 1500 baquets geteld.⁶⁶ Tijdens WO I werden bij gebrek aan staal zelfs enkele betonnen baquets gebouwd.⁶⁷ Na de verbreding van het kanaal in 1932 werden nog maar weinig baquets op stapel gezet. De woning van de ijzeren baquets was vaak flink luxueuzer uitgevoerd dan dat van de houten voorgangers. Eenvoudige houten bekleding ruimde gestaag plaats voor betimmering en meubilair in meer kostbare houtsoorten zoals mahonie en essen. Zelfs een marmeren schouw met binnenbekleding met faïencetegeltjes vond haar plaats in dit eenvoudige bakvormige binnenschip. De constructie van een ijzeren baquet kostte overigens flink wat minder dan het bouwen van een houten exemplaar.⁶⁸ Enkele late exemplaren zijn vervaardigd met een kleine bovenbouw.⁶⁹ (afb. 11-12)

Herna⁷⁰ (ook walenpont, heveaak, hevespits, majol, mignolle)

Dit lage rivierschip voer veelal op de Maas, en werd vaak gezien in de overgangsjaren van hout- naar metaalbouw. Het is een variant op de aak; een tijdlang gebouwd in ijzer maar met een houten vlak. Dat houten vlak was gemakkelijker te herstellen dan het brosse ijzer.⁷¹ Gewoonlijk maten deze schepen ongeveer 35 op 5m – iets korter dan een spits, met een beperkt laadvermogen van rond de 100 ton vanwege de geringe diepgang. Anders dan bij de waal of bij de spits – platbodems die relatief platte voor- en achterstevens en daardoor een uitgesproken kistvorm hebben – heeft de herna oplopende vlakgangen, als bij een aak. Deze schepen hadden een klein zeil maar werden meestal gesleept of gejaagd. Net als de waal had de herna vaak een middenroef.

De hevespits is een stalen herna met afmetingen van een spits. Er bestonden ook grotere varianten – tot 43m en 300 ton – die op de Rijn voeren. De inherent grotere breedte en holte maakten dat de woning in het achteronder kon worden ondergebracht. Zoals altijd is de grootte van de woning in verhouding met de grootte van het schip zelf.⁷²

Volgens Marie Jacops verschillen de herna en de mignolle in vorm; zij stelt dat *“de mignolle eindigt op scherpe punten terwijl de punten van de herna horizontaal afgesneden waren”*.⁷³

⁶⁶ “Baquet van Charleroi”, *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 28 juli 2016, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99181>. Cijfermateriaal uit een studie van ir. Dehem, zoals aangehaald in Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw*, 283.

⁶⁷ De Groot, *Volaan vooruit.*, 13.

⁶⁸ Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw*, 272–284.

⁶⁹ De Groot, *Volaan vooruit.*, 12.

⁷⁰ Online encyclopedie De Binnenvaarttaal, s.v. “herna”.

⁷¹ Martens en Loomeijer, *Binnenvaartschepen*, 84.

⁷² Jacops, “Enkele scheepstypen”, 31–40.

⁷³ *Ibid.*, 31.

b. Metalen schepen

Veel van de hierboven beschreven houten sloopstypes werden in verschillende varianten nagebouwd in ijzer of in staal. Hier volgen enkele schepen die vooral bekend zijn in hun metalen variant, en ook vandaag nog te zien zijn op de Belgische binnenwateren.

Kempenaar⁷⁴

De kempenaar is gebouwd voor de sluisen in de Kempen, en meet standaard 50 x 6,60 x 2,50m, met een tonnage van 500 à 700 ton. Kempenaars werden al aan het einde van de negentiende eeuw gebouwd, toen als sleepschip, eerst nog met een horizontaal stuurrad.⁷⁵ (afb. 13) De voorsteven is over het algemeen spits en vallend. Later werd een stuurhuis opgebouwd, met ervoor een ingezonken roef aan de den(nenboom). Nu nog zijn kempenaars te zien op internationale wateren.

D.E.K.-schip (ook Dortmunder, Gustav Koenigs-schip, duizendtonner) en

R.H.K.-schip⁷⁶ (ook Europaschip, Johann Welker-schip)

Het Dortmund-Eems-kanaalschip is gebouwd op maat van de negentien sluisen van het kanaal waarvan het de naam draagt: 68 x 8,20 x 2,60m. Daarbij is het schip laag gehouden om de vele bruggen over het kanaal te kunnen passeren. Bij een diepgang van 2m laadt het schip tot 1000 ton. Rond 1900 voeren de eerste van deze schepen vooral met ijzererts en kolen uit het Ruhr-gebied tot aan de Noord-Duitse zeehavens.

Het Rijn-Herne-kanaal verbindt de Rijn met het Dortmund-Eems-kanaal. Het hier varende schip is iets groter dan de Dortmunder: 80 x 9,20 x 2,50m. Het laadvermogen ligt met 1000 à 1300 ton dan ook iets hoger.

De woningen op deze vrij brede binnenschepen zijn relatief ruim. De schippers op dergelijke schepen beschikten al vroeg over een wooncomfort dat boven dat van de gemiddelde arbeider lag, en zelfs sommige burgers kon doen opkijken. Rond WO-II hadden ze dikwijls reeds een badkamer.⁷⁷ Het stuurhuis is zelden bij de woning opgenomen, - wat bij spitsen meestal wel het geval is. (afb. 14-15)

Luxemotor⁷⁸

De luxemotor is in oorsprong een zeilende vrachtschip, dat in de loop der jaren gemotoriseerd werd. Luxemotors zijn typisch Nederlandse schepen; ze werden voornamelijk gebouwd in het noorden van Nederland. Het schip heeft een steile (verticaal rechte) steven en een spitse kop. Dit, samen met een geveegd achterschip en een ovaal hek, maakt dat het schip relatief goed door het water 'snijdt' en de schroef meer rendement heeft. De luxemotor heeft bovendien een sterke zeeg en een beperkte holte. Door deze geslepen vormen heeft het schip een kleiner laadvermogen dan een spits van vergelijkbare afmetingen, maar is het langs de andere kant wel sneller en eleganter. De woning ligt achter de stuurhut en is royaal in afmetingen vergeleken met de buitenafmetingen van het schip, en bovendien bijzonder luxueus ingericht ten opzichte van de toen heersende normen. De

⁷⁴ Ibid., 60.

⁷⁵ Daar kempenaars vaak een geveegd achterschip hadden kon het roer niet aan het achterschip bevestigd worden. Er werd gestuurd met een horizontaal liggend stuurrad, in een stuurbak die zich op het achterschip boven het eigenlijke roer bevond.

⁷⁶ Jacops, "Enkele sloopstypen", 62-67.

⁷⁷ DE KEMMETER, F. *De Belgische Binnenscheepvaart*, 18.

⁷⁸ Martens en Looimeijer, *Binnenvaartschepen*, 86-91.

betimmering is veelal in tropisch hout, binnen is een kookhoek voorzien, en door de ramen rondom komt overvloedig licht naar binnen.⁷⁹ De term 'luxemotor' is hiermee makkelijk verklaard. (afb. 16)

De Belgische scheepswerven

Enkele scheepswerven waren bekend om hun productie van spitsen. De meeste van deze werven waren gevestigd aan de Ne(d)erschelde (de Schelde tussen Temse en Merelbeke), de Bovenschelde en de Rupel, langs de Maas (nabij Luik) en de Samber (nabij Thuin / Charleroi), en in de omgeving van Gent en Antwerpen.⁸⁰ (bijlage XL) Door het destijds afnemende belang van transport via de binnenvaart, en door de overschakeling naar schepen met grotere tonnenmaat, gingen veel van deze kleinere scheepswerven failliet in de tweede helft van de twintigste eeuw. Hier een selectie van de meest notoire werven bekend om hun spitsenproductie:⁸¹

- J. Boel & zonen, Temse
- C. Van Damme, Baasrode
- E. – L. Van Praet – Dansaert, Baasrode
- H. – O. Engelen – Van Landeghem, Buggenhout
- L. Mainil & kinderen, Ledeborg
- Van Kerckhove, Merelbeke
- Van Garsse, Moerbeke
- M. J. Van Garsse, Moerbeke
- Scheepswerf De Durme, Tielrode
- F. De Wachter, Boom
- R. De Winter, Boom
- Scheepstimmerwerven Claessens, Boom
- P. De Roose, Melle

- L. Mory, Péronnes-lez-Antoing
- J. & F. Plaquet, Péronnes-lez-Antoing
- Michot frères, Thuin
- Union Batellière, Thuin
- P. Lacroix, Flawinne
- Wilmotte frères, Namèche
- Jabon frères, Ombret-Amay
- Atelier de la Dendre, Deux-Acres

⁷⁹ Jacops, "Enkele scheepstypen", 68–69.

⁸⁰ Cees Rademakers, "Op avontuur naar Gent", *Ruimschoots*, Ruimschoots, 4 (oktober 2002) en Edouard W. Bogaert, *La construction navale en Belgique, 1945* (Brussel: Office de publicité, 1945), 34.

⁸¹ Overzicht gebaseerd op olijstingen door BOGAERT (E. W. Bogaert, *La construction navale en Belgique, 1945*. Brussel: Office de publicité, 1945) en door WAETERLOOS (H. Waeterloos, "De Scheepsbouw in België", Diss. lic. economische wetenschappen, Rijksuniversiteit Gent, 1952), en op eigen kennis uit de voorbije gesprekken en scheepsbezoeken.

De tijdens het onderzoek bezochte schepen zijn allen gebouwd op een van bovenstaande (of verwante) werven. Spitsen die onder Belgische vlag voeren waren over het algemeen schepen van Belgische makelij. Ondanks de hoge invoerrechten werden op Belgische werven soms ook schepen voor Franse bestellers afgewerkt, en ook voor Nederlandse namen werden spitsen gebouwd, vooral vanaf de jaren '50.⁸²

Ook in Frankrijk, Nederland en Duitsland hebben honderden grote en kleine werven bestaan waar spitsen – steeds met hun streekgebonden bouweigenschappen en -verschillen – gebouwd werden.

“Daar is geen plekje waar het werk stilligt; in razende vaart wordt den bouw voltrokken. Het machtige mensenwerk groeit in één bezieling en in één geest tot een massale kolos onder de bruine vereelde handen die het geheim dragen van een overgeërfd vakmanschap. (...)”⁸³

⁸² Bogaert, *La construction navale en Belgique, 1945*, 58 en De Groot, *Volaan vooruit.*, 24. In de negentiende eeuw was het overigens niet geheel ongewoon om met een Belgisch schip naar Frankrijk te varen om het daar te verkopen: Chantre, *La péniche, ma vie.*

⁸³ “Tussen water en wind” (Langerbrugge, 3 juni 1960), AIM00196604, VRT Beeldarchief.



Afb. 1 Spits 'Alyv' (1938) in het droogdok van de Baasroodse museumwerf.



Afb. 2 Spits 'André' (1929) met roef aan de den.



Afb. 3 Spits 'Conchita' met salonroef aan de Visserij te Gent.



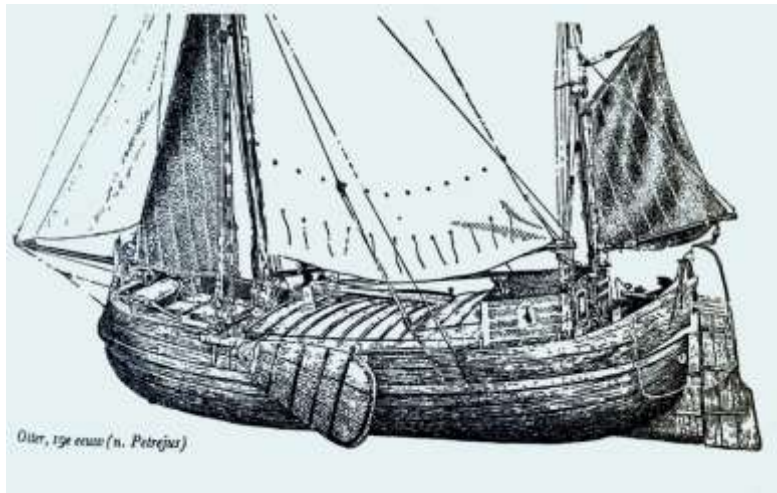
Afb. 4 SARMA spits 'Klafer' (1942, werf De Wachter, Boom). Bemerkt de ietwat spitse kont, de uiterst kleine stuurhut en de getrapte roef.



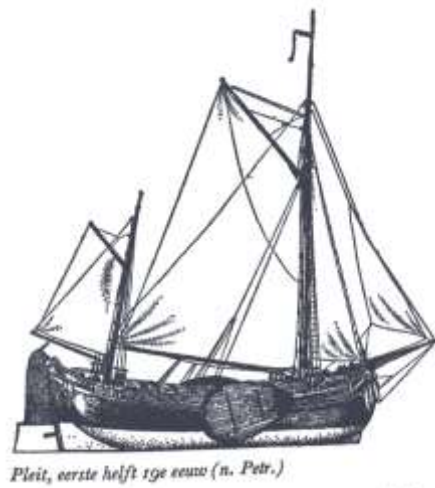
Afb. 5 Strasbourgspits 'Ship-ping', gezien vanaf de Stropkaai in Gent. Bemerkt het ontbreken van zeeg en het opgeboeide achterdek met de ronde patrijspoortjes.



Afb. 6 TAMSA spitsen. Bemerkt de hoge, vierkante roef en het geveegde achterschip.



Afb. 7 Otter.



Afb. 8 Pleit.



Afb. 9 Twee houten walen naast elkaar. Bemerkt het grote opgeklapte roer, de mast en de woning in het midden van de luikenkap.



Afb. 10 Op de luikenkap van een uiterst knap onderhouden waal.



Afb. 11 Geladen baquet de Charleroi.



Afb. 12 Baquet 'Les Deux Soeurs' met zijwaarden.



Afb. 13 Een kempenaar.



Afb. 14 Dortmunder Rijnship.



Afb. 15 Europaschip.



Afb. 16 Luxemotor.

2. De schipperswoning

Voor een schipper is zijn schip niet enkel een vervoermiddel waarmee hij een economische handeling verricht, het is bovendien zijn woning.⁸⁴ Algemeen gesproken bevond zich op de spitsen steeds een woning in of op het achterschip en een kleinere woonruimte voor de kinderen of voor de matroos in het voorschip. De eigenlijke woning in een spits meet gemiddeld zo'n 4 op 3,5 tot 4m, alles bij elkaar. Daar moest alles in gebeuren.⁸⁵ Doorheen de bestudeerde periode 1890 – 1955, de hoogdagen van de spitsen, veranderde er heel wat, zeker op technisch vlak: de voortstuwingsmethodes wijzigden, het roerwerk veranderde, er werden andere wijzen van laden en lossen geïntroduceerd, ... Maar ook de manier van samenleven, de ruimteperceptie en de huishoudelijke technieken veranderden. Dat alles had zijn weerslag op het leven in en de opbouw van de leefruimte. De schipperswoning evolueerde mee. De toename in leefoppervlakte bleef echter beperkt.

In dit deel is gefocust op de eigenlijke woning van de schippersfamilie aan boord. De evolutie van de opbouw ervan wordt besproken aan de hand van de bovengenoemde ontwikkelingsgang. Ook de stijlopvatting van het interieur wordt bekeken. Maar eerst en vooral is geschetst hoe een schipper de spits die hij voor ogen had van droom over plan tot werkelijkheid zag worden.

“(...) Regelmatig kunnen we dan ook op de scheepswerf schippers aantreffen die hun stoutste droom, hun hoogste betrachtingen laten omzetten. Maar het is slechts na rijp en wijselijk beraad dat zij tot de aankoop van een nieuw vaartuig overgaan. In de overeenkomst is er immers sprake van ettelijke 100.000'en franken. Een binnenvaartuig is uiteraard geen goedkoop massaproduct. Maar gelukkig is de opdracht in veilige handen, en wordt het wonderlijke droombeeld in werkelijkheid omgezet. (...)”⁸⁶

Opdrachtgeving voor de bouw van een spits

Elke scheepswerf bezat een eigen standaardontwerp voor de bouw van een spits.⁸⁷ Gelijklopend met de technische ontwikkelingen binnen de spitsenvaart kon dat standaardplan door de werf worden aangepast of vernieuwd. Af te leiden uit de ingekeken correspondenties kon er op verschillende wijze een schip besteld worden. De eerste optie was om bij de werf aan te kloppen om een volledig nieuw schip te bespreken, gebaseerd op de standaardplannen. Zo kon de schipper al bijzonderheden speciëren voor de bouw van het casco (cfr. infra). Een andere mogelijkheid was om de werf aan te schrijven met de vraag of er (motor-) spitsen op stapel stonden die binnen afzienbare tijd, eventueel aan een vooropgestelde prijs geleverd konden worden. De werf kon dan uitnodigen om de schepen die op dat moment in aanbouw waren te komen bekijken. Er werden dus

⁸⁴ Rudy Van Campenhout, “De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief” (Sint Eligiusinstituut, 1967), 48.

⁸⁵ “Schipers van weleer”.

⁸⁶ “Tussen water en wind”.

⁸⁷ Interview met Jan Annemans (1), geïnterviewd door Waander Devillé, 24 april 2016.

schepen on spec gebouwd.⁸⁸ Dit soort vraag kwam vaker voor naarmate de eerste helft van de twintigste eeuw vorderde, afgezien van de crisistijd in de jaren '30. Dat valt mogelijk te verklaren door het steeds stijgende aantal rederijen, welke minder aandacht hoefden te besteden aan de details van het schip waarop hun zetschippers voeren. De afbouw kon dan nog naar wens van de koper gebeuren.

Vóór de definitieve doorbraak van de rederijen voer het overgrote deel van de schippers voor eigen rekening. Een eigen schip bezitten was een droom en een grote trots.⁸⁹ In het geval van de particuliere schipper verliep de bestelling verder als hieronder beschreven:

Volgens het budget, de smaak en de noden van de schipper kon deze kiezen naar welk standaardplan zijn schip gebouwd moest worden. Zowel voor het casco als voor de woning bestonden algemene typeplannen. Het was dus niet zo dat voor elk schip een geheel nieuw plan werd getekend. Over het algemeen werd op de plannen een lijst bijgehouden van welke schepen volgens het betreffende plan gebouwd werden. Blijkens deze lijsten werden de typeplannen niet afgevoerd van zodra een nieuw plan werd opgemaakt: het zelfde plan werd in sommige gevallen aangewend tot haast 30 jaar na het initiële ontwerp. Naast de algemene plannen waren er spantenplannen voor de romp, panelenplannen voor de interieurbetimmering bestemd voor de zagerij waarop dan gevarieerd kan worden, enzovoort. Van deze specifieke werkplannen schijnen echter minder tekeningen bewaard. (bijlage IX & XIV)

Afgezien van de typeplannen had de werf ook fotografische referentie- en publiciteitsdocumenten, die eerder toegespitst waren op de binneninrichting. Aan de hand van foto's kon de schipper een idee krijgen van wat de werf voor hem kon verwezenlijken.⁹⁰ Men koos voor een typeplan, inspireerde zich op de getoonde foto's, en noemde bijkomende persoonlijke wensen. Voor de scheepsvorm, de inrichting en voor andere details werd daarbij fel gekeken naar de schepen van bevriende schippers. Dikwijls vallen in de bestekken dan ook verwijzingen te lezen als: "voorschip volgens bouwnummer #", of "achteronder zoals bij schipper X of Y". (bijlage XXVIII & XXXIII)

Voorts viel er te personaliseren door de keuze in houtsoorten waarin de woning van het schip zou worden uitgevoerd, hoe de (kast-) deuren werden ingevuld, en zo verder (zie hoofdstuk Materiaalgebruik). (bijlage XIII)



Getekend: Van Walderen

In de periode van 1911 tot 1942 schijnen de scheepsplannen uit het archief van de Baasroodse werven nagenoeg allemaal ondertekend – of in een enkel geval bestempeld – door de heer Van Walderen. Gustave Van Walderen was samen met zijn broer Jean technisch tekenaar op de werf Van Damme en woonde op het Dorpsplein n°8 in Baasrode. Vandaag is de familie uitgestorven.⁹¹

⁸⁸ Bevestigd door De Groot, *Volaan vooruit.*, 28.

⁸⁹ Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 26.

⁹⁰ Marie Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 2 (Oostende: Jacops, 1990), 30.

⁹¹ Jan Annemans, "mail: Woningen op spitsen", 29 juli 2016. Uit de burgerlijke stand van Baasrode blijkt de geboorte van Cesar Emmanuel Vanwalderen (1906-1913) en Jan Frans Vanwalderen (1908-1971). Allicht zoons van de gebroeders

Naast het contract werd een bestek opgemaakt voor het te bouwen schip. (bijlage XXXIV) Algemeen zijn daarin volgende onderwerpen gespecificeerd:

- Het scheepstype, de afmetingen over het hele schip, de spantenafstanden, de dikte van de materialen, materiaal van het casco, ...
- Het smeedwerk (en eventueel gietwerk)
- Het stuurwerk
- De houtwaren, zoals de buiting, de luiken, de mast (rondhout), ...
- De betimmering van de woongedeeltes
- De schilderwerken voor binnen- en buitenwerk
- Bijleveringen

Doch niet elk bestek was even uitgebreid opgemaakt. In de geziene documenten van de jaren 1890 gaat het meestal slechts om enkele bijzonderheden bijgeschreven in het contract, met een verwijzing naar een plan. Vanaf de twintigste eeuw werd een standaard besteklijst uitgeschreven, en in 1909 doken de eerste voorgedrukte besteksjablonen op, welke in het veel gevallen bol stonden van de toevoegingen, maar een enkele keer ook quasi blanco werden ondertekend.

De betaling gebeurde typisch in schijven. Bijvoorbeeld werd bij het tekenen van het contract een voorschot gegeven, gevolgd door een som bij het op stapel zetten, een som wanneer het in de spanten of in de dennenbomen stond, een som bij het afleveren, en eventueel nog een laatste deel op afbetaling. Het betalingsplan was mee vervat in het contract. (bijlage XXXV)

Overigens zijn meerdere contracten en bestekken door de uitbesteder ondertekend met een kruis, wat er op wijst dat de schipper niet kon lezen en/of schrijven (zie hoofdstuk Opvoeding en onderwijs). (bijlage XXXVI)

Afgezien van de nagelvaste onderdelen voorzag de werf ook in andere onderdelen van de uitrusting. Het fornuis, de lampen, de schouwpijpen, ... waren dan in de aankoopprijs vervat. Tafels en stoelen werden door de werf geleverd, net als spiraalbodems voor de bedden.⁹² Sommige van deze stukken zijn trouwens nauwelijks nog te uit het schip te verwijderen eenmaal het geheel is afgetimmerd.

Wat betreft de overige scheepsuitrusting waren zaken als schoorbomen, anker (-lieren en -kettingen), naamborden, ... steeds meegeleverd, maar werd het schip te water gelaten zonder motor. In de overeenkomsten voor motorschepen werd slechts gewag gemaakt van 'een motorfondatie te voorzien sterk genoeg voor een krachtbron van X pk's'.

Volgens de getuigenissen scheen de schipper zelf zich over het algemeen in mindere mate te interesseren voor de opbouw van de woning. Terwijl hij erover waakte dat de technische bijzonderheden naar wens waren en er een krachtige motor geplaatst werd besliste bij veel koppels vooral de vrouw mee over de details van de woning.⁹³ Toch was het interieur een dierbaar en kostbaar bezit: tijdens de oorlog demonteerden sommige

tekenaars. Verdere info over de tekenaars zelf ontbreekt vooralsnog. Stempeldetail: plantekening voor schip *Union*, Baasrode, november 1991 (SB-96-930-032), Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

⁹² Jelle Annemans wist te melden dat de tafel voor in de woning traditioneel een geschenk was van de (Baasroodse) werf. Geen andere bron kon dit bevestigen. Interview met Jelle Annemans, geïnterviewd door Waander Devillé, 23 juni 2016.

⁹³ Interview met Roger Aelbrecht, geïnterviewd door Waander Devillé, 8 juli 2016.

schippers de hele interieurs om ze te verbergen en te behoeden voor oorlogsschade.⁹⁴ Ook niet alle schipperskoppels waren ongevoelig voor modeverschijnselen. Daarvan getuigen de oude heringerichte woonsten. Vooral in de loop van de jaren '60 werden originele interieurs uitgebroken om in een meer modern binnenwerk te kunnen voorzien, tot ontsteltenis van de liefhebber vandaag. Bij hedendaagse verbouwingen en restauraties van oudere schepen wordt niet zelden een fraaie originele beschietsing teruggevonden achter een formica-wand of eternit plafondplaten.

Opbouw van de woning

Doorheen de tijd nam het onderkomen van de schippersfamilie andere vormen aan om reden van technische vooruitgang, eigen wensen, of nieuwe mogelijkheden. Hieronder volgt een chronologische doorloop. De beschrijving van het interieur gebeurt in de tegenwoordige tijd, om het lezen te vergemakkelijken.

Enkele voorgangers van de ijzeren spits werden al beknopt aangehaald in het eerste deel van deze scriptie.

Bij het houten walenschip, een voorganger van de ijzeren spits (cfr. supra), was de woonst steevast in het midden ingeplant, soms samen met een stal voor de trekdieren en met een vertrek voor de kinderen of de matroos in het achteronder.⁹⁵ Waarom de woning in het midden was is niet geheel duidelijk. De fragiliteit van deze houten platbodems is wel bekend. Mogelijk diende de woning in die zin dus als verstevigingsverband, of werd al te onvoorzichtig midscheeps laden ermee belet, wat immers het reële risico op een breuk van het schip inhield.⁹⁶ Daarnaast zijn de stampende, rollende, ... bewegingen van het schip het minst voelbaar in het midden van het schip, al zijn die bewegingen op het binnenwater sowieso uiterst beperkt.⁹⁷ Een andere mogelijkheid is dat de middenroef aanvankelijk voor de eigen trekdieren bestemd was, maar dat het middenvertrek maar al te graag werd ingeruild voor het donkere achteronder.⁹⁸ Dat achteronder kon dan dienen als verblijf voor de kinderen of de matroos, en het betrekkelijk kleine vooronder als werkruimte voor de schipper.

Bij de baquet de Charleroi was er, afgezien van de lage dennenbomen en eventueel een afneembaar windscherm, geen sprake van een opbouw. De bijzonder kleine woning was voorzien in het achteronder, en door het absolute gebrek aan ruimte werd ook geslapen in het krappe vooronder en in de tabernakels.⁹⁹

Van het spitstype zelf werden nog enige tijd 'mixte'-vormen gebouwd: ijzeren sleepscheepen met een houten vlak volgens de afmetingen van de walenscheepen, soms met ietwat vallende stevens en een woonst in het achteronder zoals bij de baquets. De roerganger op het achterschip bevond zich vanaf dit moment dus steeds vlakbij de ingang van de woonst. (bijlage XVI) Veelal waren er bevestigingspunten voorzien voor het opstellen van een zeil boven de stuurpost ter beschutting tegen felle zon en neerslag. (afb. 62) Ook wanneer aan dek gekookt werd (zie deel 3) had men baat bij deze afscherming. Dergelijke tentconstructies moesten wel vlot

⁹⁴ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

⁹⁵ In het Antwerpse Maritiem Park staat een uniek houten walenschip, met name de Céphée, gebouwd in 1937 op een Franse werf, vandaag helaas in slechte staat. Opgenomen in de Inventaris Varend Erfgoed. "Céphée", *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 29 juli 2016, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99056>.

⁹⁶ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

⁹⁷ Arne Zuiderhoek, *Interieurs van zeegaande steden* (Zaltbommel: Aprilis, 2004), 15.

⁹⁸ De Groot, *Volaan vooruit.*, 9.

⁹⁹ Jacops, "Enkele scheepstypen", 23.

afgebouwd kunnen worden voor het varen onder lage bruggen. Die eerste beschuttingen zijn evenwel de evidente voorgangers van de latere permanente stuurhuizen. In de loop der tijd werd een vaste beschutting voorzien, die open bleef aan de achterzijde om voldoende bewegingsvrijheid bij het sturen met het inspet te garanderen. Ook deze hut moest tot op zekere hoogte kunnen worden afgebouwd om de doorgang onder lage bruggen te blijven garanderen. (afb. 16, bijlage XVII)

Enkele late uitzonderingen daargelaten bevond de woning zich dus in het achteronder en was ze gevormd in lijn met de ronding van de achtersteven. (bijlage XVIII, XIX & XXI) Vanuit een toegangskoekoek tegen het achterschild, of later vanuit de stuurhut, leidde steevast een draaitrap naar het achteronder. (afb. 17-21) Daar waren rondom ingemaakte kasten voorzien die meeliepen met de scheepshuid van de kont van het schip. (afb. 22) Hoge kleerkasten wisselden elkaar af met buffet-, leg- en ladekasten. In de regel waren twee alkoven voorzien – soms boven elkaar, die een kleine inloop hadden en met deurtjes van de leefruimte konden worden afgesloten. Wisselend zijn deze slaappleaatsen voorzien aan de voorzijde van de woning tegen het ruim aan (bijlage XX) dan wel tegen een zijwand (op de geziene Baasroodse plannen steeds aan stuurboordzijde). (afb. 23, bijlage XIX). De stoof stond centraal of iets uitgelijnd tegen de achterwand of tegen de voorste zijde van de woning, in een schouw, afgezet met (schroef-) tegels. (afb. 22 & 67, bijlage XX) Achter een van de kastfronten was ook al van bij de eeuwwisseling een pomp met pompbak voorzien, rondom eveneens afgezet met tegels. (afb. 67, XV) Soms werd in (een van) de slaapgedeelten nog een wastafel verwerkt in de kast. (bijlage IX) Tussen de kasten en de alkoven bleef zo nog een kleine 10m² aan leefruimte over, waarin dan een tafel en enkele stoelen waren geplaatst. Centraal op het achterdek, dat ruim was om het grote inspet op het roer te kunnen bedienen, bevond zich een *claire-voie* die de onderdekse woonruimte van daglicht voorzag. (afb. 24-25)

Aanvullend op de woning in het achteronder was ook een verblijf in het vooronder, maar de plannen van het vooronder zijn nooit in detail uitgewerkt en ook in de bestekken wordt het eerder summier besproken. In de schepen die we bezochten waar het vooronder nog min of meer intact was vonden we over het algemeen een alkoof voorzien aan één zijde en enkele kasten in de andere wand. (afb. 26) Het vloeroppervlak is hooguit 3m². Schouwen op het voordek zoals te zien op oude foto's doen raden dat er ook een kachel in het verblijf vooraan te vinden was, en in een enkel bestek werd een plooitafel voor het vooronder genoemd.

Gaandeweg werd de rechtstreekse bediening van het roer vervangen door een bediening via een kettingsysteem met een stuurrad (kettingstuurwerk), dat voor het eerst op foto's te zien is vanaf de jaren '20. Het gesloten maken van het stuurhuis werd hiermee mogelijk gemaakt: er moest geen rekening meer worden gehouden met het uitzwaaiende inspet. De stuurkettingen liepen, eventueel door kettingkokers, over het achterdek. Om klapperende kettingen en een vlot functionerend roerwerk te garanderen was het wel nodig dat het stuurrad (en dus het stuurhuis) voldoende dicht bij het roer (en dus achteraan het schip) geplaatst waren. Vanaf dat moment waren ook de eerste roefopbouwen te zien op spitsen met volle kont. Een kleine verzonken roef aan de den, op de plannen aangeduid als keuken, was een eerste bovendekse aanvulling op de woning of de alkoof in het achteronder. (bijlage XXII & XXXI)

Vanaf de jaren '20 deed ook de motor haar intrede in de schepen, wat de werven opnieuw deed experimenteren met de vorm van het achterschip en de plaatsing van de woning. Men wou bij de inbouw van een motor het verlies in tonnage uiteraard zo veel als mogelijk beperken.¹⁰⁰ Aan het eind van de jaren dan '30 kreeg de spits

¹⁰⁰ De Groot, *Volaan vooruit.*, 19.

dan min of meer haar vorm zoals die nog enkele decennia nagevolgd werd, zodat dit globaal het model is dat vandaag nog het meest herkenbaar is op onze binnenwateren. Vele schepen werden de van werf af gebouwd als motorschip, of zo ontworpen dat een motor makkelijk in te bouwen was. Dat had ingrijpende gevolgen voor het uitzicht van de schepen vergeleken met de sleepspitsen. Om te beginnen werd het roer veel kleiner: de motor maakte hogere snelheden mogelijk dan wanneer het schip gesleept zou worden, waardoor de noodzaak van een roer met grote hefboom kwam te vervallen. Het achterschip werd doorgaans geveegd uitgevoerd zodat de schroef voldoende water kon nemen, en dat leverde de lijnen van de zogenoemde 'torpedo'-spits op. Een ander gevolg van dit 'bijgeschaafde' en oplopende achterschip was dat het achteronder veel minder ruimte bood. De ruimte die nog overbleef in het achteronder werd in de meeste gevallen bestemd als machinekamer. De woning verhuisde aldus bovendeks. (bijlage XXIII)

De roef kon voor de stuurhut – aan de den (afb. 2, bijlage XXIII, XXIV & XXV), of achter de stuurhut komen (afb. 3, bijlage XXXII). Gekeken naar plannen en foto's doen beide wijzen van opbouw hun intrede halverwege de jaren '20. Het lijkt, gelet op de verscheidenheid in de ingekeken plannen, een kwestie van persoonlijk voorkeur van de schipper te zijn. Sleepspitsen werden traditioneel gebouwd met de roef aan de den, uit logisch gemak, om op het achterdek met het lange helmhout te kunnen sturen.¹⁰¹ De tweede optie – de salonroef – lijkt het niettemin gewonnen te hebben na de oorlog. Daar zijn verschillende redenen voor te bedenken: ten eerste had de schipper op die manier een beter zicht over zijn schip. Bijkomend bevond hij zich zo dicht bij het ruim en de luikenkap – bij zijn werk – dan wanneer de roef daar nog tussen zou liggen. Men hoefde aldus minder langsheen de roef te lopen: met de woning achter de stuurhut konden de gangboorden rondom enigszins versmald worden met weer wat ruimtewinst in de roef tot gevolg. Tegelijkertijd kwam de privé van de woonst zo op enige afstand van het 'werk' te liggen. De terechte vrees dat een havenkraan tijdens het laden tegen de woning aan zou stoten werd ineens getemperd. Voorwaarde voor een dergelijke opstelling was wel dat het roer via een assen- of cardanoverbrenging werd bediend: een kettingstuurwerk werkt maar goed tot een bepaalde afstand die overbrugd moet worden.¹⁰²

Vanuit de stuurhut leidt een viertal treden omlaag naar de deels in het dek verzonken roef die, net als bij de woningen in achteronder, voorzien is van kasten rondom. (afb. 27-28) Alle ruimte wordt benut. Het grote verschil zit hem in de ramen die aan stuur- en bakboordzijde zijn ingebracht. Aan beide wanden komen de kasten tot onder de vensters, afgedekt met marmeren tabletten, op ongeveer een meter hoogte. (afb. 28) De ruimte onder de gangboorden is aan weerszijden benut voor diepe kasten (afb. 27 & 29); de overliggende wanden zijn vaak de spiegelzijde van elkaar. De aan de stuurhut grenzende wand is ingenomen door hoge (kleer-) kasten. Tegen de overliggende wand staat de schouw, met aan weerszijden een (eventueel schuif-) deur naar de slaapkooien. De meeste roeven voldoen aan deze planbeschrijving. Men onderscheidt een roef aan de den (voor de stuurhut) en een salonroef (achter de stuurhut). Algemeen zijn deze twee versies elkaars spiegelbeelden in plan. In sommige gevallen was de stuurhut groot genoeg gehouden om er enkele woonfuncties in te brengen: een tafel, een fornuis, een gootsteen konden er dan voorzien worden. (afb. 30) Nadeel was dat op die wijze niet meer enkel de roerganger last kon ondervinden wanneer de stuurhut afgebouwd moest worden voor het passeren van lage bruggen en dergelijke. De indeling was ook hier naar gewoonte van de werf en naar keuze van de schipper.

¹⁰¹ Ibid., 21.

¹⁰² Interview met Jelle Annemans.

Veelvoorkomend zijn ook de roeven met zogeheten theehut of T-hut. De naam doet erg Nederlands aan, maar er lijkt geen andere bewoording bekend. Deze theehut vormt de overgang tussen de roef en de stuurhut. Ze is iets smaller dan de roef om voldoende ruimte te laten aan de bolders, en is iets minder in het dek verzonken, om voldoende vrije hoogte creëren in de onderliggende machinekamer. Vaak was de keuken er in ondergebracht. Een doorgang naar de stuurhut was niet altijd voorzien; de kachelpijp van het fornuis moest het stuurhuis verwarmen en men kon communiceren met de roerganger langs een doorgeefluikje.¹⁰³ De Sarma spitsen (cfr. supra) zijn opgevat volgens deze getrapte opbouw. (afb. 4, 31 & 44))

Ook tussenvormen met bijvoorbeeld een roef en een achteronder zijn gebouwd. (bijlage XXII & XXXI) De slaapkooien waren dan ingericht in het achteronder.

De roef

Mogelijk verwarrend is het gebruik van het woord 'roef' (Fr: roufle). Sommigen duiden ermee op de hele woning. Anderen doelen enkel op dat deel van de woning dat zich bovendeks bevindt. Soms wordt zelfs een tentconstructie of afscherming voor de schipper aan het roer als roef benoemd.

In de literatuur zijn verschillende definities terug te vinden. De Maritieme Encyclopedie geeft de volgende omschrijving van een roef:

“Overdekte ruimte op of onder het dek van een schip, die wordt gebruikt tot verblijf. Bevindt zich in het achterschip achter het ruim en voor de stuurplaats (...). Op binnenschepen staat de roef doorgaans achter de luiken en is soms ten dele in het dek ingelaten. Dient hier als woonruimte en/of keuken en tegenwoordig ook als stuurhuis. Reikt op deze schepen niet over de gehele breedte van het vaartuig, maar slechts tot aan de gangboorden. Meestal zijn er ramen in aangebracht.”¹⁰⁴

Ook in de bestekken is soms een drievoudige opdeling gemaakt waarbij voorkajuit, achterkajuit en roef apart beschreven staan. Marie Jacops duidt met de roef de verzameling keuken-salon-eetkamer aan.¹⁰⁵ Maurice Kaak beschrijft in zijn werk het ontstaan van de roef. Die is niet zonder meer gelijk aan de schipperswoning of aan een overdekte ruimte op het achterdek. Er kan pas sprake zijn van een roef bij een opbouw op de dennenbomen. Ook maakt hij een onderscheid tussen de laad- en de woonroef.¹⁰⁶

Men kan algemeen onderscheiden:

- De salonroef, welke deels verzonken is in het achterdek.
- De paviljoenroef, welke de volledige breedte van het achterdek inneemt.
- De laadroef, bedoeld om (bovendeks) meer goederen aan boord te kunnen nemen
- De voorroef, welke vóór de luikenkap is ingeplant.

¹⁰³ Jan Kroes, “‘Spits’ herkenning voor de pleziervaarder”, *machinekamer.nl*, oktober 2011, <http://www.machinekamer.nl/forum3/viewtopic.php?t=758>.

¹⁰⁴ *Maritieme Encyclopedie*, s.v. “roef”.

¹⁰⁵ Marie Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 3 (Oostende: Jacops, 1990), 3.

¹⁰⁶ Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw*, 119–122.

- De middenroef, welke midscheeps is ingeplant, zoals de woningen die we terugzien op walenschepen.
- De t(h)eehut, een opbouw ter verblijf die *op* het dek staat en er dus in principe niet in verzonken is. Vaak vormt deze de verbinding tussen de roefopbouw en de stuurhut, en is ze iets smaller en hoger dan de roef zelf.

In dit schrijven wordt met de 'roef' het bovendekse deel van de woning bedoeld, al dan niet in het dek verzonken.

Opvattingen over het interieur

Er bestaat een verschil met de interieurverzorging van passagiersschepen, waarbij het camoufleren van lawaai en trillingen de eerste prioriteit en zelfs al vroeg een terrein van speciale studies was. Op een binnenschip waar slechts één familie op voer werden echter meer concessies gedaan teneinde de beperkte ruimte zo optimaal mogelijk te benutten. Ook nog wanneer motoren in de binnenschepen werden ingebouwd bleef de woning op of in het achterschip, en dus recht aan de machinekamer gelegen. Wél parallel aan de bouw van passagiersschepen is dat het lange tijd de werf zelf was die voorzag in de inrichting en bemeubeling van het verblijf op het schip. Een reeks technische evoluties in de negentiende eeuw bracht voor het eerst sinds lang een schaalvergroting in de scheepsbouw. Pas vanaf dat ogenblik werden voor het eerst specifieke woninginrichters en meubelfirma's aangesteld voor de interieurvormgeving van de schepen, en dan nog met mondjesmaat, enkel voor de rijkste en/of grootste (passagiers-) schepen. Tot in de jaren 1900 bleven de wanden en schotten, ook op passagiersschepen en zeker onderdeks, vaak onbetimmerd en kaal, zoals ook mag blijken uit dit citaat:

“Tot ver na 1900 verzorgde de werf de interieurs zelf. Voor de laadruimte werd niets bedacht. Men stuwde de goederen eenvoudig tegen de spanten, krommers en leggers en op de denningen. Enkele timmerlieden legden zich op de verblijven toe, in zoverre dat zij de wanden betimmerden en van sierwerk voorzagen als het schepen voor de passagiersvaart betrof (...).”¹⁰⁷

De timmerlieden die de woningen aftimmerden hadden elders hun specialisatie. Anders dan bij de gewone schrijnwerkerij zijn rechte lijnen en hoeken absoluut zeldzaam op een schip. “Scheepsarchitectuur is geen bouwkunst in de landelijke zin.”¹⁰⁸ Bij het restaureren en (her-) assembleren kan omzeggens geen enkel element omgewisseld worden, daar de vorm uniek is om op een welbepaalde plaats aan te sluiten.¹⁰⁹ Er was tot de eerste jaren van de twintigste eeuw ook geen specifiek jargon voor de inrichting van het scheepsinterieur.¹¹⁰

In de wereld van de passagiersschepen woedde een wedloop in prestige in de nasleep van de Eerste Wereldoorlog. Een eerste lichting maritieme interieurvormgevers leefde zich uit. Barokke en klassieke

¹⁰⁷ Zuiderhoek, *Interieurs van zeegaande steden*, 12–14.

¹⁰⁸ *Ibid.*, 8.

¹⁰⁹ Interview met Jelle Annemans.

¹¹⁰ Zuiderhoek, *Interieurs van zeegaande steden*, 14.

vormtotaal werden afgewisseld met interieurs in Lodewijk- en empirestijlen. De parallel kan worden gemaakt met de (Amerikaanse) luxehotels – tijdelijke verblijven, zoals ook de lijnschepen dat waren – die met de reïncarnatie van deze stijlen wouden getuigen van weelde en goede smaak.¹¹¹

De inrichting van een binnenschip gebeurde in een radicaal andere context, dat spreekt voor zich. De verblijven dienden opgevat als gezinswoning voor het leven en niet als een tijdelijk prestigéséjour. Alles moest duurzaam zijn, bestemd voor dagelijks gebruik. De vaste afmetingen van de spitsenschepen lieten daarenboven weinig ruimte voor fantasieën of excessen. Anderzijds waren die paar vierkante meters de enige plaats aan boord waar zich enige luxe kon manifesteren. Geen stukje naakt ijzer was er te zien.

Op kleinere zaten bleven de timmerlieden van de werf de woningen aftimmeren. Stijlelingen bleven in de interieurs van de binnenschippers binnen de perken, verschillen in houtwerk zijn eerder subtiel te noemen. Als er een uitgesproken stijl op te merken was dan viel die veelal af te lezen uit de glasramen en het hang- en sluitwerk. Opmerkenswaardig daarbij is dat de schilderwerken en de beglazing niet gebeurden door werkkrachten van de scheepswerf. Hiervoor werden schilders en glazeniers uit het nabijgelegen dorp ingezet.¹¹² Tekeningen van het glaswerk zullen in de archieven van scheepswerven dus niet worden aangetroffen, en ook de verschillen tussen werven onderling hingen af van de ingeschakelde ambachtsman.

Aan boord leefde de negentiende eeuw nog even door. Van frivole, florale, of Oosterse motieven, zoals die in trek waren begin twintigste eeuw, werden hints in de glasramen aangetroffen in de bezochte schepen of op foto's. (afb. 23 & 32) De beschouwde interieurs indachtig schijnt in de eerste plaats de art deco, met eventueel Weense invloeden, er uitgesproken ingang te hebben gevonden, zoals die ook in de architectuur aan land haar bloeiperiode had van de jaren '20 tot de Tweede Wereldoorlog.¹¹³ In de jaren '20 was het typisch de vensters van de stuurhut ten dele in gekleurd structuurglas uit te voeren, terwijl in het achteronder mat getekend en geslepen glasinvulling elkaar afwisselden. (afb. 33-34) De thematiek van de tekeningen was vaak de scheepvaart: scheepjes, ankers, touwen, een zicht op zee ... zijn veelvoorkomende motieven. (afb. 37-38) In de jaren '30 is een verdere stilering en geometrisering te bemerken. (afb. 39-41)

Een radicale stijluiting zal in deze kleine interieurs niet worden teruggevonden. Er is ook geen eigen vormtotaal ontwikkeld, zoals dat op zeeschepen in zekere zin wel is gebeurd (Arne Zuiderhoek onderscheidt in zijn werk bijvoorbeeld 'Transatlantisch Deco').¹¹⁴ Een modernistische vormtotaal heeft in elk geval nooit een ingang gevonden in de vormgeving van het interieur van de schipperswoningen op de spits. "Schippers zijn conservatieve mensen" is een meermaals gehoorde verklaring. De relatief kale, functionele vormgeving van het schip leek gecounterd te moeten worden door een – voor wie het zich kon veroorloven – knap uitgewerkte betimmering en afwerking van de woning, die toch een zekere rijkdom en weelderigheid, maar zeker een ingetogenheid uitstraalde. Waarom zou een schipper een 'machine-à-habiter' verlangen wanneer hij bij wijze van spreken op een werktuig of transportmiddel wóont?

Als belangrijkste regel bij de vormgeving van de woning gold: laat geen ruimte onbenut. Overall was wel een kastje of een schuifje ingemaakt. Schuiven onder het bed, langs de trap, luikjes in een valse wand, ... (afb. 43-44)

¹¹¹ Ibid., 19.

¹¹² Gesprek met Fernand Van Hoey, 24 april 2016.

¹¹³ Patricia Bayer, *Art Deco Interiors : Decoration and Design Classics of the 1920s and 1930s* (Londen: Thames and Hudson, 1997), 7.

¹¹⁴ Zuiderhoek, *Interieurs van zeegaande steden*, 26.

Alles moest intelligent vormgegeven zijn, of toch in de mate van het mogelijke. Dat komt in vele elementen naar voren: staven langs de vensterbanken en schouwmantel, verankermogelijkheden voor het servies in de kasten, tafels met afgeronde hoeken, ... zijn daar maar enkele voorbeelden van. (afb. 28) Tot slot was zo goed als alles 'vast': dat werd door de verzekering verplicht.¹¹⁵

*"Wat een eigen huisje voor de man aan de wal is is een eigen vaartuig voor de schipper. Voor hem betekent het alles."*¹¹⁶

¹¹⁵ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

¹¹⁶ "Tussen water en wind".

Materiaalgebruik

Hout¹¹⁷

Aan het einde van de negentiende eeuw werden de eerste ijzeren spitsen gebouwd. Nog tot aan de Tweede Wereldoorlog werden daarnaast echter nog houten binnenschepen gebouwd. Op de ijzeren schepen beperkte het houtwerk zich tot het rondhout en in sommige gevallen het roer, maar het waren vooral de opbouw van de stuurhut en het timmerwerk van de schipperswoning die nog maakten dat een timmerplaats nodig was op de scheepswerf. Op de tafels en de stoelen na waren alle meubels in de roef immers nagelvast en werd de interieurinrichting mee opgenomen in het scheepsbestek. De gebruikte houtsoorten zijn iets specifiekier dan de houtselectie voor ‘gewone’ meubelbouw en interieurbetimmering zoals aan wal gebruikelijk is. Het houtwerk binnenin het schip werd evenwel niet blootgesteld aan de zelfde nat-droog extremen (een rechtstreekse aanleiding tot snelle houtrot) als die die de scheepsromp moest verdragen. Toch moest men de schommelende luchtgesteldheid in de woning en de werking van het schip indachtig te houden. Ten eerste was de scheepsromp niet geïsoleerd: zonder verwarming vroor het ‘s winters ook binnen, terwijl de zon het ijzeren casco ‘s zomers kon veranderen in een oven. De fluctuatie in luchtvochtigheid laat zich ten gevolge raden. Anderzijds waren er factoren als krimp en trek en torsie van de scheepsconstructie door die zelfde temperatuurverschillen, door beladingstoestand en – wijze, door de krachten veroorzaakt door de voortstuwing en het vaarwater,... Om die reden was van de houten structuur van de woning hoegenaamd niets verankerd in de stalen wanden. Alles werd in elkaar geschoven en geklemd.¹¹⁸ Om al te snelle degradatie van het hout tegen te gaan maakte men met een beschermingslaag dat het hout niet rechtstreeks in aanraking kwam met de scheepshuid.

“Toen tsaar Peter de Grote naar de Zaanstreek in Nederland kwam om er volgens de geschiedenis het sloopstimmerbedrijf te leren was de sloopbouwer vóór alles een timmerman. Sindsdien is er heel wat water door de zeeg gestroomd en heeft de techniek zich op fantastische wijze ontwikkeld. En toch, de moderne timmerman speelt op de zaat nog steeds mee de eerste viool. Want ondanks het feit dat vaartuigen in ijzer en staal worden vervaardigd is het houtwerk nog zeer belangrijk en vereist het een bijzondere vakkennis. (...)”

(Uit: “Tussen water en wind” (Langerbrugge, 3 juni 1960), AIM00196604, VRT Beeldarchief.)

¹¹⁷ Voor de bespreking van de houtsoorten werden in de eerste plaats volgende werken geraadpleegd: J. Giuliano, *“Bois – essences et variétés”* (Vial, Dourdon, 1996) en N. Gibbs, *“De houtgids”* (Kerkdriel, Librero, 2006). Het gesprek met houten sloopbouwer en –hersteller Michiel Verras op 28 juni 2016 en met voorzitter van vzw Scheepvaartmuseum Baasrode Jan Annemans op 5 juli 2016 leverde nog extra detailinformatie uit de praktijk op.

¹¹⁸ Interview met Jelle Annemans.

Hieronder volgt een bondige bespreking van de meest courante houtsoorten aan boord.

Voor de opbouw van het stuurhuis en de lichtkoepels werd hoegenaamd enkel **teakhout** gebruikt, met koperen hang- en sluitwerk. Deze exotische houtsoort wordt al eeuwenlang gebruikt in de scheepsbouw – voor dekken, sloopshuid, voor trappen en eventueel de binnenbetimmering.¹¹⁹ Aan de wal wordt teakhout tegenwoordig nog gebruikt voor tuinmeubelen, raamkozijnen en puien,... al is de kwaliteit van de hedendaagse ‘tuinmeubel-teak’ soms twijfelachtig te noemen. Teak is goed bestand tegen weer en wind, ook zonder onderhoud. Het is weinig poreus en vrij stabiel (weinig krimp en werking). Dat laatste is een bijzonder belangrijke eigenschap voor gebruik in de stalen scheepsbouw of composietbouw, waar de constructie een hybride is van ijzer en hout, beide materialen met hun eigen krimp- en uitzettingscoëfficiënten. Teakhout is goudkleurig honingbruin en verdonkert bij blootstelling aan licht. Na blootstelling aan de elementen, krijgt het hout een meer grijzige tint met soms een lichte groenachtige zweem. Dit duurzame hardhout is zeer zacht en laat zich eenvoudig bewerken.¹²⁰

In de bestekken worden verschillende namen gebruikt voor de zelfde houtsoort: Moulmein teak, Birma-teak of Java-teak. Ook iroko-teak en Borneo-teak worden genoemd, welke strikt genomen geen echt teakhout zijn.

Nog voor het buitenwerk werd **abeel** gebruikt. Deze boom van de populierenfamilie gedijt op vervuilde en met zout water verzadigde grond, en is ook na verwerking uiterst resistent. Het hout is veel bruikbaar dan dat van de Canadapopulieren. Zolang de luikenkap uit houten luiken bestond werd abeel vrijwel altijd genoemd als materiaal voor de luiken. (bijlage XXXIII) Het is immers vrij licht en toch weerbestendig hout.¹²¹ Het hout heeft een lichtgele tint.

Voor de betimmering van de schipperswoning werd een onderscheid gemaakt tussen ‘gewone’, in de regel inheemse houtsoorten en (vaak exotische) luxehoutsoorten voor de zichtbare fronten. Achter de fronten zat een over het algemeen eenvoudige betimmering van eikenhout.¹²²

Eik (Europese of zomereik) is een nog steeds ruim toegepaste houtsoort, ook voor meubels en betimmeringen aan de wal. Het was het basismateriaal voor de betimmering van de schipperswoning, voor panelen, enzovoort. Het heeft de neiging tot intern verkleuren en splijten tijdens het drogen, maar is uiteindelijk stabiel en sterk en laat zich eenvoudig bewerken.

Een andere veelvoorkomende inheemse houtsoort is **essen**. Het hout is (licht-) geel van kleur, buigzaam en toch sterk. Es werd vaak gecombineerd met okoumé-hout (cfr. infra) Deze houtsoorten contrasteren sterk in kleur, zodat de tekening geaccentueerd wordt.

Ook in die zin werd het witte **erabel**-hout gebruikt voor de deurpanelen, dikwijls met een omkadering in okoumé.

Voor het eenvoudige vooronder, waar de kinderen of de matroos sliepen, werd **grenen** – in de geraadpleegde bestekken geduid met ‘grein’ – gebruikt. Het meer duurzaam Noors en Amerikaans grenen genoot de voorkeur. In een standaard bestekfiche van 1909 van de werf Van Praet – Dansaert was ‘grein’ zelfs voorgedrukt als standaardmateriaal voor de uitvoering van het vooronder. (bijlage XXXVI) Maar ook voor kastfronten en voor de vloer in de eigenlijke woning werd dennenhout geregeld toegepast. (bijlage XI) Grenen kan een eenvoudige maar knappe tekening met rode lijnen vertonen wanneer dosse gezaagd en geselecteerd op knoesten en afwijkingen.

¹¹⁹ Het gebruik van teak voor de binnenbetimmering was weinig courant en lijkt sommigen te verbazen, maar werd ons bevestigd door Michiel Verras en door inblik van de bestekken van de Baasroodse scheepswerven.

¹²⁰ Gesprek met Michiel Verras, 28 juni 2016.

¹²¹ Interview met Jan Annemans (2), geïnterviewd door Waander Devillé, 5 juli 2016.

¹²² Ibid.

Net als es en erabel is het veel lichter van tint dan mahoniehout. (afb. 45) Ook voor de buiting werd grenen gebruikt, en zelfs voor het rondhout en de houten opbouw van de stuurhut werd al eens pitchpine vermeld. (bijlage XXXIII)

In meer luxueuze interieurs werd veelvuldig gebruik gemaakt van **mahonie**. De tint varieert van een bleekrood tot een donker bruinrood wanneer behandeld. Ook Afrikaanse mahonie (khaya), en het iets hardere sapelli en sipo werden gebruikt. Dit hout kon eenvoudig overkomen uit de kolonie. Afrikaanse mahonie is de meest inferieure houtsoort met de naam mahonie. Net als sapelli behoort het tot de zelfde familie, en is het een goedkoper alternatief voor 'echte' Amerikaanse mahonie (swietenia): de nerf is recht en de kleur gelijkend, maar het hout is vaak getekend door minder aantrekkelijke donkere strepen. Sipo is geen mahoniesoort, maar is over het algemeen het meest homogeen en constant in kwaliteit. Het hout is dus erg gewild, maar moeilijker te verkrijgen dan Afrikaanse mahonie. De tekening van sipo is het meest rijk van de drie. De 'mahonie'-benaming of de nog bredere term **acajou** wordt voor deze houtsoorten vaak door elkaar gebruikt, waardoor moeilijk te achterhalen is welke soort werkelijk gebruikt werd.¹²³ Verder lijkt **loofhoutceder** uit Centraal- en Zuid-Amerika in uiterlijk en textuur nogal op mahonie. Dit hout behoort eveneens tot 'acajou'-familie en is vandaag eerder zeldzaam.¹²⁴

Ook **okoumé** uit centraal West-Afrika werd aangewend als luxehoutsoort. Net als mahonie heeft het hout een roodachtige kleur en ook de tekening vertoont gelijkenissen, maar okoumé is beduidend goedkoper te krijgen. In de geziene bestekken spreekt men geregeld van 'acajou okoumé', en wordt het erg vaak gecombineerd met essenhout voor het kleurcontrast. Okoumé splijt zelden maar verkleurt fel bij contact met ijzer, wat aan boord risico's inhield bij een slordige afwerking.

Notelaar is een relatief donker hardhout met fijne vezel, en was gewild voor de mooie tekening om te verwerken in de deurpanelen. Het is echter duur hout aangezien de boom oud genoeg moet zijn om bruikbaar hout te leveren. Overigens heeft het de neiging tot (ver-) kleuren onder invloed van temperatuur en sterke vochtigheid. In een enkel geval is **citroenhout** (citronnier) gebruikt. (bijlage XIII)

Overige materialen

Nog enkele materialen kwamen typisch voor in de scheepswoningen op spitsen.

In het grootste deel van de bestekken werd gevraagd om witte, zwarte of roze (*Rouge Royal*) marmeren tablettes 'met witte steentjes'. Meestijds was de schouw uitgevoerd in marmer, net als de bladen op de nacht- en buffetkastjes of de vensterbanken. Marmer was niettemin een kostbaar materiaal. Op de *Esmeralda* (Baasrode, bj. 1941) kreeg bijvoorbeeld enkel het slaapvertrek aan bakboordzijde een marmeren venstertablet: hier sliep naar gewoonte het schipperskoppel. Onder het raam van de kinderalcoof was een houten exemplaar voorzien. Ter decoratie kon een schilder ook marmerdecoraties aanbrengen op het houtwerk.¹²⁵ Hiervan werd tijdens het onderzoek echter geen voorbeeld aangetroffen.

¹²³ Met *acajou* worden officieel de tropische bomen van *Meliacea*-familie geduid, waartoe zowel de mahonie- als de cedersoorten behoren.

¹²⁴ Nick Gibbs, *De houtgids: een geïllustreerd handboek met meer dan 100 houtsoorten en hun toepassingen*, vertaald door Eddy Ter Veldhuis (Kerkdriel: Librero, 2006), 78.

¹²⁵ Gesprek met Fernand Van Hoey.

De panelen van de kastdeurtjes konden worden uitgevoerd in hout, en dan liefst met een eenvoudige sprekende tekening. Anderzijds kon men opteren voor een invulling met spiegels, geslepen glas of vitreaux.

In elke bezochte woning is minstens één spiegel – gewoonlijk boven de schouw – terug te vinden. Spiegels en invullingen met geslepen glas hielpen om de woning, zeker wanneer die zich onderdeks bevindt, helderder en ruimer te laten aanvoelen. (bijlage XII & XXVII)

Pronkstukken van de schipperswoning waren vaak de vensters in de (kast-) deurtjes, uitgevoerd in geslepen glas of met glas-in-koperramen. (afb. 35-42) Kenmerkend waren ook de sierdeurtjes als extra afsluiting tussen de stuurhut en de roef. (afb. 28 & 46) Op vele schepen hingen ze echter enkel op hun plaats wanneer er feestelijke visite kwam, of misschien als de kinderen van boord waren. Meesttijds werden deze precieuze deurtjes op een veilige plaats bewaard opdat ze zeker niet beschadigd zouden raken. (afb. 46). Ook de voorzetraampjes in glas in koper stonden niet altijd voor de vensters van de roef. (afb. 39) Deze praalstukken moesten derden “overtuigen van het fatsoen en de financiële draagkracht van het gezin en van de goede smaak en netheid”: er valt te denken aan een scheepsvariant van een ‘beste kamer’, zoals die er in vele woningen aan het begin van de negentiende eeuw was.¹²⁶

De verschillen in materiaalgebruik zoals we die konden afleiden uit de bestekken van de werven onderling blijven beperkt. Wel is dus een duidelijk onderscheid tussen de basisbetimmering in inheems hout en mahonie voor de meer begoede schipper. Meest opvallend: in de betimmering van de schipperswoning werd op de Baasroodse werven vaker het luxueuzere acajou / okoumé aangewend, terwijl in Boom het overgrote deel van de roefjes afgetimmerd werd met eiken- en essenhout.

¹²⁶ Sofie De Caigny, *Bouwen aan een nieuwe thuis : wooncultuur in Vlaanderen tijdens het interbellum* (Leuven: Universitaire Pers, 2010), 123.



Afb. 17 De halfopen stuurcabine van de 'Mon Désir' (1913) bij het Antwerpse MAS, met de toegangskoekoek zichtbaar.



Afb. 18 De toegangskoekoek op de 'Mon Désir' (1913).



Afb. 19 Draaitrap naar het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode).



Afb. 20 Draaitrap vanuit de stuurhut naar het achteronder van de 'Lou'.



Afb. 21 De draaitrap gezien vanuit het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode).



Afb. 22 De bakboordzijde van het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode). Bemerkt de kromming van de kastenwand, die meeloopt met het ronde achterschip. Links de kachel in een roodmarmere schouw met schroeftegels.



Afb. 23 Het achteronder van de 'Mon Désir' (1913, Merelbeke) met aan stuurboordzijde de deurtjes naar de slaapkooien. Bemerkt de claire-voie en de oplopende daklijn, die de kromming van het achterdek volgt.



Afb. 24 Zicht op het achterdek van de 'Mon Désir' (1913, Merelbeke) van onder de open stuurhut. Links de afgedekte claire-voie, rechts de ankerlier onder het inspet.



Afb. 25 De claire-voie op het achterdek van de 'Lauranda' (1928, Baasrode). Erlangs lopen de kettingkokers van de stuurhut naar het roerkwadant.



Afb. 26 Het vooronder van de 'Rejean', gezien naar bakboordzijde. Het panorama toont groter dan dat het verblijf is.



Afb. 27 Kastenwand onder marmeren tablet aan stuurboordzijde van de roef van de 'Rejean'.



Afb. 28 De roef aan de den van de 'Alyv' (1938, Baasrode). Bemerkt de schouw met rode marmer en schermstaven, de glasramen, de sierdeurtjes in de schouw, de tafel met afgeronde hoeken, en de slijtage van de vloer naar de slaapkooi van de schipper.



Afb. 29 De wandkasten lopen diep door onder het gangboord.



Afb. 30 De achterzijde van de ruime stuurhut van de 'Alyv' (1938, Baasrode), gezien vanuit de roef aan de den. Links een kast met wastafel, midden het kolenfornuis.



Afb. 31 Zicht naar achteren toe op de theehut vanuit de roef van de SARMA spits 'Rejean'.



Afb. 32 De deur met 'vitraux' naar het slaapvertrek in het achteronder van de 'Mon Désir' (1913, Merelbeke).



Afb. 33 De stuurhut van de 'Lauranda' (1928, Baasrode) met de typisch gevormde vensters met gekleurd structuurglas.



Afb. 34 Stuurhut met karakteristieke structuurglasvensters en salonroef op de 'Essex' aan de Gentse Muide in 1929.



Afb. 35 Zicht op het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode) vanuit de alkoof aan bakboordzijde. In de claire-voie hangt de petroleumlamp.



Afb. 36 De kastjes van de 'Lauranda' (1928, Baasrode) opgesierd met geslepen glas in koper. Let ook op de contrasterende tekening van het hout.



Afb. 37 Glasraam in het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode).



Afb. 38 Glasraam in het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode).



Afb. 39 Raam van de roef aan de den van de 'Alyv' (1938, Baasrode), met voorzetraampje en stormluik.



Afb. 40 Glas in koperraam in de slaapkooideur van de 'Alyv' (1938, Baasrode) aan stuurboordzijde. Bemerkt de opvallend gevormde klink en de lichtrand in de wand van de alkoof.



Afb. 41 Glas in koperraam in de slaapkooideur van de 'Loam' (1938, Boom) aan stuurboordzijde.



Afb. 42 Opgehangen kast met geslepen glas in de roef aan de den van de 'Loam' (1938, Boom).



Afb. 43 Zicht op de slaapkooi aan stuurboordzijde in het achteronder van de 'Lauranda' (1928, Baasrode).



Afb. 44 Zicht naar voren op de deurtjes van de roef van de 'Rejean'. Bemerkt het bergluikje rechtsboven. De radiatoren zijn vanzelfsprekend een latere toevoeging.



Afb. 45 Werken met de contrasten eigen aan het hout: een grenen paneel in een encadrement van acajou in het achteronder van de 'Lauranda' (Baasrode, 1928).



Afb. 46 De sierdeurtjes van de 'Rejean' zijn, zoals vaak, netjes in de kast weggeborgen.

3. Het leven aan boord

Het praktische en technische aspect van het leven aan boord van een spits wordt hier belicht. De psychologische en de sociale dimensie van het leven op beperkte ruimte en van het gedurig onderweg zijn kunnen een studie op zichzelf vormen.

“On a peine, aujourd’hui, à imaginer la pression qu’exerçait sur ses membres le groupe familial. Pas moyen de s’isoler. Parents et enfants vivaient les uns sur les autres pour tous les actes de la vie quotidienne. (...)”¹²⁷

Verlichten en verluchten

Gezien de zeer beperkte afmetingen van de woningen in het achteronder van de eerste spitsen en voorlopers moet het er vaak erg benauwd zijn geweest, zeker wanneer een heel gezin er plaats moest vinden. De woning was volledig onderdeks, grote gezinnen leefden er dicht op elkaar, er werd verwarmd op kolen en verlicht met petroleum, ... De mogelijkheden tot verluchting waren evenwel beperkt, zeker naar hedendaagse normen. Het toegangsluik naar het achteronder was meesttijds open om te voorzien in verse lucht. Als het regende plaatste men een paraplu over het open luik.¹²⁸ (cfr. supra: Baquet de Charleroi en de paraplvaart) Op stalen schepen met roef werden draaibare ‘helmen’ of ‘paddestoelen’ geïntroduceerd om de woning (op voor- en achterschip) van verse lucht te voorzien. Deze ventilatiepijpen waren voorzien van een deksel met karakteristieke vorm dat kon worden dichtgeschroefd. (afb. 47-48)

Ook de lichtinval was bescheiden. Om evidente reden waren geen vensters in de scheepsromp gebracht: het zouden extra breekbare elementen zijn geweest. De occasionele (kleine) botsingen met kaaimuren, kunstwerken en anderen schepen zijn immers onvermijdelijk. Bovendien kan de romp hoe dan ook haast volledig onder de waterlijn verdwijnen wanneer men vaart in geladen toestand.¹²⁹ Er werden dus openingen gemaakt in het dek om licht en lucht binnen te brengen. Kleine ‘citroentjes’ brachten licht van bovenaf onderdeks binnen. (afb. 63) Daarnaast was er een koekoek, soms de enige toegang, zoals op houten walen en baquets veelal het geval was. (afb. 49) Deze kap kon open en dicht; de venstertjes erin waren beschermd met tralies. Bij felle zon of ’s nachts kon dat daklicht dan afgedekt worden met een lap stof of een afdekkap.¹³⁰ Eventueel was er nog een ander (houten) luik op het achterdek dat kon worden opengelegd. Later verwerd deze koekoek enkel tot licht- en luchtgat en werd een aparte ingang naar de woning voorzien: vaak een houten schuifluik, later een toegangskoekoek tegen het schild die via een draaitrap naar de onderdekse woning leidde. (afb. 18-20, bijlage

¹²⁷ Georges Duby, “Frontières et espaces du privé”, in *De la première guerre mondiale à nos jours*, vol. 5, Histoire de la vie privée. (Parijs: Seuil, 1987), 72.

¹²⁸ De Groot, *Volaan vooruit.*, 12.

¹²⁹ Strasbourgschepen hadden een opgehoogd achterdek, een zogenoemde *paviljoenroef*, waar wel verzonken patrijspoorten boven de waterlijn konden worden ingebracht.

¹³⁰ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

XVI) De logische evolutie was de stuurplaats en de toegang tot de woning in het achteronder te overdekken met een vast stuurhuis. (afb. 50)

Had het schip een roef, dan waren – in het begin nog in toevoeging van de koekoek (afb. 51) – wel vensters, patrijspoorten of lichtranden ingebracht. Deze waren over het algemeen voorzien van stormluiken om zich te beschermen tegen overrollende golven, bijvoorbeeld bij geladen vaart op de Westerschelde.¹³¹ (afb. 52)

Verlichten deed men lange tijd met petroleumlampen. (afb. 53) Vanaf de opkomst van de motorspitsen in de late jaren '30 was er voor het eerst elektriciteit aan boord. Men kon dan, in elk geval zolang de motor draaide, verlichten met elektrische gloeilampen op 12, of later 24 volt. Maar men was spaarzaam en de petroleumlampen bleven evenwel volop in gebruik tot na de Tweede Wereldoorlog.¹³²

Verwarmen en koken

Verwarmen

Niet anders dan bij arbeidersgezinnen aan de wal diende de stoof niet enkel om op te koken, maar ook als warmtebron en als warmwatertoestel.¹³³ In schepen met een klein achteronder dat dienstdeed als woning, zoals op de baquets de Charleroi, was vaak een eenvoudige gietijzeren potkachel te vinden, gestookt met kolen. In spitsen werden meesttijds 'combinés' geïnstalleerd: een kachel met één of meer warmhoudplaten en eventueel een oven, zodat men er uitgebreider op kon koken. Zaken die kachels verkochten hadden soms modellen specifiek voor de vaart in magazijn. Deze kachels en fornuizen waren kleiner dan de exemplaren voor aan de wal, en hadden gaatjes in de poten om ze te kunnen verankeren in de vloer van de schipperswoning.¹³⁴ In de jaren '10 en '20 waren de 'parisiennes' bekend: vrij grote, wit gelakte kolenfornuizen, op kromme pootjes.¹³⁵ (afb. 54) De stralingswarmte van die kolenfornuizen was uiterst aangenaam, al moest men uiteraard tijdig kolen aanvullen om de stoof brandende te houden. De kachelpijp kwam uit op het achterdek (of soms boven aan de romp) en stak maar weinig uit: hij zou in de weg van het grote roerwerk zitten, of moest steeds afgebouwd worden wanneer men onder een lage brug voer. Lag het schip stil dan werd de schouw wel verlengd, om de kachel beter te doen trekken en de rook niet in de woning te laten slaan.¹³⁶ Het buiten uitstekende deel van de schouw inpakken of isoleren was een andere optie.¹³⁷ Een veelvoorkomende lading van spitsen waren kolen uit de Waalse mijnen, waarvan de schipper dan als betaling in natura een deel van kon gebruiken. De kolen of het brandhout voor eigen gebruik werden opgeslagen in een (kolen-) herft vlak aan de stuurhut. (afb. 55) In de spitsen met roef en stuurhuis waren er, wanneer men het zich kon veroorloven, twee stoven; één in elke ruimte. In sommige gevallen was de stuurhut ruim bemeten zodat de keukenfuncties er plaats konden vinden: men kon er dan koken en eten. In dat geval stond in de roef een kleinere kachel in een (soms fraai uitgewerkte) schouw, enkel ter verwarming.

¹³¹ Interview met Jelle Annemans.

¹³² Interview met Jan Annemans (1).

¹³³ De Caigny, *Bouwen aan een nieuwe thuis*, 52.

¹³⁴ Marie Jacops, "Faciliteiten aan boord", in *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 2 (Oostende: Jacops, 1990), 82.

¹³⁵ Interview met Jan Annemans (2).

¹³⁶ Jacops, "Faciliteiten aan boord", 83.

¹³⁷ Gep Frederiks, "Verwarmen aan boord en het koken op kachels", *Spiegel der Zeilvaart*, december 1987.

In de jaren '50 kwamen petroleumkachels in zwang, samen met de eerste vormen van centrale verwarming, dat tweede dan vooral op grotere schepen. De ketel kwam dan in de machinekamer te staan.¹³⁸ De gaskachels, zoals die aan de wal volop geplaatst werd in de jaren '60 en '70, kenden minder succes op schepen. Dat is ten dele te verklaren door de argwaan die schippers koesterde tegenover gas, dat zwaarder is dan lucht en dus tegen de bodem (van het schip) kan blijven hangen.¹³⁹ De eerste gasfornuizen met een beveiliging waren nochtans te vinden aan boord van schepen, en de keuring van de gasvuren was voor het varen in Duitsland verplicht vanaf de jaren '50.¹⁴⁰ Aan dek werd dan weer wel gekookt op gasvuren (cfr. infra). Elektriciteit werd tijdens de bestudeerde periode niet aangewend voor verwarming, wegens het grote verbruik van elektrische verwarmingstoestellen.¹⁴¹

Er kan nog toegevoegd worden dat isolatie van de woning, ook aan land, in die tijd nagenoeg onbestaande was. Een viltlaag (Fr: feutre) werd tegen de scheepshuid aangebracht als damp scherm.¹⁴²

Koken

Het koken gebeurde aldus op dezelfde vuren als waarmee men verwarmde. Koken en eten moesten goed gepland worden tijdens het varen: altijd was iemand nodig aan het roer. Overdag kon zelden met iedereen samen gegeten worden. Die kans was er wel na de vaartijden, of tijdens het wachten voor het versassen.¹⁴³

In de regel werd 's winters in de woning gekookt en 's zomers aan dek. Het koken gebeurde immers op de kachel, en 's zomers was een kleine en nauwelijks geïsoleerde ruimte als het achteronder al snel erg benauwd. Ook met de waarde van het binnenwerk indachtig kookte men graag buiten.¹⁴⁴ En het ware natuurlijk onzinnig geweest de 'grote stoof' aan te maken als het buiten warm was. Als het 's zomers slecht weer was zette men soms wel een draagbaar vuurtje op het vaste fornuis in de woning.¹⁴⁵

Bovendecks was dus hoegenaamd altijd een kookvuur(tje) aanwezig, over het algemeen op petroleum, gas of carbuur. (afb. 59) Dat bekken kon ondergebracht zijn een kookherft in het schild van het laadruim, of later in een van de tabernakels achter de stuurhut. (afb. 57-63). Men kon tijdens het koken droog staan onder de markies, of een andere tent- of zeilconstructie. Sommige kombuizen waren deels verzonken in het dek, waardoor men er *in* kon gaan staan.

Ten tijde van de sleepspitsen was het achterdek erg ruim (om voldoende bewegingsruimte te hebben om te sturen met het inspet) en kon men er eventueel de plaats vinden om met enkelen samen te eten.¹⁴⁶ Altijd bleef echter het gevaar van de verdrinking, en velen verkozen om toch binnen te eten. Als men ergens aangemeerd lag en bij goed weer werd vaak op de wal gepicknickt.¹⁴⁷

¹³⁸ Jacops, "Faciliteiten aan boord", 84.

¹³⁹ Frederiks, "Verwarmen aan boord en het koken op kachels".

¹⁴⁰ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

¹⁴¹ Jacops, "Faciliteiten aan boord", 79–81.

¹⁴² Interview met Jelle Annemans.

¹⁴³ Marie Jacops, "Schippervrouw", in *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 1 (Oostende: Jacops, 1990), 19 en Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 49.

¹⁴⁴ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

¹⁴⁵ Ibid.

¹⁴⁶ Jacops, "Schippervrouw", 19.

¹⁴⁷ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

Bevoorraden en bewaren

Etenswaar¹⁴⁸

Tijdens het versassen, bij het laden en lossen, of wanneer de schipper naar de schippersbeurs ging kon iemand van de familie eenvoudig etenswaar inslaan. Vaak was bij de sluisen een winkel(tje), waar de eigenaar verzekerd was van zijn schippersklanten. Was dat niet het geval, dan was er in de regel wel een café waar men zich in het hoogstnodige voorzag, of kon men terecht bij de bakker of de slager in de aangelegen plaats, die meestal op loop- of fietsafstand was. Was het iets langer fietsen, dan moest men timen om bij de volgende sluis weer tijdig aan boord te kunnen gaan. Op kades waar veel schepen aangemeerd waren kwam dikwijls een mobiele verkoper. Tot in de jaren '60 gingen bakkers, kruideniers, melkboeren, ... algemeen veel vaker leuren met hun waar.

Op grotere vaarwaters en in havens voeren parlevinkers: met kleine roei- of motorboten gingen ze van schip tot schip om levensmiddelen, maar ook olie, touw of kleine reserveonderdelen aan de man te brengen.¹⁴⁹ (afb. 64) Zolang met niet op de Rijn voer was men zelden langer dan een dag of vier niet in de mogelijkheid aan wal te komen om zich te bevoorraden.

Bewaring van etenswaar¹⁵⁰

Een koelkast, elektrisch of anders, is nog niet lang een gemeen goed, niet aan de wal en niet op een schip. De eerste vriezer werd getoond in 1862. Twintig jaar later merkte het Nederlandse weekblad *Eigen Haard* op dat ijs ter koeling en bewaring nog een zeldzaam comfort was in woonhuizen. Een ijskast in de meest letterlijke zin van het woord bestond wel: een geïsoleerde houten of metalen kist, gekoeld door ijs bovenin de kast te leggen. Zolang het kunstmatig aanmaken en de levering van ijs niet makkelijk en wijdverspreid was bleef het gebruik van zo'n ijskast echter een rariteit. Aan boord van de binnenschepen had men vanzelfsprekend niet de mogelijkheid tot het inrichten van een koele bergruimte. De meest koele plek die men aan boord kan opzoeken is op het vlak, onder de waterlijn. Etenswaar dat ietwat koel moest blijven bewaarde men dan ook vaak in de helle. Drank in flessen liet men ter koeling aan een touw in het schroefwater hangen.

Ter bewaring van etenswaar had men lange tijd een 'garde-manger' aan boord, zoals ook op het platteland niet ongebruikelijk was.¹⁵¹ (afb. 65) Het betrof een klein, draagbaar (houten) kastje met wanden ingevuld met lamellen en dichtgemaakt met gaas. Uiteraard kon deze garde-manger geen etenswaar koel houden, maar het hield wel de vliegen weg. Het kastje stond in de woning, of idealiter op de luikenkap in de schaduw van de markies, zodat de tocht door de spleten van het kastje kon spelen.¹⁵²

Rond de Eerste Wereldoorlog kwamen de eerste elektrische koelkasten voor individuele huishoudens op de markt, al waren deze in de regel nog groot en duur. De ijskasten bleven aan de wal dus gehandhaafd bij wie het zich kon permitteren, de anderen kenden nog tot lang na de Tweede Wereldoorlog het gebruik van de garde-manger. Soms kwam er eerder een televisie in huis dan een koelkast.¹⁵³ Elektriciteit aan boord was er hoe dan ook pas vanaf dat een motor in het schip ingebouwd was, wat pas echt gebruikelijk werd aan het einde van de

¹⁴⁸ Veel leerden we uit de reacties op het onderwerp "1890-1950: etenswaar bewaren op een binnenschip", *Kustvaartforum.com*, 7 juli 2016, <http://goo.gl/FyMoFB>.

¹⁴⁹ Interview met Jan Annemans (1) en Interview met Roger Aelbrecht.

¹⁵⁰ Over de historie van de koelkast leerden wij veel uit het artikel van B. Laan: Barbara Laan, "Van 'kist in een kist' naar koelkast", *Stichting Historische Interieurs Amsterdam*, 12 februari 2016, <http://www.historischeinterieursamsterdam.nl/blog/van-kist-in-een-kist-naar-koelkast/>.

¹⁵¹ Duby, "Frontières et espaces du privé", 63.

¹⁵² Interview met dr. Roland Van Cleempoel en Interview met Jan Annemans (2).

¹⁵³ Raf Devillé en Jeanne Bert, "mail: Frigo's van weleer", 7 juni 2016.

jaren 30. De elektrische koelkasten aan boord moesten op 24 volt kunnen werken, en verbruikten zoveel dat het amper werkbaar was.¹⁵⁴ Een meer gebruikelijk alternatief was een koelkast op petroleum, vanaf de jaren '40, of op gas, na de Tweede Wereldoorlog.¹⁵⁵

Verder waren de bewaringsmethodes gebruikelijk zoals die er ook aan de wal waren. Vlees werd gebraden in voldoende vet, zodat het 'luchtdicht' verpakt was, of anders werd het gedroogd of gezouten. Groenten en fruit werden vers gekocht en ingemaakt of gedroogd. In enkele scheepsbestekken van de Baasroodse werven en ook bij een spits van de Boelwerf wordt melding gemaakt van een getimmerde bak bedoeld om aardappelen in te bewaren in het vooronder. (bijlage XXXIV & XXXVII)

Specifiek voor schippers was er een 'schippersbrood'. Dat brood werd door bakkers iets langer gebakken dan gewoonlijk, waardoor het brood iets harder was, maar vooral ook meer dan een week houdbaar bleef.¹⁵⁶

Na de Tweede Wereldoorlog kwamen geleidelijk aan de supermarkten op. Door alle inkopen op één plaats te kunnen doen kon men tijd besparen. Die gewoonte werd enkel versterkt door het toenemende bezit van een wagen bij schippers vanaf de jaren '60.

Drinkwater

Tot in het begin van de twintigste eeuw had men aan boord waterbakken of –tonnen. Deze laatste waren ovaal van vorm of vastgezet in een stoel op de luiken of het dek, opdat ze niet zouden rollen. Op de walenschepen met de woning onderdeks was nog geen gootsteen voorzien, daar er ook geen pomp was. In een enkel geval plaatste men een reservoir boven de woning, zodat men binnen stromend water kon tappen, wat zeker als een vorm van luxe werd ervaren. Pas op de ijzeren schepen werden pompen geïnstalleerd en bouwde men watertanks in. Meestal kwam de tank onder de vloer van het achteronder. Later, bij motorschepen, vonden de tanks plaats in de machinekamer. Deze stalen watertanks werden gecementeerd: een eenvoudige maar effectieve manier om de tanks vrij van roest en het water zuiver van smaak te houden. Nog tot na de oorlog werden pompen in de schipperswoning weggewerkt in een kast.¹⁵⁷ (afb. 67)

(De tanks kon men bijvullen in havens en aan sommige sluizen of benzinstations. Drinkwaterstations zoals langs de waterwegen in Nederland kende men in ons land niet.¹⁵⁸ In grotere havens vaart vaak een ravitailleringsschip dat grote hoeveelheden drinkwater aan boord kan leveren, waarvan de prijs inbegrepen is in de havenrechten. Deze schepen wenkt men nu nog steeds door een witte vlag te hijsen.¹⁵⁹ Water van overboord pompen werd eertijds ook gedaan, maar kon uiteraard niet overal. Op de Schelde bijvoorbeeld werd soms wel water geschept, dat men liet bezinken tot het gedronken kon worden.¹⁶⁰

¹⁵⁴ Fluks, "1890-1950: etenswaar bewaren op een binnenschip".

¹⁵⁵ Kris Van De Velde, "Eerste koelkasten op schepen", 6 juli 2016.

¹⁵⁶ Interview met Jan Annemans (2)..

¹⁵⁷ Jacops, "Faciliteiten aan boord", 85.

¹⁵⁸ Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 49.

¹⁵⁹ "Waterbedeling Antwerpse haven", 16 april 1959, AIM00376249, VRT Beeldarchief en Jacops, "Faciliteiten aan boord", 86.

¹⁶⁰ Interview met Jan Annemans (1).

Hygiëne en privacy

Persoonlijke hygiëne en voorzieningen

C. Cuisenaire, pedagoog, schreef in 1936 volgende richtlijnen voor aan de binnenschippers (zoals geciteerd en vertaald door Marie Jacops):

*“Het water van de rivieren niet drinken,
zich bevoorraden in drinkwater,
het zuiver water in afgesloten en propere tanken opslaan,
zich dikwijls de handen wassen met zeep,
de handen niet aan de mond brengen want de handen zijn besmet door het rivierwater,
de stuurhutten en woningen verluchten,
het linnen op de brug wassen,
de uitwerpsels niet in de rivier werpen,
besmettelijke ziekten aangeven.”¹⁶¹*

Deze voorschriften geven een indicatie van welke hygiënische gebruiken wel dan niet gangbaar waren bij de interbellumschippers.

Het sanitair beperkte zich in het ideale geval tot een pompbak en een voorziening in zuiver water. Een puts met rivierwater moest anders volstaan. Wou men warm water dan werd dat verwarmd op het fornuis. Men had weinig tot geen privé en waste zich dus weinig en zelden volledig.¹⁶² Dat het reinigingsritueel eerder beperkt was blijkt niet ongewoon, tot de jaren '30 ook niet aan de wal, getuige volgende passage uit het werk van Sofie De Caigny over de hygiëneperceptie tijdens het interbellum:

*“(...) meenden de huishoudkundigen in de eerste helft van de jaren 1920 dat “il n'est pas nécessaire d'avoir une salle de bain confortablement installée”. Veeleer was het van belang elke dag het gezicht, de handen, de nek en de oren te wassen met zeep en koud water.
(...)”¹⁶³*

Een bad per week, of eens per maand, moest voldoen volgens de meeste auteurs. Ook bij de gewone burger aan de wal waren de sanitaire voorzieningen overigens absoluut bescheiden.¹⁶⁴ De overige was en plas aan boord gebeurde in een typische (buitenboord-) wasbak die op het achterboeisel was geplaatst. (afb. 66) Men kon

¹⁶¹ Marie Jacops, “Hygiëne en ziekten bij de schippers van West-Europa”, in *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 2 (Oostende: Jacops, 1990), 16.

¹⁶² Parallel aan Duby, “Frontières et espaces du privé”, 72.

¹⁶³ De Caigny, *Bouwen aan een nieuwe thuis*, 63.

¹⁶⁴ Ibid.

zichzelf of de kleinsten daarin wassen.¹⁶⁵ In de tweede helft van de twintigste eeuw ging men weleens over tot het verbouwen van het vooronder tot badkamer, als in de eigenlijke woning de voorzieningen te beperkt waren om aan de evoluerende normen van hygiëne en comfort te voldoen.¹⁶⁶

Lange tijd was het de gewoonte zijn gevoeg overboord te doen. Aan boord van een spits was – net als bij andere binnenschepen – lang geen toilet. Men had een nachtemmer zoals die ook aan de wal gebruikt werd. De fecaliën kwamen eenvoudig in het water terecht, en dat was voor opvarenden van spitsen niet ongewoon tot in de jaren '80 toen men een septische tank aan boord verplichtte.¹⁶⁷ Nochtans werd bij nieuwe schepen al veel eerder een toilet ingebouwd: al in de jaren '30 werden de eerste schepen getekend met een plaats voor een toilet aan boord, dat veelal bovendecks vlak aan de stuurhut te vinden was. (afb. 68, bijlage IX & XXX) Na de oorlog werd een toiletkamer een standaard in de woning aan boord. Men moet hierbij bedenken dat ook voor het volk aan de wal een (eigen) toilet toen nog lange tijd een luxe was. Vele arbeiderswoningen waren niet aangesloten op het rioleringsnet en de kamerpot bleef in gebruik tot goed na WO II, en zelfs in 1981 had één op vijf Vlamingen nog geen wc in de woning.¹⁶⁸

De schipperswoning zelf had de naam steeds kraaknet te zijn. Er werd dan ook stevig opgeruimd en geschoond om de beperkte leefruimte voor iedereen aangenaam te houden. In de vroegste jaren, op houten schepen, waren de woningen vaak niet geheel stof- en waterdicht. Bij laden van kolen, cement, of dergelijke konden ongewild grote hoeveelheden stof opwaaien door de kieren in de houten vloer of de hoeken van de ingebouwde kastjes en zich verzamelen in de woonst.¹⁶⁹ Op ijzeren schepen was die zorg er niet meer, al was er na het vervangen een nieuwe vuilheid om tegen te vechten: de uitwasemingen van mazoutkachels legden een film op het binnenwerk van de woning, dat bijgevolg geregeld afgewassen moest worden.¹⁷⁰

Nog een etiquettedetail: schippers doen steeds hun schoenen uit bij het betreden van de eigen en van andermans woning.¹⁷¹

Privacy

Een plek voor zichzelf hadden de leden van de schippersfamilie allerminst. Zich wassen, op de kamerpot gaan, ... gebeurde in de ene leefruimte, of bovendecks.¹⁷² De wijze waarin de gezinsleden daarin elkaar hun intimiteit gunden scheen af te hangen van huishouden tot huishouden.¹⁷³ Opmerkelijk is trouwens dat – bovendecks dan – schippers hun naaktheid eerder afschermden van andere opvarenden, dan van het volk aan de wal.¹⁷⁴

De alkoof bood dan nog het meeste privé, hoewel ook daar veelal met zijn tweeën, drieën, of soms zelfs meer in werd geslapen. Het schipperskoppel sliep in de ene alkoof, de kinderen – zolang zij er in pasten – in de andere. Er waren somtijds stapelbedden, en dat de allerkleinsten 's nachts plaats vonden in een openstaande schuif is bij

¹⁶⁵ Interview met Jan Annemans (1).

¹⁶⁶ Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990, 2:87.

¹⁶⁷ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

¹⁶⁸ De Caigny, *Bouwen aan een nieuwe thuis*, 58 en Lamarca, *Het latrinaire gebeuren : de geschiedenis van het W.C.*, 198 en 259.

¹⁶⁹ Martial Chantre, *La péniche, ma vie* (Le Perreux-sur-Marne: Editions Cartographiques Maritimes, 1985), 22 & 25.

¹⁷⁰ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

¹⁷¹ Jacops, "Schippersvrouw", 16.

¹⁷² Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

¹⁷³ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

¹⁷⁴ Interview met Jan Annemans (1).

schippers algemeen bekend.¹⁷⁵ Als het vooronder, de enig mogelijke ‘afgescheiden slaapkamer’ aan boord, niet bezet was kregen de meisjes of de oudste kinderen daar hun slaapplek.¹⁷⁶ Rond de eeuwwisseling werd ook nog in de tabernakels, in het ruim, of aan de wal geslapen, als het seizoen er naar was.¹⁷⁷ Op internaat slapen in een eigen bed was voor de schipperskinderen vaak een nieuwigheid.

Opgroeien en schoolgaan

“Vivant sur une péniche, comme y ont vécu ses parents, ses grands-parents, ses arrière – grands-parents, le marinier est imprégné de ce milieu avant même de naître.”¹⁷⁸

Geboorte

Schipperskinderen werden vaak aan boord geboren. Eens de tijd daar was meerde men aan bij een bewoond centrum of bij een sas en vroeg men bijvoorbeeld aan de sluismeester om een vroedvrouw uit de buurt op de hoogte te brengen. Maar die vroedvrouw kon niet altijd tijdig komen en de schippersvrouw bracht niet zelden in haar eentje een kind ter wereld.¹⁷⁹ Haar man of een buurman stond haar dan bij volgens zijn kunnen. Na de oorlog werd het meer de gewoonte een ziekenhuis aan de wal aan te doen.¹⁸⁰

Speelruimte

Varen met kinderen aan boord houdt altijd een reëel gevaar in. Het ongeluk zit niet in een klein hoekje: de nabijheid van het water, touwen en kabels, motoren, werktuigen, laad- en losoperaties, ... betekenen een bestendig levensgevaar voor het kind, meer nog dan voor zijn ouders. Tijdens het varen werden kinderen dan ook binnengehouden.¹⁸¹ Andere oplossingen waren om een park of een kooi te installeren op het roefdek.¹⁸² (afb. 70) Voor hun eigen veiligheid en voor de gerustheid van de ouders werden kinderen soms in een gareel gespannen en vastgemaakt aan de mast, of aan een touw dat over de lengte van het gangboord gespannen was.¹⁸³

Lag het schip stil, dan werd het speelterrein uitgebreid naar de stuurhut, of naar het ruim, als dat leeg (en schoongemaakt) was.¹⁸⁴ Werftijd was voor de kinderen helemaal vakantie.¹⁸⁵ Ten tijde van de sleepvaart kon ook meer aan wal gespeeld worden. Door de beperkte snelheid was het niet te moeilijk om het schip bij te houden.¹⁸⁶

¹⁷⁵ Interview met Roger Aelbrecht.

¹⁷⁶ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

¹⁷⁷ Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990, 2:23.

¹⁷⁸ Chantre, *La péniche, ma vie*, 17.

¹⁷⁹ Hortensia Van Der Heyden, Kijk Mensen - Mondelinge geschiedenis: schippers van weleer, Televisie-uitzending, 26 januari 1982, AIM00499608, VRT Beeldarchief.

¹⁸⁰ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

¹⁸¹ “Kinderen in kooien”, *Terloops*, 23 augustus 1980, AIM00274234, VRT Beeldarchief.

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ Interview met dr. Roland Van Cleempoel; Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990, 3:5 en Van Den Eede, Schippers van weleer.

¹⁸⁴ “Kinderen in kooien”.

¹⁸⁵ “Tussen water en wind”.

¹⁸⁶ Chantre, *La péniche, ma vie*.

Onderwijs¹⁸⁷

Schippers zijn bereisde mensen. Vaak spreken ze de basis van verschillende talen.¹⁸⁸ Al genoten ze geen opleiding genoten voor het zaakvoeren, ze leerden zien en rekenen waar ze winst konden behalen.¹⁸⁹ Hun kinderen dragen al vroeg een apartheidsgedoeve en verantwoordelijkheidsbesef, vroeger dan de kinderen aan de wal.¹⁹⁰ Maar... In een reportage in 1980 wordt nog gepleit om de leeftijd van de schoolplicht te verlagen naar vijf jaar en het invoeren van thuisleermappen voor kleuters, naar Nederlands voorbeeld. Ook Marie Jacops haalt eind jaren '80 nog het belang van kleuteronderwijs aan.¹⁹¹ De achterstand die schipperskinderen over het algemeen bleken te hebben met hun leeftijdsgenoten was immers nog jarenlang na de eerste schooldag merkbaar, ook aan het einde van de twintigste eeuw. Dat hoeft niet te verwonderen: de besloten ruimte waarin de kinderen leven, de inkapseling in de familie en het beperkte contact met leeftijdsgenoten hebben uiteraard een weerslag op de verdere ontwikkeling. Taalachterstand of zelfs spraakgebreken zijn geen uitzondering.¹⁹² vóór 1914 was driekwart van de schippers ongeletterd. Analfabetisme was lange tijd een ware kwaal.¹⁹³ Het was geen zeldzaamheid dat een schipper werd opgelicht door bevrachters doordat hij niet kon lezen welke overeenkomst hij ondertekende. Bij een bestek werd al eens een ruwe schets bijgevoegd, schijnbaar om misverstanden voor de ongeletterde uit te sluiten.¹⁹⁴ Het verplichte onderwijs deed het aantal oneerlijke overeenkomsten afnemen.¹⁹⁵ Over het algemeen was er weinig schoolgang tot 1940. Schipperskinderen waren vrijgesteld van de in 1914 ingevoerde leerplicht.¹⁹⁶ Tijdens de weekends, of tijdens langere periodes zonder vracht werden de schipperskinderen weleens vaker naar school gestuurd in de thuishaven of in het dorp bij het sas waar men bijvoorbeeld overwinterde.¹⁹⁷ Dat ligplaatsonderwijs was een goedkope en flexibele oplossing, maar was verre van ideaal, dat spreekt voor zich. Er waren vrije en officiële internaten vanaf 1925 in bijvoorbeeld Brugge, Evergem, Hoboken, Klein-Willebroek, ... en in Gent zouden er al in de jaren 1890 tehuizen zijn geweest die onderricht aan schipperskinderen verstrekten.¹⁹⁸ De internaten kenden aanvankelijk maar een beperkt succes, ondanks de toen ingevoerde schoolplicht voor schipperskinderen van tien tot veertien jaar. Het schoolgaan in een internaat was per slot van rekening vrij duur.¹⁹⁹ Zat het kind op internaat, dan bracht het er meerdere maanden door zonder de ouders te zien, of verbleef het van tijd tot tijd bij familie die aan wal woonde.

Vanaf veertienjarige leeftijd, na hun communie of na het afronden van hun lagere school, moesten de meeste kinderen in ieder geval helpen aan boord van het ouderlijk schip.²⁰⁰ Sommigen hadden minder geluk, en hebben

¹⁸⁷ Marie Jacops, opvoedkundige van opleiding, gaat hier uitgebreid op in in het derde deel van haar werk. Zie: Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 3, 1990.

¹⁸⁸ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

¹⁸⁹ Ibid.

¹⁹⁰ Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 29.

¹⁹¹ Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990, 3:19.

¹⁹² Interview met dr. Roland Van Cleempoel en "Kinderen in kooien".

¹⁹³ Jacops, "Schippersvrouw", 29 en "Schippers van weleer".

¹⁹⁴ Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw*, 282-283.

¹⁹⁵ Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 27.

¹⁹⁶ Marie Jacops, "Als de leerplicht aanbreekt", in *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 3 (Oostende: Jacops, 1990), 2.

¹⁹⁷ Interview met dr. Roland Van Cleempoel. In Gent was er voor de Tweede Wereldoorlog bijvoorbeeld zo'n weekendschool ingericht door paters.

¹⁹⁸ Lagrou en Lekens, *Archiefbeelden: Binnenschippers*, 105.

¹⁹⁹ Het lager onderwijs voor schipperskinderen was verplicht bij wet vanaf 15 mei 1929. "Schippers van weleer" en Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 40. Voor een beknopte lijst van bekende rijkstehuizen en vrije scholen, zie p. 42 van het voornoemde werk door R. Van Campenhout.

²⁰⁰ Manuel Smidt, Kijk Mensen - Mondelinge geschiedenis: schippers van weleer, Televisie-uitzending, 26 januari 1982, AIM00499608, VRT Beeldarchief.

door omstandigheden (oorlog of andere) in hun hele jeugd niet van onderwijs kunnen genieten.²⁰¹ Ook aan de wal verlieten trouwens rond die periode de meeste kinderen vroegtijdig de schoolbanken om geld in het laatje te brengen voor het huishouden. Een specifieke schippersopleiding kwam er in België pas in de jaren '60. Tot die tijd kon zelfs maar een minderheid van de schippers zwemmen.

En verder

Contact

De communicatiemogelijkheden in de hoogtijd van de spitsenvaart staan in schril contrast met wat er vandaag mogelijk is. Veel van het contact tussen schippers was toevallig, of juist op vaste basis. Van vrienden of verloofden kende men elkaars vaste trajecten en probeerde de reis zo te plannen dat er bij het kruisen even tijd was om bij te praten. Men schreef veel naar elkaar; brieven afgeven of bezorgd aan de sluismeester. Mits goede afspraken werd naar elkander getelefoneerd vanuit een café.²⁰² De marifoon raakte pas na de Tweede Wereldoorlog algemeen verspreid.²⁰³ Het contact met de wal bleef in alle geval beperkt.

Feesten

In elke havenstad was wel een schipperskwartier te vinden. Men had zo zijn adressen om een pint te pakken of een feest te geven, en in veel havensteden werd jaarlijks een schippersbal georganiseerd. Was er een groot feest van bevriende schippers, dan probeerde men daarop te varen. Wie met het schip uit de buurt lag kwam met de trein of de taxi; een eigen wagen was een zeldzaamheid.²⁰⁴

Trouwen gebeurde in het overgrote merendeel van de gevallen binnen het schippersmilieu. Dat ging zo uit traditie en uit gewoonte, maar er was tot 1950 eenvoudigweg weinig mogelijkheid tot contact met anderen. Bij die huwelijken waren ook klasseverschillen tussen de schippers onderling zichtbaar. Men trouwde liefst met iemand van de zelfde klasse. Een schippersdochter die kon trouwen met de zoon van een rijkastschipper werd als een goede zaak gezien. Het omgekeerde gold als trouwen onder de stand. Van een bruidsschat was geen sprake, al werd door de families vaak financieel tegemoetgekomen in de het organiseren van het huwelijksfeest en in aankoop van een eigen schip.²⁰⁵

Werk en bevrachting

Aan dit onderwerp kan makkelijk een studie an sich gewijd worden. Binnenschippers waren tegelijk vakman, techniker, handelaar en bedrijfsleider. In België gebeurde de bevrachting van binnenschepen volgens de voorschriften van de Wet op de Rivierbevrachting van 5 mei 1936. Met het oog op de bevrachting werd op 12 december 1944 de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (D.R.B.) opgericht als een parastatale instelling, met een beurtsysteem zoals dat al in Duitsland gekend was.²⁰⁶ De vrachtprijzen en bevrachtingsvoorwaarden werden voor het binnenlands verkeer vastgesteld door de Minister van Verkeerswezen, op advies van de

²⁰¹ Van Der Heyden, Schippers van weleer.

²⁰² Van Den Eede, Schippers van weleer.

²⁰³ Chantre, *La péniche, ma vie*.

²⁰⁴ Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

²⁰⁵ Jacops, "Schippersvrouw", 2–6.

²⁰⁶ Instelling opgericht en gecontroleerd door de overheid, maar met een zekere autonomie.

vertegenwoordigers van vervoerders en gebruikers van de waterwegen.²⁰⁷ Vóór de oprichting van de D.R.B. bestond geen beurtsysteem of soortgelijke werking, en moesten de schippers zelf op zoek naar hun vracht: men spreekt nog van 'kroegbevrachting'.²⁰⁸ De D.R.B. werd in 1999 bij koninklijk besluit ontbonden, na invoering van de vrije bevrachting en vrije prijsvorming.²⁰⁹

Het werk werd ook in grote mate bepaald door de mogelijke wijze van voortstuwing. Ook hierover valt een lange geschiedenis te beschrijven. Spitsen werden aanvankelijk gejaagd door trekdieren of door de schippersfamilie, eventueel bijgestaan met een klein zeil. Langs de kanalen lopen vandaag vaak nog de jaagpaden die daartoe dienden. Bij het jagen stond de schipper dan aan het roer of moest hij bomen om het schip uit de oever te houden, wat overigens als zwaarder werk beschouwd werd dan het trekken. Sommige schippers hadden eigen trekpaarden of –ezels aan boord, anderen huurden jagers in. Daarnaast bestond de sleepvaart. Het slepen kon geschieden vanaf de wal met diesel- of elektrische tractoren, of met kettingboten of binnenvaartsleepboten op het water. Vanaf de jaren '20 werden de eerste spitsen met motor gebouwd, en na de Tweede Wereldoorlog voer het overgrote deel van de spitsen op eigen motorkracht.²¹⁰

Met betrekking tot het werken en leven aan boord valt wel nog dit te vermelden: In de negentiende eeuw voer een schipper nog vaak alleen met enkel een matroos aan boord, terwijl zijn gezin aan de wal woonde. Gaandeweg werd de concurrentie in de binnenvaart echter groter en was er vaak te weinig inkomst om de aanwezigheid van een matroos te rechtvaardigen. Ook zag de schipper zich genoodzaakt zijn vaargebied uit te breiden en dus voor langere tijd van huis weg te zijn. Dat heeft gemaakt dat het hele schippersgezin mee aan boord ging en verklaart allicht ten dele de introductie van een volwaardige woonroef halverwege de negentiende eeuw. Vrouw en zoon namen de taken van de matroos op zich.²¹¹ De laatste matrozen op binnenschepen van beperkte grootte voeren mee tot de jaren '30: de komst van de motor maakte veel werk overbodig.

Vrije tijd

Schippers hebben steeds te boek gestaan als harde werkers, maar 100 jaar geleden lag het tempo binnen de scheepvaart uiteraard lager dan dat vandaag het geval is. Met de bevrachter werd een moment van aankomst afgesproken en de schipper was vrij in de planning van zijn reis, zolang hij maar op tijd zijn lading loste. Er werd gevaren als het weer goed was, ook laat op de avond of op zon- en feestdagen.²¹² De schipper was daarin vrij, al werd later de verplichte zondagsrust ingevoerd. Men was, zeker ten tijde van de trekvaart, uiteraard afhankelijk van andere partijen als sluismeesters en sleepdiensten. De snelheid van een met paarden gejaagde spits bedroeg om en bij de drie kilometer per uur.²¹³ Maar er waren over het algemeen gewoonweg meer ligdagen zonder werk. Het is dan ook niet ondenkbaar dat, wanneer men leeg lag, ten dele in het ruim werd geleefd.²¹⁴ Door de

²⁰⁷ *Maritieme encyclopedie*, s.v. "binnenvaart".

²⁰⁸ Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 14.

²⁰⁹ Koninklijk besluit tot ontbinding van de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart; zie <http://vlex.be/vid/ontbinding-dienst-regeling-binnenvaart-29857751>, laatst geraadpleegd op 6 juli 2016.

²¹⁰ "Diesel sur pneus", geraadpleegd 27 juli 2016, http://papidema.free.fr/traction_vn_8.php en Marie Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, vol. 1 (Oostende: Jacops, 1990), 42–84.

²¹¹ Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990, 2:87. Matrozen waren sowieso vaak schipperszonen die elders gingen verdienen.

²¹² Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990, 1:39–40.

²¹³ Chantre, *La péniche, ma vie*, 24.

²¹⁴ De Groot, *Volaan vooruit.*, 10.

kinderen werd gespeeld aan de wal. Het verdrinkingsgevaar bleef ook daar bestaan.²¹⁵ Jonge schippers organiseerden bij gelegenheid een dansbal in het lege ruim van een schip. Trekzak was een typisch schippersinstrument, al speelden er maar weinig muziek. Doordeweeks werd veel gekaart met de buurman van het moment, gebreeën, ...²¹⁶

Het vaar- en werktempo ging geleidelijk aan de hoogte in, in de eerste plaats door de evolutie van de voortstuwing. Door het stijgende vaartempo namen de onderlinge contacten af en de ontspanningsgewoonten andere vormen aan.²¹⁷

Oorlogsomstandigheden

De omstandigheden van de binnenschippers en hun familie tijdens de twee wereldoorlogen zijn een studie op zich waard. Hieronder beschreven is slechts een overzicht van de praktijken tijdens de oorlogsjaren.

Een schipper die in de periode 1914-18 internationaal voer reisde onder verschillende regimes: België was bezet gebied. Navigatie was er vanaf 1914 voor zes maanden verboden. Daarna werden de schepen opgeëist door de bezetter, die een eigen beursstelsel in voege bracht.²¹⁸ Ook in Frankrijk werden schepen en de bijhorende schippers opgeëist. Daar waar het zuiden van het land min of meer normaal functioneerde onder de oorlogseconomie ging het in het noorden slechter. Nederland lag buiten het conflict en de wetgeving was er dus normaal en vrij. In Duitsland waren de schippers opgeroepen en heerste de oorlogseconomie. De rest van de schippersfamilie ging aan wal wonen, of bleef op het schip zonder te varen.²¹⁹

Voorafgaande aan de periode 1939-1945 veranderde de situatie in de internationale binnenvaart reeds duidelijk: Hitler bevoordeelde Duitse schippers, onder andere door het verschaffen van leningen voor 50% van de aankoop van een motorschip vanaf 1935. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren Nederland, België en Frankrijk alle drie bezet. Alles en iedereen werd onderworpen aan strenge Duitse controle. Het bekomen van voedsel onder rantsoenering was niet altijd makkelijk zonder een aantoonbare vaste verblijfplaats. Schepen werden opgeëist om oorlogsgoederen te vervoeren, maar konden ook dienen als slaapplek voor soldaten die terugkwamen van het front, of als hospitaal.²²⁰ Krijgsgevangenen werden niet enkel per trein, maar ook per schip gedeporteerd. Langs de andere kant werd door schippers voor de weerstand gewerkt: men vervoerde wapens verborgen in de lading, of nam vluchtelingen of Joden mee. Werd men gedwongen om voor de bezetter te werken, dan werd graag zo traag mogelijk gewerkt.²²¹

Brandstof werd in de tweede helft van de oorlog schaars. Men voer dan weer met zeilen of maakte gebruik van sleepschepen en -dieren, er werd 's nachts of bij mist gevaren uit angst voor bombardementen door de geallieerden. Als er nog gevaren kon worden, tenminste... Om de opmars van de Duitsers te stuiten vernietigden de Engelsen bruggen en schepen die kolen vervoerden naar Duitsland. Vaak werden ook schepen tot zinken gebracht om als noodbrug te dienen, waardoor de binnenwateren geblokkeerd raakten. Een aanzienlijk deel van de spitsenvloot werd nog op andere wijze beschadigd: van veel schepen werd de kop afgedaan zodat ze konden dienen als landingsschepen. Op de plaats van de kop werd dan een luik geïnstalleerd, en in het ruim werd beton

²¹⁵ Interview met dr. Roland Van Cleempoel.

²¹⁶ André Verberghe, Kijk Mensen - Mondelinge geschiedenis: schippers van weleer, Televisie-uitzending, 26 januari 1982, AIM00499608, VRT Beeldarchief.

²¹⁷ Van Campenhout, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief", 35.

²¹⁸ Jacops, Marie, "Als het schippersvolk grommelt", 2.

²¹⁹ Ibid., 11.

²²⁰ Chantre, *La péniche, ma vie*, 26.

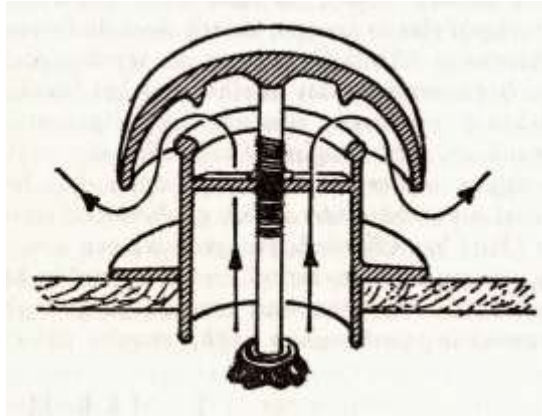
²²¹ Jacops, Marie, "Als het schippersvolk grommelt", 45.

gestort om zo stabiel de Noordzee te kunnen oversteken. (afb. 69) Sommige schippers demonteerden het hele interieur van hun woning en verborgen het, opdat die kostbaarheid niet verloren zou gaan.²²² Veel schippers werkten tijdens de bezetting op een boerderij of in een fabriek, en betaalden een extra oorlogs-verzekering. Na de oorlog moest men vaak op zoek naar het eigen schip, dat voordien gedwongen was achtergelaten of opgevorderd.²²³ Het duurde voor schippersgezinnen vaak tot in de jaren '50 eer zij weer konden varen op een eigen schip.²²⁴

²²² Interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendael.

²²³ Jacops, Marie, "Als het schippersvolk grommelt", 32–33.

²²⁴ Chantre, *La péniche, ma vie*, 59.



Afb. 47 Een 'paddestoel' of 'helm' ter ventilatie van de woning. Het deksel kan worden toegeschroefd.



Afb. 48 Deze luchtopening voert kwalijke dampen uit de machinekamer af.



Afb. 49 De betraliede koekoek op het achterschip van de houten waal Céphée (1937) die fungeerde als toegang en als venster. Niet zonder gevaar overigens, want tijdens de vaart zwaaide het helmhout over de opening. De Fransen noemden het de 'guillotine'. Bemerkt de schoorsteen op er achtergrond.



Afb. 50 De koekoek op het achterschip van de 'Hubert' slechts verworden tot lichtschacht. Langsij de kettingen ter bediening van het roer.



Afb. 51 Een lichtkoepel op de salonroef van de 'Dover'.



Afb. 52 Een ronde patrijspoot met stormluis.



Afb. 53 Een petroleumlamp opgehangen in de claire-voie van de 'Lauranda'. Erachter zijn elektrische lichten.



Afb. 54 Een 'parisienne' kolenfornuis in het achteronder van de 'Mon Désir'.



Afb. 55 De stuurhut van de 'Lou'. Rechts het herft en het schijnlicht van de machinekamer.



Afb. 56 Een kolenfornuis in het achteronder van de houten waal Céphée.



Afb. 57 Een kookkast op de luikenkap van een houten waal.



Afb. 58 Het vroegere kombuis in het achterschild van de 'Dover'.



Afb. 59 Een draagbaar dubbelbekken op carbuur. Collectie Scheepvaartmuseum Baasrode VZW.



Afb. 60 De tabernakels op de SARMA spits 'De Boot'. De schoorsteen is een toevoeging, en ook de rest van het schip is sterk verbouwd.



Afb. 61 Tabernakels op de 'Alphons' aan de Visserij te Gent. Aan bakboordzijde het opgehoogde kookherft.



Afb. 62 Tabernakels op de SARMA spits 'Rejean'. Bemerkt de schoorstenen boven de middelste kast, en de bevestigingspunten voor de markies aan de zijde.



Afb. 63 Het kookherft op de 'Lou' Rechts op de voorgrond een 'citroentje'..



Afb. 64 Een parlevinker met zijn drijvende winkel, 1925.



Afb. 65 Een garde-manger, collectie Scheepvaartmuseum VZW



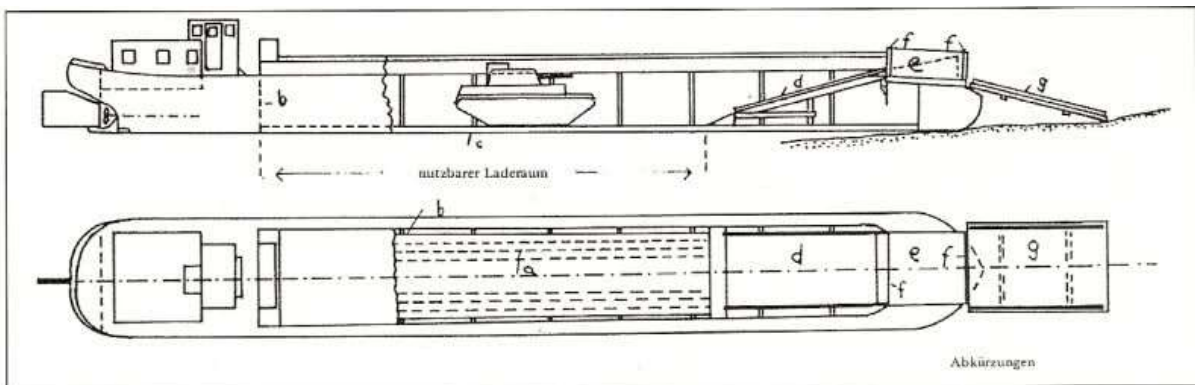
Afb. 66 Een buitenboordwasbak op de 'Lauranda'.



Afb. 67 De pompkast in het achteronder van de 'Lauranda', net als de schouw links afgezet met schroeftegels.



Afb. 68 Rechts naast het stuurhok het openstaande luik naar het toilet. Het gaat hier weliswaar om een franse spits na WOII.



De Duitsers noemen een gekopte spits type A1 en een Kempenaar type A2. (Tekening volgens Peter Jung's Landung in England)



Afb. 69 Dit schip heeft een kooi op het roefdek staan.

4. De betekenis binnen het varend erfgoed

Door haar ligging aan de Noordzee kent Vlaanderen een rijke maritieme geschiedenis. Het Vlaamse, en bij uitbreiding Belgische scheepvaartverleden beperkt zich echter niet tot de zeevaart. Ook de binnenwateren worden al eeuwenlang bevaren: voor lange afstanden was het de meest voor de hand liggende oplossing. Op honderden kleine en grotere werven in het land werden eeuwenlang schepen van verschillende types, diverse afmetingen en met verschillende doeleinden gebouwd. Zoals vele dorpen vroeger een eigen brouwerij en koffiebranderij hadden, zo ook hadden nederzettingen langs waterwegen dikwijls een eigen scheepswerf. Inwoners van plaatsen als Baasrode en Temse waren nagenoeg volledig tewerkgesteld in of via de scheepsbouwsector.²²⁵ Elke werf bouwde haar eigen scheepstypes, en werd door de constante technische evolutie in de scheepsbouw en door de ontwikkelingen in de scheepvaart ook een zichzelf permanent moderniserende onderneming.²²⁶ Met uitzondering van de twee wereldoorlogen en de crisis in de jaren '30 ging het de binnenvaartsector voor de wind. Schippers op spitsen deden goede zaken. Na de Tweede Wereldoorlog ging het snel bergaf met de binnenvaartsector, hetzij door concurrerende transportmethodes, hetzij door ontmoedigingen van overheidswege. (zie deel I, Binnenvaart) In het bijzonder de binnenvaart boerde fel achteruit, en de cijfers in de scheepsbouw waren uiteraard navenant. De huidige generatie kan zich moeilijk voorstellen welke belangrijke rol de binnenvaart tot voor enkele decennia innam. Dat roemrijke verleden is er nochtans een om te koesteren...

Varend Erfgoed

Wat is varend erfgoed? In het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed (cfr. infra) stond het omschreven als volgt:

'Het nautisch erfgoed, inzonderheid de schepen, de boten en de drijvende inrichtingen met inbegrip van hun voorstuwingsmiddelen, waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde'.²²⁷

Een meer specifieke omschrijving volgde twaalf jaar later (cfr. infra). Tot dit erfgoed behoren dus zeer diverse types, gaande van imposante zeegaande schepen over luxueuze motorjachten en houten vissersbootjes tot vrachtschepen voor de binnenvaart. De vaartuigen zijn gebouwd in Vlaanderen of hebben een sterke link met Vlaanderen of de Vlaamse waterwegen. In principe zijn ze varend / drijvend of geschikt om weer te water te worden gelaten, en minstens 40 jaar oud. Sluizen en dokken of andere kunstwerken vallen niet onder deze definitie, net zomin als replica's en recent gebouwde historiserende schepen.²²⁸ Drijvende inrichtingen als

²²⁵ Gesprek met Fernand Van Hoey.

²²⁶ "Behouden Vaart", 2.

²²⁷ Belgisch Staatsblad 18 mei 2002, hoofdstuk I, artikel 2, 1°.

²²⁸ Kris Peeters, Geert Bourgeois, en Joke Schauvliege, "Memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed (herziening varend erfgoeddecreet)", 22 november 2013. In Nederland ligt de leeftijdsgrens op 50 jaar om opgenomen te kunnen worden in het Nationaal Register Varende Monumenten.

havenkranen of pontons dan weer wel. In het nieuwe decreet van 9 mei 2014 wordt ook verwezen naar schepen die op de wal liggen.

‘Varend Erfgoed’ blijkt dus een vrij recent begrip te zijn. Wie niet thuis is in het vakgebied zal al gauw denken aan een voorbeeld zoals de *Mercator*: die historische driemaster ligt al sinds 1964 in het Oostendse Mercatordok en werd in 1996 beschermd als monument. Sinds 1961 al is het toegankelijk als museumschip. Recent wordt de *Mercator* overigens sterk gerenoveerd en zijn er gesprekken aan de gang om het schip over te dragen aan de stad Oostende.²²⁹ Het decreet op het varend erfgoed kent echter een lange voorgeschiedenis. In de jaren ‘80 en ‘90 werden in het kader van het industrieel erfgoed enkele scheepswerven beschermd. Daarbij rees de vraag wat er kon gebeuren met de historische vaartuigen die ooit waren voortgebracht op die werven. In de jaren daarop werd geëxperimenteerd met het Onroerend Erfgoeddecreet: uiteindelijk werden vijf schepen – waaronder de *Mercator* – beschermd als monument om hun industrieel-archeologische waarde. In elk van deze vijf gevallen ging het om een vaartuig dat uit de vaart was genomen en waarbij men dus een zekere juridische grondgebondenheid kon aantonen. Uiteraard botste men op de grenzen van het decreet. In de regeerperiode 1992 – 1995 werden de eerste pogingen ondernomen om een specifiek Varend Erfgoeddecreet op te stellen.²³⁰ Ook in het veld werd de bewustwording ten aanzien van het varend erfgoed steeds groter. Afgezien van de terugval in de scheepsbouw ging in de afgelopen decennia ook een aanmerkelijk deel van het scheepspatrimonium verloren. Liefhebbers sloegen alarm en richtten zelf verenigingen op ter behoud van de nautische nalatenschap. Tegelijk trachtten zij de autoriteiten en het brede publiek bewust te maken van het belang en de waarde van een dergelijk nationaal patrimonium.²³¹

In 2002, 26 jaar na het eerste monumentendecreet, kwam er dan het decreet op bescherming van varend erfgoed, in praktijk gebracht door het uitvoeringsbesluit in 2004.²³² Dat was een Europese primeur: enkel in België was het vanaf dat moment mogelijk om varend erfgoed van overheidswege te beschermen.²³³

Grofweg tien jaar later staat in het regeerakkoord 2014-2019 te lezen:

“We nemen maatregelen om het Vlaamse varend erfgoed nog beter te bewaren en te ontsluiten. We brengen de nieuwe instrumenten die het aangepaste decreet Varend Erfgoed daartoe biedt, zo snel mogelijk in uitvoering.”²³⁴

Het bestaande Varend Erfgoeddecreet werd immers flink gewijzigd met het decreet van 9 mei 2014 (cfr. infra). In de tien voorafgaande jaren had een positieve evolutie zich voltrokken binnen de wereld van het varend erfgoed, voelbaar bij alle betrokken partijen. Het decreet van 2002 is daar schatplichtig aan, maar enkele

²²⁹ Werner Van de Walle, *Mercator & de Belgische schoolschepen: zeilen is een kunst* (Lannoo, 2012), 149–171 en KW, “Gesprekken gestart over overdracht Mercator aan stad Oostende”, *Krant van West-Vlaanderen*, 16 juni 2016, <http://kw.knack.be/west-vlaanderen/nieuws/economie/gesprekken-gestart-over-overdracht-mercator-aan-stad-oostende/article-normal-226683.html>.

²³⁰ Kris Peeters, Geert Bourgeois, en Joke Schauvliege, “Memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet houdende wijziging van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed (herziening varend erfgoeddecreet)”, 22 november 2013 en Maarten Van Dijck, interview door Waander Devillé, 29 juni 2016.

²³¹ Voor een overzicht van verenigingen, instellingen, werkingen, tijdschriften,... met betrekking tot (beheer, behoud en herstel van) watergebonden erfgoed in Vlaanderen in de brede zin, zie: “Behouden Vaart”, 12–37 en Vaes, “Drijvende decadentie”, 38–43.

²³² Monumentendecreet van 3 maart 1976.

²³³ “Behouden Vaart”, 3.

²³⁴ “Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019”, 23 juli 2014, XXI. Onroerend Erfgoed, 146.

uitbreidingen en verbeteringen drongen zich op.²³⁵ Vanuit het middenveld werden al aanpassingsvoorstellen gedaan, en een betere afstemming op andere regelgeving en het inspelen op tendensen in omliggende landen waren gewenst.²³⁶ Na advies van de Raad van State stemde de Vlaamse regering op 27 november 2015 definitief in met het besluit dat de uitvoering van het Varend Erfgoeddecreet regelt. De nieuwe regelgeving ging van start op 1 januari 2016. Ook trad vanaf 1 januari 2015 al de Vlaamse Commissie Varend Erfgoed (VCVE, ook: Commissie Varend) in werking, een nieuwe adviesraad als opvolger van de afdeling varend erfgoed van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML).²³⁷ Hiermee werd gevolg gegeven aan een discussienota opgesteld in maart 2013, op haar beurt een reactie op de al langer bestaande onvrede over het bestaande decreet.²³⁸ Middenveld en particulieren betrokken met varend erfgoed werden hierbij naar hun mening gevraagd.²³⁹ Met name Watererfgoed Vlaanderen VZW formuleerde enkele concrete bedenkingen bij de discussienota: algemeen werd het voorstel gezien als een louter logistieke opfrissing van het bestaande decreet.²⁴⁰

Inderdaad is het Decreet Varend Erfgoed 2014 eerder een update dan een volkomen nieuw decreet. Het bevat enkele wijzigingen ten opzichte van het decreet van 2002. Bestaande bepalingen werden geherformuleerd en de procedures vereenvoudigd. De heersende logica loopt nu goeddeels parallel met het Onroerend Erfgoeddecreet. Belangrijke wijzigingen met het nieuwe Decreet Varend Erfgoed zetten we hieronder kort uiteen.²⁴¹ Vooreerst werd de definitie van ‘varend erfgoed’ (cfr. supra) aangescherpt. De meest recente omschrijving luidt nu als volgt:

“Varend erfgoed is het nautisch erfgoed dat kan varen of drijven, of dat in de vaart kan worden gebracht of drijvend kan worden gemaakt inzonderheid de schepen, de boten en de drijvende inrichtingen met inbegrip van hun uitrusting en van hun voortstuwingsmiddelen,

²³⁵ Peeters, Bourgeois, en Schauvliege, “Memorie van toelichting bij herziening varend erfgoeddecreet”, 3.

²³⁶ Agentschap Onroerend Erfgoed, “Infosessie gewijzigd Varend erfgoeddecreet”, 1 december 2015, 11, <http://www.slideshare.net/VIOE/20151201-v-eregelgevingtoelichtingexterndefinitief>.

²³⁷ “Adviesorganen”, *Onroerend erfgoed*, geraadpleegd 22 juni 2016, <https://www.onroenderfgoed.be/nl/over-ons/adviesorganen>. In de zelfde periode werden ook wijzigingen doorgevoerd in de regelgeving en advisering voor ander onroerend erfgoed. Sinds 1 januari 2015 is het Monumentendecreet van 1976 niet meer van kracht: het Onroerend Erfgoeddecreet van 2013 heft het oude decreet op, samen met het Archeologiedecreet (1993) en het Landschapsdecreet (1996). Ook de Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed en de Vlaamse Heraldische Raad startten vanaf 2015 ter vervanging van de bestaande KCML-adviesorganen.

²³⁸ De discussienota is te raadplegen via:

https://www.onroenderfgoed.be/assets/files/content/downloads/Discussienota_herziening_decreet_varend_erfgoed_m_aart_2013.pdf.

²³⁹ Vaes, “Drijvende decadentie”, 31–32. Zie slide 12 van de infosessie over het gewijzigde decreet voor een overzicht van de geraadpleegde partijen (Agentschap Onroerend Erfgoed, “Infosessie gewijzigd Varend erfgoeddecreet”, 1 december 2015).

²⁴⁰ Eric Van Hooydonk en Koenraad Van Cleempoel ontvangen door Geert Bourgeois, “Reactie op de Discussienota Herziening Decreet Varend Erfgoed voor Watererfgoed Vlaanderen”, 25 september 2013 en Eric Van Hooydonk en Koenraad Van Cleempoel, “Open brief over de herziening van het Vlaams Varend Erfgoed-Decreet van 2002”, 10 december 2013, beide online te raadplegen via <http://watererfgoed.be/Standpunten.aspx>. Watererfgoed Vlaanderen VZW profileert zich als belangenverdediger van scheepseigenaren, maar houdt er een andere denkpiste en verschillende terminologie dan de overheid op na, zoals gesteld in Vaes, “Drijvende decadentie”, 9.

²⁴¹ Deze oplijsting is goeddeels gebaseerd op de Memorie van toelichting (K. Peeters, G. Bourgeois, en J. Schauvliege, “Memorie van toelichting bij herziening varend erfgoeddecreet”, 22 november 2013), en Over varend erfgoed en het nieuwe decreet: Interview met Maarten Van Dijck.

*waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische, esthetische of andere sociaal-culturele waarde.*²⁴²



Opmerkelijk is dat nu ook de uitrusting, gaande van de scheepsradio tot de ankerlier, werd opgenomen in de definitie. Daarbij kunnen vaartuigen nu ook beschermd worden omwille van hun esthetische waarde, wat bij het decreet van 2002 niet mogelijk was. Anderzijds is de mogelijkheid om een bescherming te wijzigen en op te heffen wel helderder en uitvoeriger beschreven.

Ten tweede is de beschermingsprocedure bijgesteld, zodat die sneller kan verlopen en meer in overeenstemming is met de procedure van het Onroerend Erfgoeddecreet. De periode tussen voorlopige en definitieve bescherming mag nu maximaal negen maanden bedragen in plaats van een jaar. De huidige periode verlengen met drie maanden is wel mogelijk. Bijkomend moet het advies van de commissie binnen de dertig dagen meegedeeld worden. Ook het toekennen van premies voor beheer en

onderhoud zou nu sneller moeten kunnen gebeuren.²⁴³

Ten derde werden de rechtsgevolgen van een bescherming als varend erfgoed geherformuleerd en uitgebreid. Bijkomend is een toelatingsprocedure ingevoerd voor het (langer dan negen maanden) buiten de Vlaamse Gemeenschap brengen van beschermd varend erfgoed, alsook een meldingsprocedure voor een eventuele wijziging aan het uitzicht van het beschermde relict. De rechtsgevolgen blijven echter beperkt, om het decreet blijvend een stimulerende en niet-repressieve rol te laten spelen.

Tot slot werd, weer naar analogie met het Onroerend Erfgoeddecreet, een hoofdstuk handhaving toegevoegd. Zo heeft men, zij het enkel in het hoogstnodige geval van niet naleven van de rechtsgevolgen, een instrument in handen om bepaalde zaken of werkzaamheden te kunnen afdwingen. Het beheer was tot het nieuwe decreet immers tamelijk vrijblijvend. Die dwingende maatregelen heeft men eveneens tot een minimum trachten te beperken, om zo liefhebbers en de sector in de brede zin te ondersteunen.

Het eerste hoofdstuk van het decreet bespreekt de eigenschappen en betekenis van deze inventaris, en benadrukt het belang ervan als wetenschappelijk instrument. Hiermee is de inventaris verankerd in de regelgeving. Tevens wordt voorzien in een procedure tot vaststelling van de inventaris.

Inventaris Varend Erfgoed

Al sinds de jaren 1960 maakt de overheid inventarissen op met een beschrijving van waardevolle (bouwkundige) relictten en een onderbouwing van de erfgoedwaarde daarvan. Gaandeweg werden ook landschapselementen, oorlogsrelictten, orgels, etc. opgenomen. De inventaris onroerend erfgoed bevat vandaag meer dan 80 000

²⁴² *Onroerenderfgoeddecreet en -besluit*, 2016.

²⁴³ Vaes, "Drijvende decadentie", 9.

relicten en wordt voortdurend geactualiseerd.²⁴⁴ De erfgoedobjecten uit de inventaris zijn waardevol, maar niet per se beschermd. Door hun plaats in de inventaris ontstaan wel een aantal rechtsgevolgen. Naast de inventaris onroerend erfgoed bestond tot voor kort ook een databank met alle erfgoedobjecten die beschermd zijn.²⁴⁵ Die databank werd recent vervangen: van 2013 tot halverwege 2016 liep een project waarbij alle beschermingsbesluiten gedigitaliseerd werden en gekoppeld aan een item in de inventaris en een locatie op de online kaart.²⁴⁶ De nieuwe databank maximaliseert de uitwisselbaarheid van gegevens en moet gebruiksvriendelijker zijn dan de bestaande ontsluitingswijze.²⁴⁷ Ze is eenvoudig online te raadplegen.²⁴⁸

Relevant voor dit onderzoek schrijven is uiteraard de inventaris van het varend erfgoed.²⁴⁹ In 2007 en 2008 begon het agentschap Onroerend Erfgoed met twee thematische deelinventarissen (houten vissersvaartuigen en scherpe zeiljachten). In de jaren daarop bezocht men systematisch vrijwel alle Vlaamse havens, kanalen en rivieren, wat resulteerde in een uitvoerige databank.²⁵⁰ Daaruit kwam de huidige typologische inventaris varend erfgoed voort, die sinds de zomer van 2014 online te doorzoeken is. De inventaris bevat op dit moment meer dan 120 vaartuigen en geeft een overzicht van vaartuigen met erfgoedwaarde in Vlaanderen. Ze zijn geselecteerd om bepaalde kwaliteiten, die sterk uiteenlopend kunnen zijn: omwille van de uniciteit, de buitengewone bewaringstoestand, een bijzonder historisch technisch kader of een noemenswaardige technische realisatie. Ook schepen die exemplarisch blijken voor een bepaalde evolutie, of voor het begin of einde van een verloren traditie komen in aanmerking.²⁵¹ Bijkomend zijn ook vaartuigen op het droge opgenomen in deze verzameling varend erfgoed. Vaartuigen beschermd als monument – beschermingen daterend van vóór het Varend Erfgoeddecreet, zoals de *Mercator*, de *Céphée*, ... – zijn eveneens bijgeschreven. De bescherming van deze vaartuigen kan, formeel gesteld, gebeuren omwille van hun erfgoedwaarde; hetzij historisch, wetenschappelijk, industrieel-archeologisch, esthetisch of sociaal-cultureel van aard. Net als bij het bouwkundig erfgoed geeft de inventaris bij elk varend erfgoedrelict een adequate beschrijving.

Internationaal kan men de vergelijking maken met de registers in de buurlanden: in Nederland kent men het 'Nationaal Register Vurende Monumenten', in het Verenigd Koninkrijk is er het 'UK National Register of Historic Vessels'. Steeds moeten schepen voldoen aan bepaalde criteria om in deze registers terecht te kunnen komen. In Frankrijk zijn deze criteria daarenboven wettelijk vastgelegd om in één van de drie nationale categorieën van nationale historische schepen terecht te komen.²⁵²

²⁴⁴ "De inventaris van het bouwkundig erfgoed", *Onroerend erfgoed*, geraadpleegd 22 juni 2016, <https://www.onroenderfgoed.be/nl/onderzoek/wetenschappelijke-inventarissen/inventaris-van-het-bouwkundig-erfgoed>.

²⁴⁵ Intern bekend als de 'zomerdatabank', die online te bevragen was tussen de zomer van 2012 en juli 2016.

²⁴⁶ Zie het Geoportaal, via <https://geo.onroenderfgoed.be/>.

²⁴⁷ Voor meer informatie, zie <https://www.onroenderfgoed.be/nl/actueel/projecten/nieuwe-databank-voor-het-beschermd-onroerend-erfgoed-in-vlaanderen/>.

²⁴⁸ Zie <https://inventaris.onroenderfgoed.be/>.

²⁴⁹ Zie <https://inventaris.onroenderfgoed.be/ivm/varend/zoeken>.

²⁵⁰ Agentschap Onroerend Erfgoed, "Brochure Varend Erfgoed in Vlaanderen", 2016.

²⁵¹ "Behouden Vaart", 6.

²⁵² Peeters, Bourgeois, en Schauvliege, "Memorie van toelichting bij herziening varend erfgoeddecreet", 10.

Bescherming

Op dit moment zijn 33 vaartuigen in Vlaanderen beschermd: 28 ervan staan te boek als varend erfgoed, en vijf zijn als monument erkend, waar bij die laatste de bescherming dateert van vóór het decreet op varend erfgoed. Onder de beschermde vaartuigen zijn twee (sleep-) spitsen: de *Mon Désir* (1913, object-ID 99060) en de *Bon Crédit* (1898, object-ID 99059).

De wenselijkheid van een bescherming als varend erfgoed wordt bepaald aan de hand van de volgende criteria:²⁵³

1. **Intrinsieke waarde:** het voorwerp moet in zich de wezenlijke eigenschappen dragen die een decretale bescherming verantwoorden: een historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische, socio-culturele en/of esthetische waarde.
2. **Geografische band:** een link met het Vlaamse Gewest is essentieel gezien het toepassingsgebied van het decreet.
3. **Uniciteit of zeldzaamheid:** het object is (nagenoeg) uniek in Vlaanderen.
4. **Representativiteit:** het vaartuig is representatief voor een bepaald type van erfgoed.
5. **Gaafheid:** de huidige staat beantwoordt voldoende aan de originele bouwkundige integriteit en typologie.
6. **Fysische toestand – authenticiteit:** het relict moet als erfgoed (h)erkenbaar zijn en in een zodanige staat dat een bescherming zinvol kan zijn.
7. **Beheer:** de (toekomstige) beheercontext wordt in achtning genomen, gezien de beheerdoelstellingen deel uitmaken van het beschermingsdossier.

Overigens is het drijfvermogen van de schepen een cruciale vereiste.

Eenieder is in de mogelijkheid de bescherming van een vaartuig aan te vragen. Overleg met de eigenaar of beheerder is hoe dan ook aangewezen. Analoog aan andere erfgoedbeschermingen moet ook voor varend erfgoed een degelijke onderbouwing en motivatie worden voorgelegd en is het de bevoegde minister, geadviseerd door het VCVE (cfr. supra) en het agentschap, die de eindbeslissing heeft.²⁵⁴ Bij goedkeuring volgt in de eerste plaats een voorlopige bescherming; de eigenaar krijgt zestig dagen de tijd zich al dan niet akkoord te verklaren met die bescherming. Na instemming volgt een definitieve bescherming in theorie binnen de negen maanden.

Van bij de voorlopige bescherming is de eigenaar er toe verplicht zijn vaartuig door de nodige instandhoudings- en onderhoudswerken in een goede staat te houden en het niet te ontsieren, te beschadigen, of te vernielen. Bijkomend moet een passende verzekering afgesloten worden.²⁵⁵

Bij de beschermingsprocedure is het nodig om de feitelijke bewaringstoestand te achterhalen (zie criterium 5 – 7). De inspectie daartoe vergt bijzondere kennis ter zake. Niet zelden duiken tijdens een restauratie problemen op die eerst onzichtbaar waren. In 2008 werd een Monumentenwacht Varend Erfgoed opgestart, die op vraag van de eigenaar het vaartuig inspecteert en een toestandrapport met concrete aanbevelingen ter onderhoud

²⁵³ "Behouden Vaart", 4.

²⁵⁴ Axel Verhulst, "Hoe werkt het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varend erfgoed" (Agentschap Ruimte en Erfgoed Vlaanderen, Brussel, 7 januari 2011), 2–3.

²⁵⁵ Ibid., 4. en Agentschap Onroerend Erfgoed, "Infosessie gewijzigd Varend erfgoeddecreet", 27.

en behoud opstelt.²⁵⁶ Op basis van een door de Vlaamse regering goedgekeurd beheerprogramma (voor een periode van negen jaar, met mogelijkheid tot driejaarlijkse bijsturing) kan de eigenaar vervolgens een beheerpremie aanvragen. Die premie kan aangewend worden voor (dringende) onderhouds- en restauratiewerken en/of ontsluitingswerkzaamheden.²⁵⁷ Het opstellen van een beheerprogramma voor een beschermd vaartuig is volkomen vrijblijvend, maar is wel vereist voor het bekomen van de premie.²⁵⁸ De ontsluiting van de varende monumenten is één van de hoofddoelen van de bescherming: het welslagen van die ontsluiting staat dan ook in relatie tot de grootte van de toelage.²⁵⁹ Tevens kan bij vereiste werken die in het beheerprogramma zijn opgenomen 40% van de kost worden terugbetaald aan een particuliere eigenaar. Bij een vereniging of bij een particulier met opengesteld erfgoed (minstens 25 dagen en minstens 150 uur per jaar) bedraagt de subsidie 80% van de totaalcost. Voor algemene onderhoudswerken geldt dezelfde regeling met een jaarmaximum van €20.000, maar is geen beheerprogramma vereist.²⁶⁰

Anders dan bij onroerend erfgoed zijn geen verdere vrijstellingen van verplichtingen voorzien in het huidige decreet. Een mindering van 30% op het liggeld voor historische schepen opgenomen in de inventaris is wel voorzien door Waterwegen en Zeekanaal (een verzelfstandigd agentschap van de Vlaamse overheid dat instaat voor het beheer van het merendeel van de Vlaamse waterwegen). De veelheid aan te consulteren partners is een mogelijke reden waarom de vrijstellingen tot nu beperkt blijven.²⁶¹

Spitsen als varende erfgoed

De vandaag beschermde vaartuigen zijn in de regel vrij uniek, sommige zijn de laatste van hun soort. Voor andere types schepen ligt dat anders. De spitsen zijn een voorbeeld van de minder zeldzame schepen: op onze binnenwateren zijn nog honderden spitsen te vinden, gebouwd tussen 1900 en het einde van de twintigste eeuw. In zekere zin zijn ze na 100 jaar nog steeds beeldbepalend. Een onderlinge afweging is dan ook nodig om aan de juiste exemplaren een bescherming toe te schrijven: welke zijn het meest representatief, authentiek, ...²⁶²

In de inventaris zijn vandaag acht schepen van het type spits opgenomen. Met name de *Stroomlijn* (1899, relict-ID 99185), de *Santo Antonio* (1907, relict-ID 99184), de *Lauranda* (1928, relict-ID 99186), de *Alyv* (1938, relict-ID 99189), de *Esmeralda* (1941, relict-ID 99187), en de *Liomar* (1959, object-ID 99188) zijn te vinden in de inventaris. Twee spitsen zijn daarenboven beschermd: de sleepspitsen *Bon Crédit* (1898, relict-ID 99059) en *Mon Désir* (1913, relict-ID 99060). Al deze schepen onderscheiden zich onderling op diverse wijze: omwille van de complete uitrusting, de afwijkende vorm van de romp, de wijze van voortstuwing,...

²⁵⁶ Zie de website van Monumentenwacht Varende Erfgoed Vlaanderen: <http://www.monumentenwacht.be/wat-doen-we/varende-erfgoed>. Een monumentenwacht voor onroerend erfgoed en interieurs bestaat al langer.

²⁵⁷ "Behouden Vaart", 8-9.

²⁵⁸ Peeters, Bourgeois, en Schauliege, "Memorie van toelichting bij herziening varende erfgoeddecreet", 17.

²⁵⁹ Vaes, "Drijvende decadentie", 27.

²⁶⁰ Over varende erfgoed en het nieuwe decreet: Interview met Maarten Van Dijck. en Agentschap Onroerend Erfgoed, "Infosessie gewijzigd Varenderfgoeddecreet", 33-35.

²⁶¹ Over varende erfgoed en het nieuwe decreet: Interview met Maarten Van Dijck.

²⁶² Verhulst, "Hoe werkt het decreet", 3.

Het feit dat een dergelijk beeldbepalend deel industrieel / varend erfgoed erkend wordt kan enkel worden toegejuicht. Een vraag die daarbij in dit proefschrift gesteld dient te worden: Is het huidige aandeel van spitsen in de inventaris toereikend? Zoals reeds vermeld zijn er vandaag acht schepen van het type spits opgenomen in de inventaris, waarvan er ook twee beschermd zijn als varend monument. Het interval in bouwjaren tussen de vaartuigen gaat van één tot achttien jaar, al lijkt de chronologische spreiding tussen de schepen wel te rechtvaardigen.

Van de acht geïnventariseerde spitsen zijn twee schepen beschermd; de *Bon Crédit* (1898, Baasrode) en de *Mon Désir* (1913, Merelbeke). Het eerste van de twee, tevens de oudste spits van de reeks van acht, zou binnen afzienbare tijd aan een renovatie onderworpen worden.²⁶³ Van de woning is in elk geval al lang geen spoor meer, enkel de positie van de middenroef valt nog te ontwaren op het casco. Enkele sleepspitsen van vergelijkbare leeftijd zijn de *Lou* en de *Renfort*, welke beide in Gent liggen. Beide zijn echter gemotoriseerd in het verleden. De *Lou* behield daarbij de eigenlijke vorm van de romp, doordat de motor vóór het achteronder kon worden geplaatst. Van de betimmering is bakboordzijde nog min of meer intact, de andere helft is onherroepelijk beschadigd. Aan de *Renfort* is echter weinig authentieks meer te vinden. De tweede beschermde spits *Mon Désir* heeft wél nog het achteronder in originele staat, dat er overigens bijligt zoals de vorige schipper het heeft achtergelaten. Beide geklasseerde vaartuigen zijn geklonken stalen sleepspitsen die nooit gemotoriseerd werden.²⁶⁴

De *Stroomlijn* (1899, Boom) is één jaar jonger dan de *Bon Crédit* maar kan bogen op meer authentieke elementen. Het stuurhuis is vermoedelijk in de jaren '20 opgebouwd en ook het ijzeren roer en de laadboom moeten later toegevoegd zijn. In 1959 werd een motor ingebouwd. Over het interieur is bij het agentschap onroerend erfgoed niets bekend. De geklonken *Santo Antonio* (1907, Moerbeke) is eveneens een gemotoriseerde sleepspits. Het scherpe voorschip en de cul-de-poule geven aan dat het schip ook op rivieren als de Rijn voer. Dat geveegde achterschip verklaart ook de vroege roef aan de den, waarvan het interieur nog intact is.²⁶⁵ De *Lauranda* (1928, Baasrode) op haar beurt is opnieuw een nooit gemotoriseerde sleepspits. Aan de romp werden verschillende ingrepen gedaan om het omvormen van het schip tot een museum mogelijk te maken. Het achteronder is, afgezien van één alkoof, in goed bewaarde staat.

De *Alyv* (1938, Baasrode) is een eerste motorspits. Het is een overgangsmoedel: het volle achterschip en het grote lunetteroer doen duidelijk denken aan de sleepspitsen.²⁶⁶ De roef aan de den huisvest een duidelijk gebruikt maar rijkelijk en goed bewaard art deco interieur. De kastjes en de stoof in het stuurhuis zijn bewaard, net als het kookherft achter de stuurhut en de overige uitrusting. Na een restauratie in de periode 2002-2005 kan het schip nu opnieuw oplapwerk gebruiken. De *Esmeralda* (1941, Baasrode) is van de zelfde oorsprong en tijdperiode, maar is duidelijk meer geëvolueerd als motorschip, getuige de cul-de-poule. De uitrusting is nog volledig, en het interieur is na een restauratie rond 2010 weer nagenoeg in originele staat.²⁶⁷ De *Liomar* (1959, Ledeborg – Buggenhout) is het jongste geïnventariseerde schip, en het enige met een salonroef en theehut. Die

²⁶³ Gesprek met Gwen Vanhove, 19 februari 2016.

²⁶⁴ "Bon Crédit" en "Mon Désir", *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 4 augustus 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99059> en /99060.

²⁶⁵ "Santo Antonio", *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 4 augustus 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99184>.

²⁶⁶ Interview met Jan Annemans (1).

²⁶⁷ Interview met Jelle Annemans.

is vanbinnen nog vrij origineel, maar getuigt niet meer van het hand- en maatwerk zoals dat bij oudere schepen het geval is. Ook dit schip is aangepast om als museum te kunnen dienen.

Al bij al biedt de inventaris varend erfgoed dus een representatief en evenwichtig beeld van de belangrijkste Vlaamse spitsvarianten tijdens de hoogdagen van het scheepstype. Alle opgenomen spitsen zijn evenwel geklonken. Een zeker zwaartepunt ligt op de Baasroodse werven, welke dan ook een aanmerkelijk grote spitsenproductie hebben gekend. Een schip dat enigszins lijkt te ontbreken is de talrijk gebouwde SARMA spits met de typische getrapte roef. De in dit werk ter illustratie aangehaalde spitsen van dat type zijn echter alle sterk verbouwd. Een maasspits of samberspits zouden eveneens welkom zijn. De herstelbetalingsspitsen (TAMSA, grand numéro, ...) zijn niet gebouwd of beheerd in Vlaanderen en komen dus niet in aanmerking voor de inventaris van het Vlaams agentschap.

Daar deze studie zich concentreert op het eigenlijke woongedeelte van de spitsen stelt zich tot slot de vraag of een schip ook beschermd kan worden omwille van het interieur. Een bescherming behoort tot de mogelijkheden, al beperkt de klassering zich uiteraard niet tot de schipperswoning, maar wordt het schip dan in het geheel beschermd, omwille van die interieurhistorisch waardevolle woning. In het verleden doken al problemen op met *gedeeltelijk* beschermde objecten, waardoor een partiële klassering vandaag niet meer overwogen kan worden.²⁶⁸

²⁶⁸ Over varend erfgoed en het nieuwe decreet: Interview met Maarten Van Dijck.

5. Besluit

Dat de spits in de binnenvaart decennialang een beeldbepalend schip is geweest staat buiten kijf. Zelfs vandaag liggen op onze binnenwateren nog veel stille getuigen van dat roemrijke verleden, de één al in betere staat dan de andere. De ontwikkeling van het spitsentype uit de walenschepen en de baquet de Charleroi, en ook de verdere rijke geschiedenis mag duidelijk zijn.

Bij de aankoop van een spits kon de schipper kiezen uit de typeplannen die de gekozen werf op dat moment hanteerde. Aan dat standaardplan kon hij toevoegingen doen naar smaak en naar budget. Bij de bestelling van een nieuwe spits was het niet de woning die de meeste aandacht kreeg. Niettemin was de luxe van de woonst, samen met het vermogen van de motor en de dikte van het vlak, iets waar niet zonder trots naar werd verwezen door schippers.

Interieurstijlen aan boord volgden grofweg de stijlen zoals die aan wal gesmaakt werden, al bleven schippers over het algemeen vrij conservatief. Getuige daarvan ook de veelvoorkomende verwijzingen naar een bestaand schip van een bevriende schipper in de bestekken. Art deco en (vroeg) varianten op dat thema zijn de meest voorkomende ontwerptaal, gelijklopend met de voorspoedige periode die het interbellum was voor de spitsenschippers. Een eigen 'spitsenstijl' heeft zich althans niet ontwikkeld. De duidelijkste stijluitingen kwamen naar voor in het glaswerk, dat – anders dan de rest van het casco en de woning – niet door werklieden van de scheepswerf werd gemaakt.

Kwaliteit en duurzaamheid stonden voorop. Het houtwerk in de woningen getuigde steeds van degelijkheid, al was er een duidelijk merkbaar verschil in de gebruikte houtsoorten tussen de minder en de meer begoede schippers: de eerste vroeg om eik en es, de tweede liet zich omringen door mahonie en okoumé. De rijk aangeklede interieurs waren echter nooit opzichtig.

Het leven aan boord van een spits speelde zich af op enkele vierkante meters. Dat had zijn weerslag op de inrichting van het vertrek, maar ook op het opgroei- en samenlevingsproces. Aan de hand van interviews, literatuuronderzoek en scheepsbezoeken konden hieromtrent enkele bijzonderheden worden neergeschreven. Marie Jacops deed in haar onderzoek als opvoedster al een brede studie naar het psycho-sociale en pedagogische aspect van het leven op een binnenschip.²⁶⁹ Er zijn evenwel nog meerdere onontgonnen aspecten van (de geschiedenis van) het leven aan boord die zeker een toegewijde studie waard zijn.

Het idee voor een decreet op varend erfgoed sluimerde al langer, en werd een kleine 30 jaar na het eerste Onroerend Erfgoeddecreet geconcretiseerd in een Varend Erfgoeddecreet. De groeiende bewustwording en de incompatibiliteit van de vaartuigen met de bepalingen in dat Onroerend Erfgoeddecreet lagen daaraan ten grondslag. De mogelijkheid om schepen met erfgoedwaarde te beschermen als monument is uniek in Europa. Het Varend Erfgoeddecreet werd recent gewijzigd, waardoor onder meer de beschermingsprocedure vandaag sneller afgehandeld kan worden.

²⁶⁹ Jacops, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 1990.

De inventaris varend erfgoed, gelanceerd in de zomer van 2014, is een handige online te raadplegen databank. De inventaris is te hanteren als wetenschappelijk instrument, maakt het varend erfgoed meer zichtbaar, en vergroot de uitwisselbaarheid van gegevens.

Vandaag zijn twee spitsen beschermd, en zijn nog zes overige vaartuigen van het zelfde scheepstype opgenomen in de inventaris, met enkele rechtsgevolgen ter bewaring van dien. Het spitsenaandeel binnen het 120-tal geïnventariseerde vaartuigen schijnt toereikend en representatief, al is niet bij alle schepen de woonst nog intact.

6. Woordenlijst

Deze woordenlijst is opgemaakt op maat van deze thesis. De woordverklaringen zijn goeddeels gebaseerd op deze in de Maritieme Encyclopedie, thans aangevuld met gegevens uit de online encyclopedie debinnenvaarttaal.nl en met eigen kennis van zaken. Een enkele verklaring komt uit het werk van Maurice Kaak.²⁷⁰ De woordverklaring is steeds gekozen om ze zo relevant mogelijk te maken voor spitsen en voor de Vlaamse binnenvaart.

A

Aanlegplaats: Een *ligplaats* die specifiek ingericht is om schepen te doen *meren*.

Aanmeren: Zie *meren*.

Achterboot: Kleine (meestal geroeide) boot die bij een groter schip hoort. Ook: *bijboot*, *schippersboot*,...

Achteronder: onderdekse (woon-)ruimte in het *achterschip*.

Achterschip: Het achterste deel van een vaartuig. Bij vrachtschepen meestal het gedeelte achter het ruim. Ook: *gat* of *kont*.

Afbouwen: Van een *casco* een vaarklaar schip maken.

Afmeren: Zie *meren*.

Alkoof: De slaapkooi, af te sluiten met deurtjes, eventueel met een kleine inloop.

Ankerkluis: Schacht tussen de *ankerlier* en het *ankerkluisgat* waar de ankerketting doorheen loopt. Ook: *kluis*, *kettingpijp*.

Ankerkluisgat: Versterkte opening in de *romp* waardoor de ankerketting het schip verlaat.

Ankerlier: Mechanisch werktuig waarmee men de ankerketting kan laten *vieren* of *hieuwen*.

B

Bakboord: De linkerzijde van het schip, kijkende in de gebruikelijke vaarrichting. De andere zijde wordt *stuurboord* genoemd. Mogelijke afkomst van het woord: "Het woord stuurboord wordt geacht te stammen uit de tijd dat schepen werden gestuurd met behulp van een roerriem die aan de rechterkant van de romp hing. De meeste mensen waren, net als nu, rechtshandig en men stuurde dus met de rechterhand aan de rechterkant van het schip. Het woord 'stuur' is afkomstig van het Oudnoorse woord *styri* ('roer'). De linkerzijde werd bakboord genoemd, vermoedelijk naar het middeleeuws-Nederlandse woord *baec*, dat 'rug' betekende. [...] Bij harde wind stond de stuurman immers met zijn *baec* naar bakboord (links) met twee handen aan het *styri* te sjoeren."²⁷¹ (op cit.)

²⁷⁰ Kaak, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw*.

²⁷¹ Nick Compton, *Waarom zeelui niet zwemmen (en andere fascinerende maritieme feiten en folklore)*, vertaald door Anje Valk (Haarlem: Hollandia, 2014), 30.

Balkengat: Gedeelte van het vaarwater of van een haven om boomstammen te *wateren*. Ook: *balkenhaven, houtkolk*.

Balkenhaven: Zie *balkengat*.

Berghout: Uitstekende stootrand op de scheepswand. Op de *stevens* noemt men ze *boeghouten*. Op de berghouten was veelal een half rond profielijzer aangebracht; de *berghoutstrip*. Ook: *beuling*.

Berghoutstrip: Zie *berghout*.

Beuling: Zie *berghout*.

Bijboot: Zie *achterboot*.

Binnenschip: Schip voor de *binnenvaart*.

Binnenvaart:

Boeghout: Uitstekende stootrand op de *stevens* van een schip, zoals de *berghouten* op de rest van de scheepswand. Ook: *knevels, moustache,...*

Boeisel: Het gedeelte van de scheepswand boven het *berghout*.

Bolder: Constructie aan dek van een schip of aan de wal bestaande uit één of meer verticale gietijzeren of stalen cilinders waarom een touw of staaldraad kan worden bevestigd om het schip vast te leggen. Zie ook *meren*.

Bomen: Zich met behulp van een *schoorboom* afzetten tegen de oever of tegen de bodem van het vaarwater, hetzij om vooruit te komen, hetzij om uit de oever te blijven. Zie ook *schoren*.

Boom: Kan verwijzen naar een *schoorboom* of een *zwierboom*. Zie ook *bomen*.

Botter: Snel en elegant vissersschip. Zie tekst.

Brabantse boot: Een zware Belgische bijboot in hout, met sterke zeeg. Was vaak te zien als bijboot bij spitsen.

Buikdenning: Zie *buiting*.

Buitenslaper: Een motor die op het achterdek staat en via een cardanoverbrenging een schroef aandrijft. Werd gebruikt op de kanalen in België in Frankrijk in de aanloop naar de periode van de motorschepen.

Buitenwater: Water van buiten boord.

Buiting: Vloer in het ruim van een vrachtschip.

C

Casco: De romp van een schip, zoals die te water wordt gelaten zonder te zijn afgebouwd of getuigd; bij uitbreiding ook het gehele schip met uitzondering van wat zicht bevindt in machinekamer en ketelruimen.

Citroen: *Dekglas* met stervormig prisma aan de onderzijde. Doet vormelijk denken aan een citroenpers.

Claire-voie: Zie *koekoek*.

Cul-de-poule: Zie *hennegat*.

D

Dekglas: Een in het dek aangebracht (dik) glas ter lichtvoorziening onderdeks. In de loop der tijd kreeg het glas aan de onderzijde een prismatische doorsnede waardoor het licht beter door de onderliggende ruimte verstrooid werd. Ook: *citroen(tje), prisma*.

Den: Zie *luikhoofd*.

Dennenboom: Zie *luikhoofd*.

Diepgang: De inzinking van een schip: de afstand tussen de *waterlijn* en de onderzijde van het schip.

Dreggen: **1.** De bodem van het *vaarwater* vrijmaken. **2.** Naar iets zoeken op de bodem van het *vaarwater* met een stok of een dreg.

Dwarsscheeps: Haaks op de lengterichting van een schip.

E

Erf(t): Zie *herft*.

F

G

Gaffel: Het *rondhout* waaraan de bovenzijde van een (gaffel-) zeil is vastgemaakt.

Gang: **1.** Staalstrook in de huid van een schip. **2.** Snelheid, versnelling.

Gangboord: Deel van het dek tussen opbouw of luikhoofd en verschansing. Langs de gangboord is circulatie langsheen de luikenkap in de langsrichting van het schip mogelijk.

Geleidewerk: Zware constructie in het water om sluishoofden en brugpijlers tegen een aanvaring te

beschermen. Kan tevens fungeren als (kort) *remmingswerk*. Ook *geleidingswerk*, *geleidesteiger*.

Geleidesteiger: Zie *geleidewerk*.

Gesen: Koolteren.

Geveegd: Bij een *geveegd* (achter-) schip komt het achterschip zeer geleidelijk op uit het water. In ongeladen toestand hangt het dus gedeeltelijk boven het water. Het tegenovergestelde noemt men *vol*. Een *geveegd* achterschip had als voordeel dat het beter water vrijgaf en de schroef aldus beter water kon grijpen. Zie ook *hennegat*.

Gieren: Gedurig naar beide zijden of naar één zijde van de koerslijn afwijken door slecht sturen of door invloed van wind, zee of geringe waterdiepte.

H

Havenkraan: Grote kraan, eventueel op rails, die van op de loskade lading *overslaat*.

Hek: De achterzijde van het schip boven de achtersteven. Vroeger werd deze gevormd door een opengewerkte afsluiting of een hek. Bij schepen met een *geveegd achterschip* hangt dit deel van het schip in ongeladen toestand boven de waterspiegel.

Hel(le): Ruimte onder de vloer in het voor- of achteronder.

Helmhout: Zie *inspet*. In principe afneembaar en uit hout vervaardigd.

Helmstok: Zie *inspet*. In principe niet afneembaar en uit staal vervaardigd.

Hennegat: 1. Een *achterschip* dat vanaf dekhoogte ongeveer recht naar beneden loopt of soms zelfs wat naar buiten toe uitloopt, maar waarvan het onderste gedeelte vrij sterk *geveegd* is. Vrij specifiek voor (motor-)spitsen. Ook: *cul-de-poule*, *kruiserhek*. 2. De opening waardoor het *inspet* steekt.

Herft: Bergplaats in het ruim van een binnenschip direct onder een luik en meestal niet dieper dan de hoogte van bovenkant luikhoofd tot dek. Vaak is er een grote herft ter hoogte van de mast, een kleiner onder het eerste luik vooraan en één onder het laatste luik achteraan. In de herft bewaart de schipper meertrossen en andere uitrusting. Ook: *tabernakel*, *erf*. Zie ook *kookherft*.

Herstelbetalingsschip: Een schip dat als vergoeding voor geleden oorlogsschade geschonken moest worden aan een gedupeerd land. Het kunnen nieuw gebouwde of bestaande schepen zijn. Over het algemeen bedoelt men ermee de door Duitsland na WO I of WO II verstrekte schepen. In de spitsencategorie zijn Tamsa spitsen, Franse Strasbourg spitsen en Duitse P(éniche)-spitsen bekende voorbeelden.

Hieuwen: Een *lijn* of ketting inhalen of aantrekken. Ook: *hieven*.

Hieven: Zie *hieuwen*.

Holte: De 'diepte' van het ruim: de verticale afstand gemeten tussen het *vlak* en het *dek*.

Houtkolk: Zie *balkengat*.

I

Inspet: Aan de bovenzijde van het *roer* of *roerkoning* bevestigde hefboom waarmee men het roer bedient. Ook: *helmhout*, *helmstok*, *inspit*.

J

Jaaglijn: Zie *jagen*.

Jaagpaal: Zie *jagen*.

Jaagpad: Zie *jagen*.

Jagen: Het vanaf de wal voorttrekken van een schip. Dit geschiedde door mankracht of door paarden. Voor dit doel liep er vroeger langs de kanalen een *jaagpad*. In 1811 werd bij decreet van de keizer (Napoleon) bepaald dat het aanleggen van een jaagpad verplicht was en in 1886 werd deze verplichting bij de wet gehandhaafd. Vanaf 1833 was een schipper bij koninklijk besluit vrij zijn trekker te kiezen. Vijf jaar na dit besluit was het slepen een openbare aanbesteding geworden.²⁷² De invoering van de (hulp)motor heeft aan het jagen praktisch een einde gemaakt. In het begin van de 20^e eeuw zag men echter nog vaak binnenschepen voorttrekken door leden van de schippersfamilie, waaronder ook vrouwen en kinderen. Voor het jagen kon ook een *jaagpaard* gehuurd worden, dat werd begeleid door een *scheepsjager*. De *jaaglijn* werd zodanig aan mast of want bevestigd, dat het vaartuig bijna evenwijdig met de oevers bleef varen en er slechts weinig behoefde te worden bijgestuurd. Schepen werden gejaagd wanneer de

²⁷² De Vos, "De Baquet de Charleroi", 18.

zeilen niet konden worden gebruikt of als ze niet voor zeilen waren ingericht. In de bochten van de waterwegen stonden speciaal ingerichte *jaagpalen* die waren voorzien van een rol waarover de jaaglijn werd geleid om te voorkomen dat de lijn over de bocht werd getrokken en het schip uit de as van het vaarwater werd gedwongen.

K

Kettingbak: Ruimte onder het dek waarin de ankerketting geborgen wordt.

Kettingpijp: Zie *ankerkluis*.

Kiel: Het middelste gedeelte van het *vlak* van een schip. De *kielbalk* is een langsscheepse en onder het vlak uitstekende balk in het midden van het vlak. Het is het diepst stekende punt (van het vlak) van het schip en vormt de 'ruggengraat' van het schip. Platbodems zoals een spits hebben geen eigenlijke kielbalk.

Kielbalk: Zie *kiel*.

Kielzog: Het turbulente water veroorzaakt door (de kiel of romp van) een schip met vaart. Ook: *zog*.

Kim: De overgang van zijde naar vlak. Een spits heeft rechte (recht gehoekte) kimmen.

Kluis: Zie *ankerkluis*.

Koekoek: Op het dak (of dek) geplaatste dakkapvormige constructie met openslaande raampjes, veelal ter verlichting en verluchting van de (onderdekse) schipperswoning. Ook: *lantaarn*, *klavaar*, *claire-voie*, *schijnlicht*, *lichtkap*.

Kofferdam: (Ongebruikte) ruimte tussen twee (*water-*)*schotten*.

Kombuis: **1.** Fornuis of kookkachel aan boord. **2.** *Herft* of kast waarin het kombuis geplaatst werd. Zie ook *kookherft*.

Kookherft: *Herft* of tussen de herften geïnstalleerde kast waarop men in de warme maanden het (kolen-)fornuis plaatste. Soms was een kookherft voorzien aan de achterkant van de *luikenkap* tussen de *tabernakels*. Zie ook *kombuis*.

Klavaar: Zie *koekoek*.

Knevel: Zie *boeghout*.

Kruiphoogte: De hoogte van het schip ten opzichte van de *waterlijn*, dus ook de hoogte waar men rekening mee moest houden om onder bruggen door te varen.

Kruiserhek: Zie *hennegat*.

Kunstwerk: (Grote) constructie in of tegen het vaarwater, zoals daar zijn sluizen, bruggen,...

Kwadrant: Aan de *roerkoning* bevestigde, horizontaal liggende (halve) schijf die hetzij door kettingen, hetzij door kabels of tandwielen heen en weer bewogen wordt. Hiermee wordt de stand van het *roer* bepaald.

L

Langsscheeps: In de lengterichting van een schip.

Lantaarn: Zie *koekoek*.

Lichtkap: Zie *koekoek*.

Lichtrand: Venstertje, in metalen rand gevat glas. In tegenstelling tot een *patrijspoort* kan een lichtrand niet open.

Liggeld: Zie *liggen*.

Liggen: Een schip *ligt* (op het water) wanneer het niet vaart. Daar waar een schip *afgemeerd* ligt is zijn *ligplaats*. Ook: *aanlegplaats*, *meerplaats*. *Liggeld* is de belasting die de schipper dient te betalen om op bepaalde plaatsen met zijn schip te mogen liggen. Ook: *havengeld*.

Ligplaats: Zie *liggen*.

Lijn: Verkorte vorm van *jaaglijn*, *werplijn*, *loglijn*,... waarmee men een specifiek touw of kabel aanduidt.

Loefbijter: Een aan de onderzijde van de *voorsteven* vooruitstekend deel.

Luik: De afdekking van het ruim. De luiken rusten op het *luikschild* en het *luikhoofd*.

Luikenkap: De (houten of metalen) afdekking van het ruim, of geheel van de *luiken*.

Luikhoofd: De opstaande houten- of plaatconstructie rondom de grote openingen in de dekken van schepen waardoor de lading in en uit de ruimen gebracht kan worden. De opstaande wand wordt bij binnenschepen *schild* genoemd in de dwarsscheepse richting en *den* of *dennenboom* in langsscheepse richting. Het schild heeft aan de bovenkant een bocht of de hoek die gelijk is aan de ronding of de helling van de luiken. De dennenboom volgt in grote trekken de zeeglijn van de romp. Bij

gebogen luiken spreekt men van een *ronde den*. Sommige schepen hebben een zgn. *Friese den*, waarvan de luiken bestaan uit rechte deksels die slechts de helft van het luikgat bedekken.

Luikschild: De boven het dek uitstekende, *dwarsscheepse* begrenzing van het ruim waar de *luikenkap* op rust.

Lunet(te): Een uitklapbaar vlak aan het *roer* van een (sleep-)schip waarmee de oppervlakte van het *roerblad* desgewenst vergroot (voor meer hefboom) of verkleind (om in de sluisen te passen) kon worden.

Luxemotor: Een (Nederlands) type motorschip van begin 20^e eeuw met een vrij scherpe, verticale *stevan*, uitgesproken *zeeg* en *geveegd* achterschip. De kop is opvallend hoger dan het *achterschip*. Het schip heeft in vergelijking met een spits een beperkte *diepgang* en navenant laadvermogen, maar relatief vrij grote en luxueuze *schipperswoning*.

M

Maritiem: De zeevaart betreffende.

Markies: Tent die over de roef (en bij uitbreiding over het achterdek) werd geplaatst om al te grote verhitting door de zon te voorkomen.

Meerpaal: In het water geplaatste paal bestemd om schepen te *meren*. Vaak deel van *remmingswerken* en steigers.

Meerplaats: Zie *meren*.

Meren: Een vaartuig tegen een oever, steiger, meerpaal,... manoeuvreren en daaraan vast maken. Men spreekt ook van *vastmeren*. *Ontmeren* is het schip losmaken van haar *meerplaats*. *Afmeren* betekende oorspronkelijk ontmeren en wegvaren. *Aanmeren* was aan komen varen en vervolgens meren. De termen worden tegenwoordig door elkaar gebruikt. De plaats waar een schip *meert* / kan *meren* noemt men een *meerplaats*.

Moustache: Zie *boeghout*.

N

Nautisch: De scheepvaart betreffende.

O

Over slaan: Lading overladen tussen twee schepen, of van een schip op de wal of vice versa.

P

Parisiëne: Een kolenfornuis met meerdere warmhoudbekkens en een oven, veel in spitsen geplaatst in de jaren '10 en '20.

Patrijspoort: Klein (rond), openslaand raampje in een schip, geheel waterdicht en soms geheel af te sluiten met een *stormluik*. Niet te verwarren met een *lichtrand*.

Ponton: Een eenvoudig, laag vaartuig zonder opbouw en meestal zonder eigen aandrijving. Vaak gebruikt als drijvende werkplaats, overzet, ...

Presenning: Een sponning in twee naast elkaar gelegen houten delen (*luiken*) die met een presenningband is afgedekt. Deze dichting houdt ook droog bij krimpen en uitzetten van de planken van de luikenkap.

Prisma: Zie *dekglas*.

Puts: Emmer aan een touw om vanaf het schip met *buitenwater* te vullen. Het vullen noemt men *putteren* en is op een varend schip niet eenvoudig en niet zonder gevaar. Ook: *putse*, *putter*.

Putsbak: Zie *wasbak*.

Putse: Zie *puts*.

Putteren: Zie *puts*.

Q

R

Rederij: Een bedrijf dat één of meerdere schepen exploiteert.

Remming(-swerk)en: Zware (lange) constructie in het water geplaatst voor sluizen en bruggen e.d. waaraan schepen kunnen *meren*. Oorspronkelijke bedoeling was om hiermee met zeil- en sleepscheep tijdig te kunnen remmen voor deze

kunstwerken. Met de opkomst van motorschepen, die zelfstandig kunnen afremmen, fungeren deze remmingen nu vaker als tijdelijke *ligplaats*, eventueel in afwachting van het openen van een sluis of brug. Tevens beschermen ze tegen aanvaring van de kunstwerken, als een *geleidewerk*.

Riem: Roeispaan.

Roef: Zie tekst.

Roefdek: Het dak van de *roef*.

Roer: Een draaibaar verticaal vlak waarmee men een vaartuig kan sturen. Die het roer bedient – dat hoeft immers niet per se de schipper te zijn – noemt men de *roerganger*. De *roeruitslag* is de mate waarin een roer vanuit de middenstand naar de boorden gedraaid is of kan worden. *Roer geven:* een bocht maken. *Het roer aan boord leggen:* een scherpe bocht maken. *Uit het roer lopen:* wanneer de bewegingen van het roer geen effect meer hebben op de richting van het schip.

Roerganger: Zie *roer*.

Roerkoning: Stalen as of houten paal waaraan het roerblad bevestigd is.

Roeruitslag: Zie *roer*.

Rollen: Het bewegen van het schip om de *langsscheepse* as.

Romp: Het schip zonder dekken en opbouwen.

Rondhout: Alle ronde balken op het schip, zoals de *bomen* en de mast.

S

Scheepsjager: Zie *jagen*.

Scheg(ge): Het verticale, *langsscheepse* vlak midden onder het *achter-* en *voorschip*.

Schijnlicht: Zie *koekoek*.

Schild: Verticaal schot, zie ook *luikschild*, *kofferdam*, *waterschot*.

Schippersboot: Zie *achterboot*.

Schipperswoning: Zie *roef*.

Schoorboom: Zie *schoren*. Ook *vaarboom*.

Schoren: Het uit de oever houden van een schip. Dit was vooral nodig bij niet-gekanaliseerde en niet-*gedregde* waterlopen, glooiende of stenige oevers, et cetera. Bij schepen die *gejaagd* werden moest men *bomen* om in de *vaargeul* te blijven en niet in de oever te worden getrokken.

Schroefdruk: Rendement van de schroef.

Schroeftunnel: Een half tunnelvormige overkapping van de schroef met als doel de schroef beter water te doen nemen. Ook *tunnel*. Van een *straalbuis* wordt gesproken als de tunnel volledig rond, dus buisvormig is.

Schroefwater: Het turbulente water in het zog van een (motor-) schip. Zie ook: *kielzog*, *vaarspoor*, *zog*.

Schutten: Zie *versassen*.

Slaan: Het doen draaien van de schroef. *Voor- of achteruit slaan:* de schroef zo doen draaien dat men voor- of achteruit vaart. *Lucht slaan:* gezegd wanneer de schroef niet diep genoeg in het water is om voldoende water te nemen. Een *schroeftunnel* kan in dit geval enig relaas brengen.

Spiegel: Het (platte) vlak dat het *achterschip* van een vaartuig afsluit, tussen de *wulf* en de *scheg*.

Stapel: De stut(ten), in oorsprong een stapel balken, waarop (het vlak van) een schip (in aanbouw) rust. *Van stapel lopen:* te water gelaten worden. *Op stapel staan:* in aanbouw zijn.

Stoel: Een op of aan het schip bevestigd onderdeel dat als steun- of scharnierpunt dient voor iets, bijvoorbeeld voor de waterton.

Stormluik: Een luik dat wordt gesloten bij het varen over ruwer water, bijvoorbeeld om glasramen te beschermen tegen inslaand water.

Straalbuis: Zie *schroeftunnel*.

Strijken: Het naar beneden halen van iets, bijvoorbeeld de zeilen strijken, de mast strijken,...

Stuurboord: De rechterzijde van het schip, kijkende in de gebruikelijke vaarrichting. De andere zijde wordt *bakboord* genoemd. Mogelijke afkomst van het woord: zie *bakboord*.

T

Tabernakel: Zie *herft*.

Torpedo: Een spits met een sterk *geveegd achterschip*.

Traagloper: Een motor die op een laag toerental loopt, bijvoorbeeld +/- 300 toeren/min. Deze motoren staan bekend om hun robuustheid en hun karakteristieke motorgeluid. Bij het vermogen van deze motoren spreekt men weleens van 'echte' pk's en van 'paarden met haver'.

Tuigen: Het zeilwerk van een zeilschip gereedmaken.

U

V

Vaarboom: Zie *schoorboom*.

Vaargeul: Het deel van het water met grotere diepte, diep genoeg om er een schip te doen passeren. Soms aangegeven door bakens.

Vaarspoor: De zichtbare verandering in kleur of samenstelling van het water veroorzaakt door de passage van een schip. Zie ook *schroefwater*.

Vaartijd: 1. De termijn die men vaart, mag varen (volgens de regelgeving), kan varen (door bijvoorbeeld beperkingen van sleepdiensten of door het weer), of gevaren heeft. **2.** De totale tijd die iemand tijdens zijn leven al gevaren heeft.

Vaarwater: 1. Bevaarbaar water **2.** Zie *kielzog, schroefwater, vaarspoor*.

Vallen: Zie *valling*.

Valling: De mate waarin iets afwijkt van verticaal, bijvoorbeeld een vallende *voorsteven*.

Vastmeren: Zie *meren*.

Versassen: Het passeren of 'nemen' van een sluis. Ook *schutten*.

Verwateren: Zie *wateren*.

Vieren: De lengte van een touw, kabel of ketting tussen twee punten (doen) vergroten.

Vlak: De onderzijde van een schip.

Vlakangang: De platen waaruit het *vlak* samengesteld is.

Voorboeg: Overgang van zijde naar *voorsteven*.

Voorschip: Voorste deel van een schip. Bij vrachtschepen ongeveer alles voor het ruim.

Voorsteven: Uiterste voorkant van een schip; ongeveer het gedeelte tussen beide *voorboegen*.

W

Want: Alle touwen in de mast of waar men de zeilen mee bedient.

Wasbak: Een houten of stalen bak gebruikt als wasbak, bevestigd aan de reling of op het *boeisel*. Hierin werd vaak de (af-) was gedaan.

Wateren: Hout gedurende lange tijd (tot wel enkele jaren)²⁷³ in water of in een daarvoor bestemd *balkengat* laten liggen om het te stabiliseren. Sappen en ongedierte werden zo uit het hout verwijderd. Ook: *verwateren*.

Waterlijn: De grenslijn tussen het gedeelte van de scheepsromp dat zich onder water bevindt en het 'droge' deel boven water.

Waterschot: Een (over het algemeen dwarsscheepse) wand in een schip ter scheiding van de tanks of de ruimen. Een schot kan de volledige *holte* van een schip innemen, of slechts van beperkte hoogte zijn. Specifieker zijn er ook aanvaringsschotten, machinekamerschotten, roefschot, voorschot,... te onderscheiden.

Wulf: De horizontale *dwarsscheepse* scheiding tussen het *hek* en de *spiegel*.

X

Y

²⁷³ "De toepassingen en conservering van hout", *debinnenvaart.nl*, geraadpleegd 2 juli 2016,

http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende_teksten/teksten.php?tekst=houtrot.

Z

Zaat: **1.** Scheepstimmerwerf **2.** Een bij eb droogvallend gedeelte van een haven of van een stroom. Eens een schip hier droog lag kon men werken uitvoeren onder de *waterlijn*. **3.** De bouwstelling waarop een schip gebouwd wordt.

Zeeg: De langsscheepse kromming van het schip: de (horizontale) lijn van het boven- of gangboord.

Zetschipper: Een schipper die vaart op een schip dat niet van hem is. Concreet, een schipper die in opdracht (van een *rederij*) vaart.

Zog: Zie *kielzog*.

Zwierboom: Dit lange *rondhout* was langs één zijde aan de *den* bevestigd. Lag het schip te ver uit de oever, dan kan men over de zwierboom gaan hangen en zich afzetten, om zo tot aan de wal te zwieren.

Zwaard: Langs de zijde van het schip hangend verticaal vlak, dat tot doel heeft de drift te beperken.

Gebruikte afkortingen en verkortingen

Agentschap	Vlaams Agentschap Onroerend Erfgoed
Bj.	Bouwjaar
Commissie varend	Vlaamse Commissie Varend Erfgoed
Inventaris	Inventaris Onroerend Erfgoed, of de Inventaris Varend Erfgoed
Fr.	Franse vertaling
KCML	Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen
Nvds.	Noot van de student
Relict-ID	ID-nummer van de beschermde vaartuigen in de inventaris varend erfgoed
VCVE	Vlaamse Commissie Varend Erfgoed
VVBHV	Vlaamse Vereniging tot het Behoud van Historische Vaartuigen

7. Bibliografie

Geschreven bronnen

a. Gepubliceerde geschreven bronnen

Publicaties:

- BAYER, Patricia, *Art Deco Interiors : Decoration and Design Classics of the 1920s and 1930s*. Londen: Thames and Hudson, 1997.
- BERCKMANS, Paul et alii., *Van industrie tot erfgoed*. Stichting Monumenten- en Landschapszorg (vzw), 1993.
- DE BOCK, René, *Schepen op de Schelde: binnenvaartuigen en vissersschepen op de Schelde omstreeks 1900*. De Sikkel, 1960.
- BOGAERT, Edouard W., *La construction navale en Belgique, 1945*. Brussel: Office de publicité, 1945.
- CHANTRE, Martial, *La péniche, ma vie*. Le Perreux-sur-Marne: Editions Cartographiques Maritimes, 1985.
- COMPTON, Compton, *Waarom zeelui niet zwemmen (en andere fascinerende maritieme feiten en folklore)*, vertaald door VALK, Anje. Haarlem: Hollandia, 2014.
- DAEM, Eymard P., *Het onderwijsvraagstuk in de Belgische binnenscheepvaart*. Gent: Belgisch studiecentrum voor binnenscheepvaart, 1964.
- DAMBRUYNE, Johan, *Boelwerf in beeld : een fotografische terugblik*. Gent: Provincie Oost-Vlaanderen. Dienst Erfgoed, 2014.
- DAMBRUYNE, Johan, *Inventaris van het archief van de N.V. Boelwerf Vlaanderen en rechtsvoorgangers : 1868-2005*. Brussel: Algemeen rijksarchief, 2008.
- DAUWE, Jozef; ANNEMANS, Jan en DEDROOG, Jan, *Van botter tot eurotanker : facetten van de binnenvaart*. Gent: Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, 2008.
- DE BAECK, Philippe; STEVENS, Rudy en REIJNTJES, Marc, *Loftboats*. Antwerpen: Tectum, 2003.
- DE CAIGNY, Sofie, *Bouwen aan een nieuwe thuis : wooncultuur in Vlaanderen tijdens het interbellum*. Leuven: Universitaire Pers, 2010.
- DE GROOT, Harry, *Volaan vooruit. Binnenvaart van opdrukker tot duwboot*. Alkmaar: De Alk, 1989.
- DE KEMMETER, Frédéric, *De Belgische binnenscheepvaart*. Brussel: Militair geografisch instituut, 1947.
- DE VOS, Alex, *Bibliografie van de Belgische binnenscheepvaart*. Gent: Stedelijke Technische Leergangen voor Bibliotheekwezen, 1956.
- DE VOS, Alex, "De Baquet de Charleroi, een verdwenen Belgisch binnenschip", vol. XIII, Mededelingen van de Marine Academie van België, 1959.
- DUBY, Georges, "Frontières et espaces du privé", in *De la première guerre mondiale à nos jours*, vol. 5, 5 vols., Histoire de la vie privée. Parijs: Seuil, 1987.
- FERRAN-WABBES, Marie et alii., *Jules Wabbes : Furniture Designer*. Brussel: A+editions, 2012.

- FERRIERE-DE BACKER, G.; DENDUYVER, J. en KEMPENEERS, A., *De Belgische binnenscheepvaarttrafiek 1947 tot 1963*. Antwerpen: Driessen-Betz, 1965.
- GARRY, Jean-François en PHILIPPE, Jean-Pierre, *Guide de la construction des bateaux en bois: construction, restauration, entretien*. Chasse-marée-Armen, 2006.
- GIBBS, Nick, *De houtgids: een geïllustreerd handboek met meer dan 100 houtsoorten en hun toepassingen*, vertaald door TER VELDHUIS, Eddy. Kerkdriel: Librero, 2006.
- GIULIANO, Jean, *Bois: essences et variétés*. Dourdan: Vial, 1996.
- VAN DER HERTEN, Bart, *België onder stoom: transport en communicatie tijdens de 19de eeuw*. Leuven: University Press, 2004.
- JACOPS, Marie, *A la recherche d'un patrimoine batelier*, 3 vols. Oostende: Jacops, 1990.
- JOUANIQUE, Marcel; FENECHÉ, Édouard en MORICE, Lucien, *La navigation intérieure en France*. Parijs: Presses universitaires de France, 1951.
- KAAK, Maurice, *Vlaamse & Brabantse binnenschepen uit de 18e & 19e eeuw: vergeten vaktaal en oude constructies*. Gent: Provincie Oost-Vlaanderen. Dienst Erfgoed, 2010.
- LAGROU, Jacky en LEKENS, Luc, *Archiefbeelden: Binnenschippers*. Gloucestershire: Tempus, 2003.
- LAMARCQ, Danny, *Het latrinaire gebeuren: de geschiedenis van het W.C.* Gent: Stichting Mens en Cultuur, 1993.
- MACHARIS, Cathy; VAN LIER, Tom en PEKIN, Ethem, *Intermodaal binnenvaartvervoer: economische en strategische aspecten van het intermodaal binnenvaartvervoer in Vlaanderen*. Brussel: VUBpress, 2011.
- MARTENS, Rob en LOOMEIJER, Frits R., *Binnenvaartschepen*. Alkmaar: De Alk, 1977.
- NAUWELAERS-WANDERS, G., *De scheepvaart in vroeger jaren*, 10 vols. Rekem: Baillien, s.d..
- SEGERS, Yves, *De laatste scheepswerf van Baasrode*. Gent: Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, 1994.
- SEGHERS, Maurice en DE BOCK, René, *Schepen op de Schelde*. Antwerpen: De Sikkell, 1967.
- SPRUIJT, A., *Samenstelling en onderhoud van binnenvaartschepen*. Assen: Born, 1947.
- STOKROOS, M. L., *Verwarmen en verlichten in de negentiende eeuw*. Walburg Pers, 2001.
- VAN BEYLEN, J. et alii, *Maritieme encyclopedie*, 7 vols. Bussum: De Boer, 1970.
- VAN DE WALLE, Werner, *Mercator & de Belgische schoolschepen: zeilen is een kunst*. Lannoo, 2012.
- VAN LANCKER, Cédric, "Baasroodse scheepsbouwnijverheid", bewerkt door ANNEMANS, Jan; DEDROOG, Jan en KAAK, Maurice. Scheepvaartmuseum Baasrode VZW, 2002.
- ZUIDERHOEK, Arne, *Interieurs van zeegaande steden*. Zaltbommel: Aprilis, 2004.
- *Registre de la navigation intérieure*. Parijs: Veritas, 1947.

Tijdschriften, brochures, e.d.:

- HUYSMAN, Sophie, "Ijzeren schippers op houten schepen", *Tijdschrift voor Industriële Cultuur* 78, nr. Cahier 22/A (2002).
- RADEMAKERS, Cees, "Op avontuur naar Gent", *Ruimschoots*, Ruimschoots, nr. 4 (oktober 2002).

- FREDERIKS, Gep, "Verwarmen aan boord en het koken op kachels", *Spiegel der Zeilvaart*, december 1987.
- VERHULST, Axel, "Hoe werkt het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varend erfgoed" (Agentschap Ruimte en Erfgoed Vlaanderen, Brussel, 7 januari 2011).
- "Behouden Vaart. Varend Erfgoed(verenigingen) in Vlaanderen" (VCM-Contactforum voor Erfgoedverenigingen vzw, 2009).
- "Ghendtsche toestanden: Woonschepen", *Ghendtsche Tydinghen*, december 2011, Boekentoren Gent.

b. Niet-gepubliceerde geschreven bronnen

Proefschriften:

- SEGERS, Yves, "150 jaar scheepsbouwnijverheid te Baasrode : de werven Van Praet en Van Damme (van het einde van de 18e eeuw tot 1914)" (Universiteit Gent, 1993), Boekentoren Gent.
- VAES, Janne, "Drijvende decadentie. Kunsthistorische kijk op de vroege motorpleziervaart" (Master kunstwetenschappen, Universiteit Gent, 2015).
- VAN CAMPENHOUT, Rudy, "De Belgische schippersbevolking in sociologisch perspectief" (Sint Eligiusinstituut, 1967).
- VAN LANCKER, Cédric, "Negentig jaar hamerslaggedreun te Baasrode : scheepsbouwnijverheid te Baasrode 1894-1986" (Diss. lic. geschiedenis, Universiteit Gent, 2002), http://www.ethesis.net/baasrode/baasrode_inhoud.htm.
- WAETERLOOS, Hugo, "De Scheepsbouw in België" (Diss. lic. economische wetenschappen, Rijksuniversiteit Gent, 1952), Boekentoren Gent.

Varia:

- VAN HOOYDONK, Eric en VAN CLEEMPOEL, Koenraad ontvangen door BOURGEOIS, Geert; "Reactie op de Discussienota Herziening Decreet Varend Erfgoed voor Watererfgoed Vlaanderen", 25 september 2013.
- VAN HOOYDONK, Eric en VAN CLEEMPOEL, Koenraad, "Open brief over de herziening van het Vlaams Varend Erfgoed-Decreet van 2002", 10 december 2013.
- "Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019", 23 juli 2014.
- "Infosessie gewijzigd Varend erfgoeddecreet", Agentschap Onroerend Erfgoed, 1 december 2015.
- *Decreet tot bescherming van varend erfgoed*, 2002.

Archiefonderzoek:

- Archief MIAT, Gent: tentoonstelling "Ijzeren schippers op houten schepen", 2002.
- Rijksarchief Beveren-Waas: bedrijfsarchief Boelwerf te Temse.

- Archief Scheepvaartmuseum Baasrode VZW: bedrijfsarchieven Baasroodse werven.
- Plannenkamer Scheepvaartmuseum Baasrode VZW: plantekeningen Baasroodse werven.

Internetbronnen:

- "Historie van de Parlevinkers | Een project voor Wemeldinge", geraadpleegd 14 juli 2016, <http://www.parlevinkers.info/>.
- Barbara Laan, "Van 'kist in een kist' naar koelkast", *Stichting Historische Interieurs Amsterdam*, 2 december 2015, geraadpleegd 6 juli 2016, <http://www.historischeinterieursamsterdam.nl/blog/van-kist-in-een-kist-naar-koelkast/>.
- Monumentwacht Vlaanderen VZW, "Bon Crédit, 2 vliegen in één klap!", *In de kijker*, geraadpleegd 14 juli 2016, <http://www.monumentenwacht.be/indekijker/de-kijker-bon-credit-2-vliegen-een-klap>.
- Scheepvaartmuseum Baasrode VZW, "Archief scheepsbouwers Van Damme terug in Baasrode - Scheepvaartmuseum Baasrode", 19 februari 2008, geraadpleegd 27 juli, <http://www.scheepvaartmuseumbaasrode.be/nieuws/archief-2008/item/6-archief-scheepsbouwers-van-damme-terug-in-baasrode>.
- "Scheepvaartmuseum Baasrode VZW", geraadpleegd 1 augustus 2016, <http://www.scheepvaartmuseumbaasrode.be/>.
- "Erfgoedvereniging Boelwerf Temse", *Op Stoapel* VZW, geraadpleegd 8 juli 2016, <http://opstoapel.org/>.
- "Spitsen", geraadpleegd 3 augustus 2016, <http://www.spitsen.be/>.
- "Vagus-Vagrant Forum – La batterie d’hier et d’aujourd’hui", forum, <http://www.vagus-vagrant.fr/>.
- "Binnenvaart in Beeld", geraadpleegd 2 augustus 2016, <http://www.binnenvaartinbeeld.com/>.
- "Direction générale op rationelle de la Mobilit  et des Voies Hydrauliques", geraadpleegd 4 augustus 2015, <http://www.voies-hydrauliques.wallonie.be/>.
- "De Binnenvaarttaal - online encyclopedie", geraadpleegd 4 augustus 2016, <http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/>.
- "De toepassingen en conservering van hout", *debinnenvaart.nl*, geraadpleegd 2 juli 2016, http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende_teksten/teksten.php?tekst=houtrot.
- "Promotie Binnenvaart Vlaanderen", geraadpleegd 27 mei 2016, <http://www.binnenvaart.be/>.
- "Inventaris van het bouwkundig erfgoed in Vlaanderen | Vlaanderen.be", *Agentschap Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 22 juni 2016, <http://www.vlaanderen.be/nl/cultuur-sport-en-vrije-tijd/erfgoed/inventaris-van-het-bouwkundig-erfgoed-vlaanderen>.
- "Adviesorganen", *Onroerend erfgoed*, geraadpleegd 22 juni 2016, <https://www.onroenderfgoed.be/nl/over-ons/adviesorganen>.
- "Nieuwe databank voor het beschermd onroerend erfgoed in Vlaanderen", *Onroerend erfgoed*, geraadpleegd 22 juni 2016, <https://www.onroenderfgoed.be/nl/actueel/projecten/nieuwe-databank-voor-het-beschermd-onroerend-erfgoed-in-vlaanderen>.

- “Inventaris Varend Erfgoed”, geraadpleegd 22 juni 2016, <https://www.onroenderfgoed.be/nl/themas/varend-erfgoed>.
- “Baquet van Charleroi”, *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 28 juli 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99181>.
- “Lauranda”, *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 24 juni 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/ivm/varend/99186>.
- “Marie Belle”, *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 24 juli 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/300665>.
- “Burgerlijke stand Baasrode 1901-1910 voorkomende familienamen”, *Familiekunde Dendermonde*, geraadpleegd 29 juli 2016, [http://www.familiekunde-dendermonde.be/BAASRODE%20\(H1910-1910\)%20Index%20Famielinamen.pdf](http://www.familiekunde-dendermonde.be/BAASRODE%20(H1910-1910)%20Index%20Famielinamen.pdf).
- “Céphée”, *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 29 juli 2016, <https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99056>.
- “Diesel sur pneus”, geraadpleegd 27 juli 2016, http://papidema.free.fr/traction_vn_8.php.
- “Houtinfo: Teak”, geraadpleegd 30 juni 2016, <http://www.houtinfo.nl/node/136>.

Niet-geschreven bronnen

a. Bezoeken

- MAS, Antwerpen: overkoepelend Nationaal Scheepvaartmuseum (bezoek op 5 mei 2015)
- Rijn- en binnenvaartmuseum, Antwerpen (bezoek op 13 mei 2015)
- Museumwerf Baasrode (bezoek op 16 mei 2015, 24 april 2016 en 7 juli 2016)
- Maritiem Park, Antwerpen (bezoek op 28 juni 2016)
- Bezoeken aan meerdere binnenschepen en hun interieurs (bezoek op verschillende data, zie bijlage XXXVIII)

b. Mondelinge bronnen

- Interview met varend erfgoedconsulent Maarten Van Dijck op 29 juni 2016.
- Interview met voormalig monumentenwachter varend erfgoed Jelle Annemans op 23 juni 2016.
- Interview met voorzitter van Scheepvaartmuseum Baasrode VZW Jan Annemans op 24 april 2016.
- Interview met voorzitter van Scheepvaartmuseum Baasrode VZW Jan Annemans op 5 juli 2016.
- Interview met gepensioneerd havenarts Dr. Roland Van Cleempoel op 19 juli 2016.
- Interview met oud-schippers François Govaert & Jeaninne Uyttendaele op 23 mei 2015.
- Interview met oud-schipper Roger Aelbrecht op 8 juli 2016.
- Gesprek met houten scheepsbouwer- en restaurator Michiel Verras op 28 juni 2016.
- Gesprek met logistiek coördinator van Scheepvaartmuseum Baasrode VZW Fernand Van Hoey op 24 april 2016.

- Gesprek met ex-voorzitter VVBHV VZW Johan Van Achte en monumentenwachter varend erfgoed Bart Verbeke op 19 februari 2016.
- Gesprek met Gwen Vanhove, verbonden aan Bon Crédit VZW, BOOOT bootverhuur en Yachtcharter Gent op 19 februari 2016.
- Gesprek met Rudy Van Der Ween, coördinator watertoerisme Gent op 19 februari 2016.
- Gesprek met Johan Dambuyne, hoofdarchivaris rijksarchief Beveren-Waas op 26 juli 2016.
- Gesprekken met verscheidene andere (oud-)schippers, eigenaars en bewoners van binnenschepen.

c. Filmmateriaal

- "Waterbedeling Antwerpse haven", Antwerpen, 16 april 1959, AIM00376249, VRT Beeldarchief.
- "Tussen water en wind", Langerbrugge, 3 juni 1960, AIM00196604, VRT Beeldarchief.
- "Kinderen in kooien", in *Terloops*, 23 augustus 1980, AIM00274234, VRT Beeldarchief.
- "Mondelinge geschiedenis: schippers van weleer", *Kijk Mensen*, 26 januari 1982, AIM00499608, VRT Beeldarchief.

Bronverantwoording bij de afbeeldingen

0. © Nauwelaers-Wanders, "*De scheepvaart in vroeger jaren*"
1. © Harry De Groot, via <http://www.kustvaartforum.com>
2. © Jenet Van Suijlekom, via <http://www.machinekamer.nl>
3. © Waander Devillé, 11 mei 2015
4. © Jan Kroes, via <http://www.machinekamer.nl>
5. © Waander Deville, 18 juli 2016
6. © Urs Vogelbacher, via http://www.binnenvaart.eu_sleepspits_8247-tamsa-20
7. Uit de *Maritieme encyclopedie*, vol. 6, p. 225
8. Uit de *Maritieme encyclopedie*, vol. 6, p. 285
9. © François Govaert
10. Via <http://peniche-week-end.comfleuves.1903>
11. Via <http://www.binnenvaartinbeeld.com>
12. © Michiel Hensen, via <http://www.binnenvaartinbeeld.com>
13. Via <http://www.binnenvaart.nl>
14. Uit: De Kemmeter, F., *De Belgische binnenscheepvaart* (Militair geografisch instituut, 1947)
15. Uit: De Kemmeter, F., *De Belgische binnenscheepvaart* (Militair geografisch instituut, 1947)
16. Via <http://www.binnenvaart.nl>
17. © Maarten Van Dijck, Vlaamse Gemeenschap, 6 december 2010, via <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99060>
18. © Waander Deville, 13 mei 2015
19. © Waander Deville, 28 juni 2016
20. © Waander Deville, 11 mei 2015

21. © Waander Deville, 28 juni 2016
22. © Waander Deville, 28 juni 2016
23. © Waander Deville, 13 mei 2015
24. © Maarten Van Dijck, Vlaamse Gemeenschap, 4 maart 2012, via <https://inventaris.onroerendergoed.be/erfgoedobjecten/99060>
25. © Waander Deville, 28 juni 2016
26. © Waander Deville, 24 juli 2016
27. © Waander Deville, 24 juli 2016
28. Via <http://www.monumentenwacht.be>
29. © Waander Deville, 24 juli 2016
30. © Waander Deville, 16 mei 2015
31. © Waander Deville, 24 juli 2016
32. © Waander Deville, 13 mei 2015
33. © Ludo De Groof, via <http://www.picasa.google.com>
34. © Jenet Van Suijlekom, via <http://www.kustvaartforum.com>
35. © Waander Deville, 28 juni 2016
36. © Waander Deville, 28 juni 2016
37. © Waander Deville, 28 juni 2016
38. © Waander Deville, 28 juni 2016
39. © Jenet Van Suijlekom, via <http://www.kustvaartforum.com>
40. © Waander Deville, 15 mei 2015
41. © Waander Deville, 4 mei 2015
42. © Waander Deville, 4 mei 2015
43. © Waander Deville, 28 juni 2016
44. © Waander Deville, 24 juli 2016
45. © Waander Deville, 28 juni 2016
46. © Waander Deville, 24 juli 2016
47. Via <http://www.zienenweten.blogspot.be/2015/02/windhappers-en-paddestoelen-wat-zijn-dat.html>
48. Via <http://www.debinnenvaarttaal.nl>
49. © Waander Deville, 28 juni 2016
50. © Waander Deville, 12 februari 2016
51. © Waander Deville, 4 mei 2015
52. Via <http://www.boten.nl>
53. © Waander Deville, 28 juni 2016
54. © Waander Deville, 13 mei 2015
55. © Waander Deville, 11 mei 2015
56. © Waander Deville, 28 juni 2016
57. © Collection Chabance
58. © Waander Deville, 4 mei 2015
59. © Waander Deville, 5 juli 2016, uit collectie Scheepvaartmuseum Baasrode VZW
60. © Waander Deville, 12 februari 2016

61. © Waander Deville, 11 mei 2015
62. © Waander Deville, 24 juli 2016
63. © Waander Deville, 11 mei 2015
64. Via <http://www.de.wikipedia.com>
65. © Waander Deville, 5 juli 2016, uit collectie Scheepvaartmuseum Baasrode VZW
66. © Waander Deville, 28 juni 2016
67. © Waander Deville, 28 juni 2016
68. © Collection Roubinet
69. Via <http://i43.tinypic.com/fa9dnn.jpg>
70. Via <http://www.kustvaartforum.com>
71. Via <http://www.kustvaartforum.com>

8. Bijlagen



I.	Bijlage: Transcriptie van interview met Maarten Van Dijck, varend erfgoedconsulent Vlaanderen, op 29 juni 2016. _____	121
II.	Bijlage: Transcriptie van interview met Jelle Annemans, scheepsbewoner en voormalig monumentenwachter varend erfgoed, op 23 juni 2016. _____	127
III.	Bijlage: Transcriptie van interview met Jan Annemans, voorzitter van Scheepvaart-museum Baasrode vzw, op 26 april 2016. _____	132
IV.	Bijlage: Transcriptie van interview met Jan Annemans, voorzitter van Scheepvaart-museum Baasrode vzw, op 5 juli 2016. _____	139
V.	Bijlage: Interview met dr. Roland Van Cleempoel, gepensioneerd havenarts, op 19 juli 2016. _____	144
VI.	Bijlage: Transcriptie van interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendaele, oud-schippers, op 23 mei 2015. _____	145
VII.	Bijlage: Foto's bij het interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendaele, oud-schippers. _____	152
VIII.	Bijlage: Interview met Roger Aelbrecht, oud-schipper, op 8 juli 2016. _____	155
IX.	Bijlage: plan "Achteronder type D", Werf Van Damme, Baasrode, 11 april 1924 (SB-96-930-035)	156
X.	Bijlage: panelenplan voor "Achteronder type D", Baasrode, n.d. (SB-96-930-004) _____	157
XI.	Bijlage: "Parketplan voor achteronder type D", Baasrode, n.d. (SB-96-930-007) _____	158
XII.	Bijlage: plan "Achteronder type C", Baasrode, 29 februari 1924 (SB-96-930-033) _____	159
XIII.	Bijlage: fragment van plan "Achteronder type C", Baasrode, 29 februari 1924 (SB-96-930-033)	160
XIV.	Bijlage: blauwdruk "Type d'ameublement pour bateau d'interieur", Baasrode, 1947 (SB-96-930-051) _____	161
XV.	Bijlage: fragment van "Ontwerp van bemeubeling voor de motorboot Zeehond", Baasrode, 7 juni 1932 (SB-96-930-022) _____	162
XVI.	Bijlage: plan van een "Bateau d'interieur – type spits", werf Van Damme, Baasrode, 5 januari 1927 (SB-96-916-013) _____	163
XVII.	Bijlage: plan van een "Bateau type spits", werf Van Damme, Baasrode, 6 januari 1928 (SB-96-916-018) _____	164
XVIII.	Bijlage: plan van een "Binnenschip type 'spits'", werf Van Damme, Baasrode, n.d. (SB-96-916-020) _____	164
XIX.	Bijlage: plan van een "Achteronder type B", werf Van Damme, Baasrode, n.d. (SB-96-916-070) _____	165

XX.	Bijlage: plan van een "Achteronder type C", Baasrode, 1922 (SB-96-916-122)	_____	166
XXI.	Bijlage: plan voor achteronder van schip "Freula", Baasrode, 11 februari 1942 (SB-96-916-086)	_____	167
XXII.	Bijlage: plan "Bemeubeling der kabien van het schip 'Arsène'", Baasrode, 22 augustus 1925 (SB-96-930-027)	_____	168
XXIII.	Bijlage: plan voor "Motorboot Torpedo tijpe II", Baasrode, 17 oktober 1942 (SB-96-916-001)		169
XXIV.	Bijlage: plan voor "Bemeubeling van het Samberschim 'Clementino'", Baasrode, n.d. (SB-96-916-067)	_____	170
XXV.	Bijlage: (panelen-) plan voor "Kabien Motorspits Mark L", Baasrode, n.d. (SB-96-916-076)		171
XXVI.	Bijlage: (panelen-) plan voor woning op spits 'Leontine'" + details benodigde hoedanigheden hout en glaswerk, Baasrode, januari 1912 (SB-96-930-033)	_____	172
XXVII.	Bijlage: detail benodigde hoedanigheden glaswerk van plan voor woning op spits Leontine, Baasrode, november 1911 (SB-96-930-032)	_____	174
XXVIII.	Bijlage: nota bij bouwplan voor "Motor spits Celina III, Code 852", Boelwerf, Temse, 9 augustus 1934	_____	175
XXIX.	Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Fredal I, Code 844", Boelwerf, Temse, 10 april 1934	_____	176
XXX.	Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Madaleine, Code 893", Boelwerf, Temse, 23 juli 1935	_____	177
XXXI.	Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Santmar, Code 1023", Boelwerf, Temse, 1940		178
XXXII.	Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Joseph, Code 713", Boelwerf, Temse, 1934		179
XXXIII.	Bijlage: bestek ijzeren schip, Baasrode, 1 januari 1900 (01-0430)	_____	180
XXXIV.	Bijlage: "Bestek van eenen stalen spits", Baasrode, n.d. (01-0398)	_____	186
XXXV.	Bijlage: overeenkomst voor de bouw van een nieuw ijzeren chaland, Baasrode, 9 december 1897 (01-420)	_____	189
XXXVI.	Bijlage: twee fragmenten van een bestek voor een ijzeren spits, werf Van Praet – Dansaert Baasrode, 1909	_____	191
XXXVII.	Bijlage: bestek van een "stalen spitsschip 'Renard', code 555", Boelwerf, Temse, september 1927	_____	192
XXXVIII.	Bijlage: Lijst van bezochte spitsen (periode april 2015 – juli 2016)*	_____	194

- XXXIX. Bijlage: Fiche gehanteerd bij het bezoeken van de schepen (periode april 2015– juli 2016) 195
- XL. Bijlage: Handgetekende kaart van België met scheepswerven in 1952 _____ 196

I. Bijlage: Transcriptie van interview met Maarten Van Dijck, varend erfgoedconsulent Vlaanderen, op 29 juni 2016.

INTERVIEW met Maarten Van Dijck, varend erfgoedconsulent bij het Agentschap Onroerend Erfgoed Vlaanderen.

Net zoals ik vorig jaar vertelde ligt mijn focus op spitsen, op de interieurs in de eerste plaats. Het leven op. En welke meubels, instrumenten, ... er dan wel zo typisch zijn voor dat leven op een spits. Die zaken wil ik vergelijken met de gebruiken aan de wal. Wat is er anders, wat is er gelijk, zowel qua inrichting als qua interieurstijlen. Waarom heeft het die vorm, enzovoort. Hoe evolueert het in tijd, en tussen werven onderling. Een deel van mijn masterscriptie wil ik – net zoals Janne Vaes (die een master kunstwetenschappen behaalde met haar schrijven over motorjachten, nvds.) gedaan heeft – over het erfgoedaspect maken. Theoretisch en praktisch. De spitsen zijn niet de meest sexy schepen, maar in elk geval wil ik aanhalen wat zo'n bescherming kan betekenen voor zo'n schip.

De definitie van het varend erfgoeddecreet zoals in 2002, aangepast in 2014, daar had ik nog enkele vragen over. Wat hoort er bij, en wat niet? Replica's komen, als ik het goed begrijp, niet in aanmerking? De Gentse barge (een recent gebouwde barge naar oud model, nvds.) dus ook niet? Het is een uniek schip, maar blijft een replica.

M.v.D. – Dat klopt. Het is een 'nieuw' schip, dus ... De kwestie stelt zich zelfs niet. (...) Je moet ergens een beetje een lijn trekken. Je zit met een aantal twijfelgevallen. Bijvoorbeeld de Jacqueline-Denise, een visserschip – ik denk dat die in Blankenberge in de haven ligt. Die had een romp die nog was overgebleven. Daar is in de jaren '90 of 2000 ofzo... Dan hebben ze dat schip opnieuw gemaakt, met nog een aantal fragmenten van het schip, volgens de afmetingen en de lijnen van het oude schip. Daar zit je dus met een grensgeval. Over dat soort van schepen kun je effectief discussiëren of het een goed idee is om dat te beschouwen als erfgoed. (...)

Ook niet in de toekomst? Over pakweg 30 jaar?

M.v.D. – Ah, dat kan eventueel wel. 30 jaar is misschien een beetje vroeg, maar... Pak in de 50, 60, 70 jaar... Die schepen zijn dan een heel mooi voorbeeld van de interesse van de interesse voor oude scheepstypes rond 2010, om maar ergens iets te zeggen. Gebaseerd op dat van waarde kunnen we dan gaan overwegen ze te beschermen, dat wel.
(...)

Nog een tweede vraag bij die definitie: moeten de schepen zelf kunnen varen? De term 'drijvend' is hier wat dubbel.

M.v.D. – We hebben er drijvend in gezet omdat je een aantal soorten van schepen hebt die niet op eigen

kracht kunnen... De stoomkraan in Antwerpen is er zo eentje. Sleepspitsen die geen eigen aandrijving hebben, en dat soort van zaken, om die effectief mee te kunnen, - bij het varend erfgoed te kunnen opnemen.

Maar ook nu moet een motorspits bijvoorbeeld wel nog zelf kunnen varen?

M.v.D. – Zolang die kan blijven drijven is het goed.

Dus geen eigen aandrijving nodig? In 2002 ook al niet?

M.v.D. – Nee. (...)

Het nieuwe decreet doet wel iets anders, en dat is een verwijzing maken naar schepen die op de wal liggen. Waar dat eigenlijk bij het vorige decreet wat moeilijk was, is dat nu wel heel duidelijk. Opgenomen in de definitie van varend erfgoed, dat ook schepen die aan de kant liggen maar nog het potentieel hebben om ooit te terug waterdicht te zijn, te drijven of te varen, dan kunnen ze ook als varend erfgoed beschermd worden. Dus, dat is een nieuw element dat is opgenomen om dat heel expliciet te maken. Als dat niet geval is, vanwege weet-ik-veel welke reden – ze zijn te veel achteruit gegaan, of verankerd in beton, of vast gelast op de kant – zouden we altijd kunnen overwegen om ze als monument te beschermen. Als varend (erfgoed) kan dat op dat ogenblik niet meer. (...)

Het blijft dus wel gescheiden. Ik begrijp het opzet, maar er gelden natuurlijk wel heel andere regels bij een bescherming als monument als bij een varend monument.

M.v.D. – (*knikt*) Absoluut. Maar pas op, het Varend Erfgoeddecreet heeft op een aantal punten grote overeenkomsten met het Onroerend Erfgoed-decreet. Er is ook geprobeerd ze wat meer op één lijn te krijgen, kwestie van procedures en voorwaarden en dergelijke. (*in vergelijking met het decreet van 2002*) In dat opzicht zijn de – er zijn andere regels, natuurlijk, het is een andere materie. Er zijn wat manieren om bijvoorbeeld een bepaalde premie te bekomen die wat gewijzigd zijn, die anders zijn dan bij het onroerend erfgoed.

Het decreet in 2002 in Vlaanderen bleek een internationale primeur. Dat een schip echt als varend erfgoed beschermd kan worden... Maar is het toeval dat dat decreet er juist in 2002 kwam? Dertig jaar ongeveer na het 'gewone' Onroerend Erfgoeddecreet.

M.v.D. – Het heeft een hele lange voorgeschiedenis, dat decreet. Goh, het is eigenlijk vanuit de werking van industrieel erfgoed binnen ons agentschap, of de voorlopers ervan in de jaren '80 en '90, waar ook een aantal scheepswerven zijn beschermd. En dan kwam eigenlijk de kwestie een beetje naar voor van 'wat met de dingen die zijn voorgebracht op die werven?' Die een voorbeeld zijn van een bepaald type van staalbouw of van verbindingen tussen staalplaten, al dan niet geklonken,

enzovoort, enzoverder. Het zou eigenlijk ook best wel logisch zijn dat daar iets mee gebeurt.' Vanuit die piste is daarover nagedacht. Er is ook wat geëxperimenteerd met het Onroerend Erfgoeddecreet: hoe ver kunnen we daarmee gaan, wat kunnen we ermee beschermen? Er zijn uiteindelijk vijf schepen beschermd als monument, op basis van het Onroerend Erfgoeddecreet.

In de jaren '80, '90?

M.v.D. – Wanneer zou het eerste geweest zijn? '96, denk ik? Zoek ik het even op?

De Mercator (een stalen barkentijn van '32, vandaag in het Oostendse Mercatordok, nvds.)¹ was als eerste? Dat was inderdaad in '96.

M.v.D. – Ja, klopt. Aha, nee, de *Céphée* (een uniek houten walenschip, gebouwd in 1937, vandaag in het Maritiem Park te Antwerpen, nvds.).²

De Céphée? Daar ben ik gisteren nog op geweest.

M.v.D. – Aha, echt? (...) Het is niet het meest, ehm... gezonde schip, kwestie van schimmeltoestanden. (...) Dus, de *Céphée* is de eerste in '94, de *Mercator* in '96. (...) Allemaal als monument. Dus, je hebt de ontwikkeling hier intern: de interesse voor schepen, als vorm van industrieel erfgoed, die dan eigenlijk een beetje botste op de limieten van het Onroerend Erfgoeddecreet. Want je kunt moeilijk een schip dat echt vaart onroerend noemen. Om dat juridisch te gaan beschermen als monument, dat zou problematisch zijn.

Het industrieel erfgoed, op haar beurt, werd dat van in het begin samen met het onroerend erfgoed beschouwd? Of kwam dat er later pas bij?

M.v.D. – De industrieel-archeologische waarde, die is mee opgenomen in het decreet van '76. Daar krijg je dan de beschermingen die echt gebaseerd zijn op die industrieel-archeologische waarde. Voordien zijn er een aantal andere zaken beschermd, al vanaf het eind van de jaren 30. Ik denk in '39, dan heb je de eerste windmolen, - je hebt een aantal wind- en watermolens die beschermd zijn vóór '76. En dan vanaf '75 - '76, met het nieuwe decreet, begint dat industrieel erfgoed – echt fabrieken, spoorweg-stations, ... Ik denk, de eerste twee beschermingen als industrieel erfgoed, echt strikt genomen buiten de wind- en watermolens, waren het jenever-museum in Hasselt en het station van Antwerpen-Centraal. En vanaf dan is heel die sector industrieel erfgoed geleidelijk aan in kaart gebracht, en daar zijn we uiteraard nog altijd mee bezig.

En heb je een idee of er in 2002, naast de gang hier in België, ook in het buitenland vergelijkbare manieren van werken waren?

¹ Zie de fiche van de *Mercator* in de Inventaris Varend Erfgoed via <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99054>, laatst geraadpleegd op 7 juli 2016.

M.v.D. – Mag ik daar straks op terugkomen? Hier intern heb je die werkingen. Je hebt, in de jaren '90, onder het kabinet van Johan Saelens een aantal pogingen om een Varend Erfgoeddecreet op te stellen. Saelens is moeten aftreden op een bepaald ogenblik vanwege... Hij was ergens aanwezig op een bepaalde receptie van oudstrijders ofzo... Die is toen moeten vertrekken. Daarmee is toen dat ontwerp dat ze hadden opgesteld voor een Varend Erfgoeddecreet in de koelkast... En dan is dat terug boven water gehaald een paar jaar later. Dat loopt dan gelijk met een aantal restauratieprojecten die gaande waren eind jaren '90, rond het jaar 2000. De opstart van *Oostende Voor Anker* (jaarlijks maritiem festival, nvds.), zodat het thema nog eens goed in de actualiteit kwam. Als je veel volk trekt... Dan is er opnieuw gewerkt aan zo'n Varend Erfgoeddecreet. Juridisch heeft het dan nog een tijdje geduurd. Er waren een aantal zaken in verband met... Puur juridische evaluatie van het wetsontwerp dat toen voorlag. Het heeft dus nog een tijdje geduurd voor het er effectief was. Het Varend Erfgoeddecreet heeft dus een vrij lange voorgeschiedenis die ergens begint, in '93 – '94, zoiets.

Een kleine tien jaar later was er dan het echte decreet.

M.v.D. – Ja. En dan, buitenlandse voorbeelden, ehm... Dat is niet zo heel evident. Er zijn heel weinig echt buitenlandse voorbeelden die op dat ogenblik bruikbaar waren, vijftien jaar geleden. Je ziet ook dat het decreet op het varend erfgoed voor een stuk gelijk op het Onroerend Erfgoeddecreet. Dat was hetgeen waar er toen ervaring mee was en waar op verdergewerkt is. Minder dwingend van aanpak; meer open om, laat ons zeggen, de sector te ondersteunen en al die sympathieke initiatieven een duwtje in de rug te geven. Zodat ze van de grond kwamen.

Minder dwingend dan het Onroerend Erfgoed-decreet, dus?

M.v.D. – Om maar iets te zeggen: het Varend Erfgoeddecreet van 2002 had aanvankelijk geen hoofdstuk met maatregelen om bepaalde zaken af te dwingen. Geen handavingshoofdstuk, dat is dan de officiële titel. Er was geen enkel instrument voor het geval dat de eigenaar van een beschermd schip, laat ons zeggen, de mast van zijn zeilboot zou afzagen en daar de dekopbouw van een stoomboot op te zetten... Daar konden wij niets tegen doen.

In zekere zin ook bewust, om – zoals gezegd – de amateur nog genoeg *goesting* te laten hebben om er mee bezig te blijven.

M.v.D. – (*knikt*) Maar dat is wel veranderd in het nieuwe decreet. Daar is een hoofdstuk naar analogie met het Onroerend Erfgoeddecreet. Dat was niet echt haalbaar. Iedereen was van mening dat we het niet nodig hebben, - nooit nodig zullen hebben. Maar men moet wel

² Zie de fiche van de *Céphée* in de Inventaris Varend Erfgoed, via <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/99056>, laatst geraadpleegd op 7 juli 2016.

instrumenten achter de hand hebben om eigenaars, wanneer er sprake is van verwaarlozing, zware aantasting van de erfgoed-waarde, ...

Met daaraan verbonden de rechtsgevolgen. Of is dat nog een extra hoofdstuk?

M.v.D. – Dat is het ogenblik dat de rechtsgevolgen niet worden nageleefd, ja. Wanneer de eigenaar begint met het ontsieren van zijn vaartuig, of het onderhoud op lange termijn niet meer doet zodat het schip zelf in gevaar komt,... Zodat we op dat ogenblik een instantie kunnen inschakelen die ter plaatse kan gaan en een PV opmaakt. (...) We hopen dat we dat nooit moeten gebruiken. Maar het is er wel, voor mocht het probleem zich ooit stellen. Stel je voor dat een beschermd schip, waarbij we in alle amicaliteit met de huidige eigenaars zijn overeengekomen om te beschermen – er is altijd gesproken met de eigenaars – en dat een dergelijk schip wordt verkocht, en dat de volgende eigenaar helemaal geen zin heeft om met bescherming... Of liever van zijn zeilboot een stoombootje wilt maken, in het extreme geval. Op dat ogenblik kennen we die mensen niet, weten we niet wat er gaat gebeuren, en ook daar is het interessant om toch ergens iets achter de hand te hebben mocht dat grandioos mislopen.

In het extreme geval, maar het is wel realiteit, natuurlijk. Niet iedereen is even happig op een bescherming, dat kan.

M.v.D. – Ja. Nu, in de sector van varend (erfgoed) is dat tot nu toe altijd goed gegaan.

De buitenlandse voorbeelden... Ik denk aan de memorie van toelichting over het wijzigings-decreet van 2014, daar staan hele passages in over buitenlandse vergelijkingspunten. (...)

OK. Ik heb er al snel door gekeken, maar nog niets concreets uitgehaald. Nog een van de zaken die me in zekere zin verbaasden is dat er in Nederland niet veel 'meer' is. De aandacht is er wel, maar de mogelijkheid tot bescherming zoals die hier is ingevoerd heeft daar nooit bestaan. Vandaag... ook niet?

M.v.D. – Nog altijd niet op die manier. Je hebt de F.O.N.V., de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen. Dat is een soort van VZW, die een bepaald keurmerk kan afleveren, met name een soort monument-status kan afleveren voor schepen, voor vaartuigen. Zijzelf beslissen niet over individuele vaartuigen, maar laten dat over aan een soort van sectorale verenigingen die onder die koepel vallen. Sectorale verenigingen, dat is dan de... Laat ons zeggen, houten platbodems, scherpe jachten, ...

Maar niets van overheidswege dus.

M.v.D. – Niets van overheidswege. En die mensen komen samen, hebben een aantal criteria om schepen te beoordelen die redelijk streng zijn. Veel strenger dan wat wij hier in Vlaanderen hanteren. Het patrimonium daar is ook oneindig veel groter dan hier. Dat groepje mensen maakt dus een beoordeling van een bepaald schip, of dat

die wordt toegelaten tot 'de club', daar komt het eigenlijk op neer.

Het leeft er ook meer, of is dat maar een indruk?

M.v.D. – Tja, het patrimonium is oneindig veel groter. Kilometers kust en binnenwateren, het is een heel ander land dan Vlaanderen, hé. Ik zou zeggen dat ze een vloot hebben van, goh, 1500, 2500 schepen die ouder zijn dan 40 of 50 jaar. Dat is iets anders dan hier in België, waar je dan spreekt over enkelen honderden schepen.

Zuiver financieel, het geld dat er in Nederland inkruipt – voor een historische haven, of voor restauraties, of ... - is allemaal privégeld?

M.v.D. – Er is ergens wel een mogelijkheid voor hen om een bepaalde premie te krijgen. Dat hangt ook samen met die erkenning door de F.O.N.V. Maar uit welke bron die financiering juist komt, dat weet ik niet goed... Misschien dat dat ergens iets is van de rijksdienst voor cultuur of monumenten, die daar toch ergens een bepaald bedrag instopt.

In die zin dus wel vergelijkbaar met de situatie hier in België vóór het Varend Erfgoeddecreet. Wél een dienst voor monumenten, maar niet specifiek voor vaartuigen.

M.v.D. – Ja. Ik denk dat de rijksdienst daar heeft zich op dit ogenblik nog niet met varend erfgoed bezig gehouden. Tenminste... Ja, nee, ze hebben ook een aantal andere prioriteiten de laatste jaren: ze zijn bezig met het opstellen van een top 100 van moderne, post-WOII architectuur en dergelijke. Omdat ze zodanig krap zitten met middelen en mogelijkheden dat ze zijn afgestapt van het idee om een volledig overzicht te creëren van het erfgoed om er dan vervolgens een selectie uit te maken. De top gaan ze dus beschermen, en al de rest komt niet in aanmerking.

Het Franse systeem, daar heb je Bateaux d'Intérêt Patrimoniale, of du Patrimoine, ofzo. Die ook ondertussen een webpagina hebben. Met een goeie 100, 150 vaartuigen ongeveer. Dat is wel centraal, van overheidswege, dat dat allemaal geregeld is.

Recent? Ze hebben net een webpagina?

M.v.D. – Ja, dat is ondertussen ook drie à vier jaar geleden. Maar er bestaat in Frankrijk dus ook iets in dat zelfde genre voor bescherming van varend erfgoed. Ik denk dat in die memorie van toelichting ook wel een aantal aanknopingspunten zullen staan, en de vergelijking met ons land. Frankrijk, Groot-Britannië, Nederland en Duitsland zullen daar aan bod komen.

Daarnet werd gesproken over de handhaving. Het originele hoofdstuk 'Beheer' werd gewijzigd in 'Rechtsgevolgen', als ik het goed voorheb. Zit de handhaving nog in dat hoofdstuk?

M.v.D. – Je moet een onderscheid maken tussen de handhaving en de rechtsgevolgen. De rechtsgevolg-en dat zijn het passief en actief behoudsbeginsel, dat de eigenaar het schip niet mag beschadigen of ontsieren, in een goede

staat moet houden, ... (...) In wezen is er daarin niets veranderd ten opzichte van het decreet in 2002. Handhaving moet je zien op een heel andere manier. Handhaving is geen rechtsgevolg, maar is wel een middel om te verzekeren dat we het rechtsgevolg kunnen afdwingen. Dus dat is eigenlijk, ja, politimaatregel. (...)

Ik had al willen begrijpen – en dat heeft ook Janne Vaes al gezegd – dat er met Watererfgoed Vlaanderen VZW niet altijd de beste samenwerking is, hier.

M.v.D. – Dat is een bondgenoot.

Bondgenoot, ja. Maar de grootste commentaren op het nieuwe decreet die ik vond kwamen uit hun hoek. Er was een discussienota opgesteld...

M.v.D. – Zij hadden een voorontwerp opgesteld, ja. Een watererfgoeddecreet.

Daarin las ik de commentaar dat de decreetswijziging in 2014 slechts een kleine opfrissing is van het bestaande decreet van 2002.

M.v.D. – Op zich is het een wijzigingsdecreet, dat klopt. Het is dus een update. Op een aantal punten is het in overeenstemming gebracht met het Onroerend Erfgoeddecreet. Er zijn betreft de definitie een aantal zaken aangepast, zodat we ook de schepen op het land liggen die terug het water in kunnen gaan kunnen vatten. Er is een nieuw hoofdstuk in terecht gekomen dat vermelding maakt van de inventaris van het varend erfgoed, de mogelijkheid dat vast te stellen en er rechtsgevolgen aan te koppelen, en eventueel bepaalde voordelen toe te kennen aan schepen die in de inventaris staan. Er is de toevoeging van het hoofdstuk met handhavingsmaatregelen. En er zijn een aantal vereenvoudigingen in terecht gekomen, in verband met het hele beheersprogramma. De weg naar de premies is dus vereenvoudigd. Dus het is een update, een verbetering, geen fundamentele wijziging, dat klopt.

Het nieuwe decreet is dus effectief 'slechts' een opfrissing.

M.v.D. – Er zitten een aantal belangrijke elementen in, zowel voor de inventaris als voor de handhaving, als de weg naar premies, als de weg naar mogelijkheden.

In het regeerakkoord 214-2019 spreekt men van maatregelen om het Vlaams varend erfgoed nog beter te bewaren en te ontsluiten. Is dit daar een deel van? Dit gewijzigde decreet dateert nog van vóór het regeerakkoord: in april of mei 2014 werd het regeerakkoord op deze manier opgesteld.

M.v.D. – In de eerste plaats is de verdere uitvoering van het bestaande beleid daar deel van. Het uitrollen van een nieuw Varend Erfgoeddecreet, en meerbepaald het opstellen van het nieuw varend erfgoedbesluit. Dat uitvoeringsbesluit voor het decreet was er nog niet in 2014. Dat is nu op 1 januari 2016 van kracht geworden; dat dateert van vorig jaar november, denk ik. Dat is een van de belangrijke elementen geweest die zijn uitgewerkt. Dat is

eigenlijk wel een belangrijke herziening van het originele uitvoeringsbesluit van 2004: dat is gewoon geschrapt en vervangen door een volledig nieuw uitvoeringsbesluit. Maar buiten een heel pak mogelijkheden voorzien zijn er ook meerbepaald voor onderhoud van schepen, waar eigenaars niet meer de volledige weg van het beheersprogramma moeten afleggen om te kunnen komen tot onderhoudspremies. Dus er is echt een heel grote vereenvoudiging geweest, het uitbreiden van het aantal mogelijkheden voor privaateigenaars van schepen om onderhoud en restauratiewerken te kunnen gaan doen.

Op dit moment zijn er 33 schepen beschermd als varend erfgoed, kan dat?

M.v.D. – 28. Met vijf schepen als monument er nog bij.

Nog over de beschermingsprocedure: wat is het precieze nut van de voorlopige bescherming, voorafgaand aan een definitieve bescherming? Nodig om het beheersprogramma op te kunnen stellen, en de juiste controles uit te kunnen voeren?

M.v.D. – De bedoeling daarvan is voorlopig te gaan beschermen, zodat iedereen vervolgens kans heeft protest aan te tekenen tegen de bescherming. Stel je voor dat je meteen definitief zou beschermen, dan zit je met een probleem wanneer de vorige echtgenote van de eigenaar nog een stuk wil, of de erfgenamen, ... en plotseling op de proppen komen ... (...) Als dat al definitief beschermd is dan moeten we die bescherming opheffen. Om dat soort van ongelukken te vermijden is er een voorlopige bescherming. Dat is een tijdelijke bescherming, duurt negen maanden, heeft rechtsgevolgen, ... Alles is geldig vanaf de voorlopige bescherming. Stel je voor dat er zodanig veel commentaar na die voorlopige bescherming zou komen, dan heb je de optie om niet definitief te gaan beschermen. Dan loopt die voorlopige bescherming gewoon af na negen maanden. (...)

Er is een termijn van negen maand, eventueel nog te verlengen met drie maand, had ik gelezen. Daarbij zijn er zestig dagen om te reageren voor de eigenaar. Die dagen zijn enkel voor de eigenaar, los van derden? Waarom die zestig dagen én de negen maanden?

M.v.D. – Stel je voor dat er een reactie komt binnen de zestig dagen na de bescherming. Op dat ogenblik moeten we dat gaan onderzoeken. (...) Dat is een onderzoek waar ook weer een aantal weken, zelfs maanden kunnen overgaan. Daarom wordt nog tijd voorzien na het afronden van die mogelijke protestperiode. Om ons onderzoek te kunnen doen om te gaan kijken of die bezwaren eventueel correct zijn of niet. Het is ook wat langer omdat we eventueel in die fase zo extra advies kunnen vragen aan de Vlaamse Commissie voor Varend Erfgoed. Ja, dat is iets dat we vervolgens dan moeten agenderen, dat moet herbesproken worden, dat verslag

moet opgesteld worden, ... Dat zijn ook geen dingen die op twee weken tijd gebeuren. Het is daarom dat die negen maanden voorzien zijn, dat we heel die procedure op het gemak kunnen invullen.

De eigenaar heeft dus niet die negen maand maar wel zestig dagen de tijd om te reageren?

M.v.D. – Op het ogenblik dat die zijn aangetekend schrijven krijgt, met 'uw schip is voorlopig beschermd volgens het decreet van ...', op dat ogenblik heeft die twee maanden om te reageren.

En de resterende zeven maanden zijn dan aan jullie om op die eerste reactie te reageren.

M.v.D. – Ja. Al hoeven we die negen maanden natuurlijk niet uit te zitten hé. Stel je voor dat de eigenaar niet reageert binnen die eerste twee maanden, dan zouden wij bij wijze van spreken op dag 61 het dossier kunnen klaarmaken voor verzending richting het kabinet en te vragen aan de minister om zijn handtekening te zetten voor een definitieve bescherming.

Nog een van de vragen die rees naar aanleiding van het nieuwe decreet ging over bepaalde vrijstellingen die kunnen vasthangen aan een bescherming. Maar vrijstellingen zijn er nog steeds niet? Verlaagd liggeld, bijvoorbeeld.

M.v.D. – Verlaagd liggeld is er wel (voor historische schepen opgenomen in de inventaris, nvds.). Waterwegen en Zeekanaal (een verzelfstandigd agentschap van de Vlaamse overheid dat instaat voor het beheer van het merendeel van de Vlaamse waterwegen, nvds.) kent een korting toe van 30%. Op alles behalve het Albertkanaal en het Kempisch Kanaal. En de Dijle, maar die is toch niet bevaarbaar. Dus, Antwerpen, Vlaams-Brabant, Oost- en West-Vlaanderen, Limburg. En een stukje van de Antwerpse Kempen zit bij NV De Scheepvaart. NV De Scheepvaart en W&Z zullen samengevoegd worden begin volgend jaar. Op dat ogenblik zal de reglementering van W&Z gelden voor heel het Vlaamse grondgebied. En er zijn nog een aantal uitzonderingen. (...)

In het decreet zelf staat in een artikel in verband met die vrijstellingen een hele waslijst van mogelijkheden om te bekijken. Dat is ook een oefening die wij aan het doen zijn, en een uitvoering van het Vlaams regeerakkoord. Te bekijken wat de mogelijkheden zijn. Alleen zitten we met zodanig veel partners waar we mee moeten gaan praten dat we onze tijd aan het nemen zijn om die allemaal effectief eens afzonderlijk te spreken. Dat wil zeggen dat we met W&Z, NV De Scheepvaart, MDK (Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust), de Antwerpse haven, het havenbedrijf in Gent, enzovoort allemaal gaan samenzitten, één voor één, om hen de vraag te stellen. 'Dit is ons artikel, wat kunnen we ervan waarmaken, wat is interessant, wat is mogelijk?' Ik denk aan het waterwegenvignet, is het mogelijk om daar een vermindering op te krijgen? Dat soort dingen. (...) Maar ja, de mindering op zo'n vignet, weegt ook niet zo zwaar door, in vergelijking met het budget van onderhoud en restauratie van die schepen. Dus ook weer de vraag of dat

dan nuttig is om daar aan te boom te schudden om dat te verwezenlijken.

Zijn er nog andere voordelen voor eigenaars van een beschermd schip? Je hebt kans op bepaalde premies, de mindering van W&Z, ... Zijn er nog zaken die het extra aantrekkelijk maken?

M.v.D. – Op dit ogenblik nog niet. Bij de beschermde schepen zit je met een premiestelsel. Voor de Inventaris Varend Erfgoed is op dit ogenblik enkel die vermindering op liggeld van W&Z van kracht. Voor de rest zijn we dat dus aan het invullen.

Nog over die premies: de premie is deels afhankelijk van de mate van ontsluiting van het schip? Welke relatie is er daar juist, en hoe kan die ontsluiting gemeten worden?

M.v.D. – Ehm... Dan spreek je over erfgoed. Je hebt drie trappen. Let wel, voor mij is dit iets minder vertrouwd, omdat ik met het onderzoeksgedeelte en de beschermingen bezig ben. Beheer zelf ken ik maar in grote lijnen. Bij de premies heb je drie trappen. De onderhoudspremies: bij het voorleggen van facturen, laat ons zeggen, kun je daar bepaalde bedragen van terugkrijgen – gelimiteerd tot €20.000 per jaar denk ik, maar zoek het zeker op. Dan heb je de mogelijkheid tot hogere premies, dan wel een premie voor ruimere werken, restauratiewerken die iets verder gaan. Daarvoor moet je een beheersovereenkomst opstellen: een document waarin je iets schrijft over de geschiedenis van het schip, een omschrijving van het schip, een stappenplan op tien jaar (...).

Een plan op negen jaar, dacht ik.

M.v.D. – Bij het vorige decreet was het tien. Of was het negen. Ik ga er mijn hand niet voor in het vuur steken. In zo'n beheersprogramma kan bijvoorbeeld een planning zijn opgenomen van een herstelling van de motor waarbij de helft van de stukken moet vervangen worden binnen vijf jaar. Dan kunnen daar subsidies voor gegeven worden aan particulieren tot 40%.

En bij verenigingen tot 80%.

M.v.D. – Ja. Die percentages, ik vermoed dat die dezelfde zijn gebleven. Nu, een particuliere eigenaar of een VZW kan ook van die verhoogde premie-regeling gebruik maken op het moment dat ze voldoen aan een aantal criteria. Die hebben in de eerste plaats te maken met de openstelling.

De drie staan dus los van elkaar: onderhoud, beheerswerken en ontsluiting. Die premies worden niet naar eigen invulling verdeeld, maar worden per geval apart toegekend.

M.v.D. – Ja. Nu, die beheerspremies zijn normaal aan het geldende tarief van 40%. Op het ogenblik dat je als particulier of als VZW – dat is ook een verschil met het vorige decreet, dan kon dat alleen met VZW's onder bepaalde voorwaarden aanspraak maken op die 80%. (...) Als er dus sprake is van opengesteld erfgoed, dat wil

zeggen dat ze moeten voldoen aan een aantal criteria die in het decreet en uitvoeringsbesluit zijn opgesomd voor openstelling: zoveel dagen, zoveel uur per jaar moet het schip toegankelijk zijn voor specifieke doelgroepen. (...)

De premies gaan tot 40 en 80%, of is dat een vast percentage?

M.v.D. – Ja, een vast percentage van de totaalcost. Van werken uiteraard die verband houden met de erfgoedwaarde. Als we bijvoorbeeld in een beschermingsdossier schrijven van 'de motor is vervangen vijf jaar voor de bescherming en heeft geen erfgoedwaarde', dan kan de eigenaar vijf jaar later geen premie krijgen om die motor te vervangen. Het is geen erfgoed...

Heel algemeen: wat is de grootste reden om iets *niet* te beschermen? Vanuit het perspectief van de eigenaar.

M.v.D. – We hebben tot nu toe één geval gehad waarbij de eigenaar niet wilde dat zijn schip beschermd werd. Dat is tot nu toe nog maar één keer gebeurd. Dat was een man de overheid een vies ding vond...

Van de 100 andere schepen in de inventaris: de mensen bij wie je langsgaat om hun schip op te nemen in de inventaris, hoe *blij* zijn die daarmee?

M.v.D. – Ik moet zeggen dat het meestal wordt gezien als een erkenning van de inspanning die zij doen voor het erfgoed. Die reacties zijn eigenlijk zonder uitzondering heel positief.

Dat is fijn om te horen. Nog een kleine bedenking die ik had, met de focus op de scheepsinterieurs. Vaak gaat het om enkele vierkante meters op een schip van bijvoorbeeld 38 meter. Maar op de wijze zoals het interieur van een gebouw beschermd kan worden, op diezelfde manier is nooit gekeken hoe los of inherent het interieur van een schip verbonden is aan dat vaartuig? Bij veel schepen is vandaag

in het ruim een woning ingericht, terwijl de roef achteraan nog helemaal authentiek is: de woning een bescherming waard, de rest van het schip niet.

M.v.D. – De mogelijkheid om ergens een stukje van een schip te gaan beschermen, nee, die is er niet. Dat doen we niet meer.

Niet *meer*?

M.v.D. – Nee. In het verleden zijn er monumenten gemaakt waarbij je, bij wijze van spreken, een kasteeltje had met een vleugel hier en een vleugel daar. Een stukje aangepast, een stukje schoon, en dat dit en dat beschermd werd en de rest niet. We zijn daar over de jaren zodanig mee in de problemen gekomen, met dat type van beschermingen. Het is ook zo rommelig.

Dat kan ik snappen. Nu is het dus 'alles of niets'?

M.v.D. – Ja. Bij vaartuigen... Stel je voor – we hebben het ooit meegemaakt: een stoommachine die beschermd is, maar het gebouw errond niet. Er zijn een aantal van die voorbeelden.

Bij wijze van spreken, het gebouw errond kan dus gesloopt worden, maar de beschermde stoommachine – een vaste installatie – moet blijven staan.

M.v.D. – Ja. En effectief zijn we in dat soort situaties terechtgekomen. Als men plotseling dat gebouw wilt slopen hebben wij geen enkel middel om dat tegen te houden, en staat plotseling die stoommachine in de regen.

In het beste geval valt er geen brokstuk op.

M.v.D. – (*lacht*) Precies. Daarom proberen we dat te vermijden. Ook bij een schip.

(einde van het opgenomen interview)

II. Bijlage: Transcriptie van interview met Jelle Annemans, scheepsbewoner en voormalig monumentenwachter varend erfgoed, op 23 juni 2016.

INTERVIEW met Jelle Annemans, zoon van Jan Annemans. Tot voor twee jaar was hij monumentenwachter varend erfgoed, in welke hoedanigheid hij kantoor hield op de site van de Baasroodse museumwerven. Sinds tien jaar is hij eigenaar en bewoner van de in Baasrode gebouwde spits *Esmeralda*, die hij eigenhandig restaureerde.

J.A. – Dus, *Esmeralda*. Een schip dat in Baasrode gebouwd is, niet verbouwd, met het oude interieur in, de oude motor erin. Gebouwd tijdens de oorlog, met toestemming van de Duitsers, terwijl er van veel binnenschepen – spitsen – de kop werd afgedaan. Of vernietigd. Ik heb de documenten in het archief van Baasrode allemaal teruggevonden. Scheepsplannen, alles. De meeste schepen werden in de jaren '60 en '70 allemaal verbouwd, dus, om nog een authenticiteit te vinden... (...) Na de oorlog, - in de *tanken* zaten tweetakt diesels. Die werden meestal uit de *tanken* gehaald en in de binnenschepen ingebouwd. Dit is een traagloper driecylinder, een AWA: Ateliers Walschaerts. Dat is een Brusselse motor. Dat is van Ernest Minnich. En Minnich was een goeie kameraad van Rudolf Diesel, de uitvinder van de dieselmotor. (...)

De motor loopt nog?

J.A. - Nee. Het rare was: ze hebben die in '41 gebouwd, en in '77 aan de kant gelegd in Nieuwpoort. In de jaren '70 kregen schippers een miljoen om hun schip naar de sloop te doen (als slooppremie van overheidswege, nvds.). Voor dit schep was het waarschijnlijk de bedoeling om te koppelen en over te varen naar Engeland. Daarmee dat ze hem al in Nieuwpoort hadden gelegd. In Londen liggen er op de Thames ook veel binnenschepen hé, pen hé. Maar dat is er nooit van gekomen. De helft van het ruim zat vol met Gardner luchtgekoelde dieselmotoronderdelen. (...) Maar er is dus niks meer mee gebeurd.

Het schip was na al die tijd nog van de zelfde schipper?

J.A. – De schipper die er tot in '77 mee gevaren heeft is *over het laatst* gestorven. De schipperin leeft nog, maar die is nu wel in de negentig. Die woont in Gent, in het Lozevisserstraatje. Maar goh, hoe kwam ik daarbij? Ik zocht een die niet verbouwd was, in *Bostroë* (Baasrode) gebouwd, met het houten interieur,... Zoiets als de *Alyv* (een spits in het droogdok van de Baasroodse museumwerf, nvds.): dat is eigenlijk een zusterschip hiervan (van de *Esmeralda*, nvds.), maar nog twee jaar ouder. Daar zitten een paar verschillen op. Het grootste verschil is dat grotere roer. Ik heb al een gemoderniseerd roer, niet met dat groot kwadrant.

De *Esmeralda* is dus volgens de zelfde plannen gebouwd als de *Alyv*?

J.A. – Ja, nee. Het gat van de *Alyv* is iets hoger. Hoe moet ik het zeggen... Op de werf hadden ze een modelplan. En als gij het zo wou - "kijk, hier wil ik drie ingangen", ofzo – dan werd dat er bij gedaan. Het is dus niet zo dat ze voor elke schip een plan hadden. Alles wat ge wou kon ge zelf kiezen. Ik heb de bestekken ook allemaal. Gekopieerd. Bestekken, contracten,... Ik ben nog collectieverantwoordelijke geweest in het museum, hé. Ik was in het archief aan het zoeken, en ineens: C.O.B.A.G.! *Compagnie Belge d'Armement et de Gérance*. Nu nog altijd: Lalemant, de grootste bevrachter van België. Die hadden vóór de Tweede Wereldoorlog een eigen vloot, met dertien of veertien C.O.B.A.G. (-schepen). Dit is nummer IV. Ik vond in het archief bijvoorbeeld ook dingen van C.O.B.A.G. I, *neig* interessant. (...) Na de oorlog hebben ze hun schepen allemaal weggedaan. Dan is de *Esmeralda* drie keer verkocht geweest, en daarna heeft hij in Nieuwpoort dertig jaar aan de kant gelegen, zonder iets aan te doen.

Deze is dus eigenlijk al iets moderner. Ik vind hem ook schoner van model dan de *Alyv* met dat groter roer. Dat roer: hier is het gewoon met een cardan, met een kwadrant eronder. (...) Nog iets komiek: hier zit de roef vóór het stuurhuis. Bij een normale spits hebt ge de roef met het stuurhuis ervoor.

Dat is wat ik al leerde: van zodra men met een cardan kon werken en er geen (bovendekse) kettingen meer nodig waren...

J.A. – ... dan is het beginnen overgaan. Dat is ook logisch. Waarom? Bij de *Alyv* hebt ge dat groot roer, maar als ge nog een jaar of twee teruggaat... Het model daarvoor was nog met een helmstok van drie meter lang. De schipper stond onder een afdak. Jaren '10, '20,... (...) Als ge een beetje fantaseert... Eigenlijk is het begonnen met dat de schippers eerst buiten aan het roer stond, aan de helmstok. Tweede stap was dat de schipper onder een afdak stond: halfopen, zodat hij altijd kon sturen. Zoals de schepen van het Rijn- en Binnenvaartmuseum (de *Mon Désir*, bj. 1913, nvds.). Dan de volgende stap, dat het dicht was, zoals bij de *Alyv*, met een groot roer en met dat kwadrant. Hier hebt ge eigenlijk al een gesloten stuurhuis. En hier vanachter (op het achterdek) is het nog open hé, ik vind dat eigenlijk nog ruim. En in het ruim, - onder de roef is nog laadruimte, hé. Nu, echt handig is dat niet, voor te laden ok, maar voor te lossen... (...) (*haalt fotoboek boven*)

Dus, ik had dat schip zien liggen, te koop. Als ge dat ziet, de meesten verklaarden mij *stekezot*. Maar dat gaf niet hé. (...) Nu is de roest eruit. De mensen hadden gezegd van dat te plamuren, maar de meesten weten niet dat zo'n schip in de zomer meer dan vijf centimeter langer is hé. Dat dak: twee centimeter hoger. Zonder te varen. Die bolle vorm is niet alleen om af te wateren hé, maar dat te kunnen doen *trekken*. Het zelfde met die zeeg. Zo'n vorm is altijd sterker dan een rechte.

De Franse spitsen hebben anders geen zeeg.

J.A. – Ah ja, maar die moesten niet op de Westerschelde hé. Dat zijn allemaal van die toffe details. Hier, die stormluiken, dat heeft een Franse ook niet hé. Waarom? Als gij geladen op de Westerschelde zit, met Uw gangboorden tot hier in het water, en er passeert een sleper: zo'n golf is gewoon – roefel – binnen, hé. (...)

(bladert door fotoboek) Daar lag hij dan hé, prachtig prachtig. Allemaal rommel daarop, ze hebben nogal met mij gelachen. (wijst) Dat was de schipper, die woonde op een schip ernaast: die ging zien dat alles er tegen *dienen* datum af was. Een week ervoor: geen schipper hé. Ik gebeld, gebeld... *De stinker* hé. Mijn moeder was op weekend in Nieuwpoort en ik zei haar van nekeer te gaan zien. Een briefke in de bus gestoken. Maar geen schipper. Dus ik op een zaterdagavond daar naartoe. De deur was open; rondgelopen, geroepen,... Ik dacht, dat kan niet hé, *de stinker*. Ik had hem wel al €6000 betaald! Hij wou daar niet aan beginnen anders. (...) Maar dan zijn we beginnen zoeken, en dan lag hij in zijn bed, al vijf dagen dood naar het schijnt. Wij hebben hem gevonden. Maar, bleek dat hij €6000 schuld had op de bank, die hij betaald heeft met mijn geld. *De stinker in zijn bedde*. (...) Dus, de schipper: dood. De notaris verzegelt dat schip. Ik heb naar de notaris gebeld: "Kijk, als ge dat schip niet onmiddellijk vrijgeeft, dan moet ik het niet meer hebben." Dan zat hij wel met al *den boecht* hé. Allez 't is goed, vrijgegeven. Want, ik moest wel de week erachter - léég - op de werf zijn. Bij Carron in Zelzate. Nog altijd een van de weinige spitsenwerfen dat er zijn. (...) Maar alles was er wel nog; (wijst) die bak voor de pannen, dat kastje,... Ge ziet, dat is hier nog altijd hetzelfde. Ook: heel het *stuurkot* was vastgevezen en vastgelijmd. Ik wou dat dat terug open kon: nieuw glas ingezet, maar het meeste hergebruikt. In een echte Birmaanse teak. Teak, dat is ook iets... Tegenwoordig verkopen ze allemaal teak meubels. Dat is wel teak hout, maar écht teak hout... Als ge hierin boort, dan breekt ge uw boor. Ik heb het *stuurkot* ook verhoogd. Het stuurrad hadden ze gepikt, een of andere *marginiaal*. (...) Maar kom, ik heb nu wel het zelfde teruggevonden. (...) Kijk, ik vind dat chic, al dat mahonie, dat koper,... Maar in die tijd, in de jaren '70, dan moest dat allemaal in 't wit zijn. Alle marmer hebben ze er uitgehaald, die stoof,... Alles met *doddes* lijm, met isomo op geplakt, wit geschilderd, maar niet volledig. Zo *nen ezel* was het dan wel. Ik weet niet wat hij daarmee heeft willen uitsteken, maar 't was echt *neig*, 't was echt *ruig*. (...)

J.A. – Kijk, hier, het *stuurkot* heb ik opgehoogde. En niets is recht. Kijk naar de ramen: geen enkele hoek van 90°, hier een stompe hoek, daar een scherpe. Dat is niet simpel om te maken hé. Op die deuren heb ik gewoon een stuk opgezet. En pas op, dat hout: 4 balkskes, €1000 hé! Die teak. Nog gevonden bij Lagae in Kortrijk. Dat kwam van ginder heel hoog; da's dúúr hout hé.

Het *stuurkot* was altijd teak hé. Maar in de woning, welke keus in hout was er daar als men een schip bestelde? Eik, mahonie,...?

J.A. – Dat gaat ook werf per werf. *Bostroë* stond bekend voor zijn schone interieurs en zijn geklonken schepen. Ze wouden in *Bostroë* niet lassen hé. Een geklonken verbinding is altijd sterker dan een las. (...) Dat is gelijk dat gij een camionneur zijt en al gans Uw leven met Mercedes rijdt omdat ge dat de beste vindt. Een andere gaat rijden met Renault, omdat hij misschien wat krap bij kas zit, of zoiets. Elke werf had ook zijn eigen kwaliteit. In *Bostroë* had ge bijvoorbeeld negen scheepswerfen. Bij Van Landeghem (een van die negen werfen, van de eerste helft van de 20e eeuw tot 1972, nvds.) was dat bijvoorbeeld minder (de luxueuze interieurs, nvds.), denk ik.³ In Gent ligt er een schip, een BnB, de *Andromeda*...

Er is daar ingebroken, een van de laatste weken.

J.A. – Oei, allez! Hoe, maar daar is toch altijd volk aan boord? Allez. De Maarten, ik ben er nog leider van geweest in de *scoete*. (lacht) Ook van *Bostroë* hé. Die (de *Andromeda*) is gebouwd bij Van Landeghem, en die zijn interieur, dat was wel zo wat... anders. Maar hij heeft het er ook allemaal uitgehaald hé. 't Was wel nog schoon vanbinnen, maar dat zat ook wel alweer anders ineen. Bij hem was het *stuurkot* gewoon een *stuurkot*: een stuurrad, een stoeleken, en dan dicht. Vóór de woonst – trapke af – dan de woonst – trapke af – en dan vanachter de alvoken. Wel nog tof, eigenlijk. Maar deze vind ik... Ja, 't is anders. Zeker met dat groot *stuurkot*. Want vroeger stond hier een kolenfornuis. Werd enkel gebruikt in de winter. Als gij een ei wou bakken moet ge geen kolenfornuis aansteken hé. Ook voor verwarming van het stuurhuis, voor kleren te drogen, voor op te koken,...

En die kolenkachel stond er van werf af in, 1941?

J.A. – Ja. In '41 stond er zo'n kolenkachel. In de *Alyv* staat dat ook in, zo'n combiné met een oven en alles. Dat stond hier ook in, maar dat heb ik niet meer. (...)

Maar dus, dat was in de winter. Ge ziet hier (wijst naar *schouwtje op het herft buiten*) een *schouwken*, en dat is het *schouwken* van dat fornuis. En daarnaast hebt ge ook een *schouwken*. We zullen gaan kijken. Dit schip is trouwens gebouwd voor de Rijn, en dan had ge twee nooduitgangen nodig (vanuit de machinekamer, kwamen uit in de herften links en rechts achter de stuurhut). In feite is dat belachelijk, maar kom. Hier (in het middenste herft) was eigenlijk het kookdeel. Ze hadden een gasfles – volgens mij waren die vroeger kleiner – daarboven lag een plank, en daarbovenop werd er gekookt. En hier had ge – gelijk op de *Alyv* – een wasbak. Een ijzeren bak, met een plaatje in om de zeep op te leggen.

In dat linkse herft heeft een kameraad van mij een wc gezet (waardoor dus een van de ingangen van de machinekamer dichtgemaakt is).

³ Van Lancker, "Negentig jaar hamerslaggedreun te Baasrode: scheepsbouwrijverheid te Baasrode 1894-1986", vol. 1, hfdst. 1.

J.A. – Ha ja, dat vragen ze altijd als ik mijn toer gedaan heb: "Waar staat Uw wc?". Maar ik heb ik geen wc. Wij hadden vroeger thuis (aan de wal, nvds.) al een wc boven, en dat was van *weeeeuw*. De meesten hadden beneden een badkamer, maar wij hadden er feitelijk twee hé. Ze pakten dan hun emmer mee, die stond dan op de gang. Als ik bij mijn grootmoeder ging, daar was dat ook normaal. Daar waren ze met achten.

Maar, op een schip is het toch tot laat in de twintigste eeuw geweest dat men gewoon een emmer had.

J.A. – Mijn vader heeft negen boten gehad. Ik weet nog, op die laatste: Ja, een wc jong! Anders was dat op de puts hé.

J.A. – Ge ziet, zo'n machinekamer, dat is bijna een hal hé.

Op deze oppervlakte leefde men vroeger dus op sleepspitsen: de woning in het achteronder.

J.A. – Ja, of die Strasbourgs, de Franse schepen. Dan werd het achterdek opgehoogd, met van die patrijspoortjes in. (...)

Ge ziet: een olietank, om te smeren, petrol voor de stoof, een watertank ginder. Die is zo rot als iets. Een zinken, maar ze cementeren dat vanbinnen ook, hé. En daarachter de mazouttanken. (...)

(terug in de stuurhut)

J.A. – Ze kookten dus eigenlijk altijd buiten hé. En just hier stond dus die kolenkachel. Maar niet enkel om te koken: ook om de kleren op te hangen, om te verwarmen,... Ze staken dat 's morgens in gang en lieten dat dan een ganse dag branden hé.

In de jaren '40, bouwjaar van dit schip, werd er dus een kolenkachel geïnstalleerd. Zijn dat daarvoor ook altijd kolenkachels geweest?

J.A. – Ik heb hier die kachel nooit geweten hé. Maar gelijk in de *Alyv*, daar is het wel dat oud fornuis nog. Van '38. Zo een *combiné* hé, of hoe noemen ze dat? Daarvoor... zijn het denk ik altijd kolenkachels geweest. Ik ben aan het denken... In Antwerpen, op de *Lauranda* (beschermde sleepspits bj. 1928 in Baasrode, te zien in het maritiem park, nvds.) is het een Somny.⁴ Dat is een mazoutstoof. Dat is trouwens ook een schip van mijn vader zijn broer die zijn vrouw. Die haar moeder. Dat is ook een tof interieur, da's wel *ferm*. Dat is in eik. Ook in *Bostroë* gebouwd, maar niet bij Van Praet, peins ik. Ik dénk het wel. Maar die mazoutstoof is niet origineel. Ja, als gij een huis koopt van de jaren '60, dan gaat ge niet met die ouwe dingen blijven... Als dat bij zo'n schip een nieuwe eigenaar zegt die ook "kom jong, die stoof eruit..."

⁴ "Lauranda", *Inventaris Onroerend Erfgoed*, geraadpleegd 24 juni 2016,

En na mazout... werd het gas?

J.A. – Ja, maar gas aan boord is gevaarlijk hé. Ze hadden daar redelijk schrik van. Daarmee ook – hup – diene gas buiten hé. Ik denk dat dat ook is waarom ze buiten kookten, voor een stuk. Ik heb er zelf ook aan getwijfeld. Kolen, da's een vuiligheid. Een mazoutstoof is een goed gedacht, maar, klein detail, dat vat is recht aan die stoof hé. In een huis hebt ge een tank buiten. En op zo'n schip, die vlotter moet afgesteld staan – dat *pinneken* – en aan boord is 't altijd heen-en-weer. Ge riekt dat ook hé. (...)

Ik hoorde al dat schepen van werf af casco werden geleverd. Ze werden op de werf gebouwd, de interieurs werden daar getimmerd –

J.A. – Alles behalve de *moteur*.

- Maar het fornuis, de schilderwerken, de vernis,... Dat waren allemaal mensen van het dorp.

J.A. –die ze in het café gingen gaan halen. De schepen bouwden ze juist casco hé. Da's het speciale aan de werf in *Bostroë*: begin 1900 hebben ze de gebouwen zo ontworpen dat ze spitsen in serie konden bouwen. Ge hebt de spantenafdeling, de platenafdeling,... De *spantenmannen* die deden niet anders dan dat. Ge hebt zo'n grote spantenvloer met alle modellen op, plus alle nummerkes op. Als gij een aanvaring had, dan wisten ze van "kijk, spant 68, die is kapot, wel kijk, dat zijn de rondingen...". Dat was wel goed gezien hé (...)

J.A. – Dat marmer (van de schouw in de roef, nvds.) is van het containerpark. Dat is wel identiek dezelfde als in de *Alyv*. Die is juist iets hoger. En in *rouge royal*. Dat is die Belgische rode marmer. Deze (marmeren schouw) is wit. Ik had eerst een zwarte. Wacht hoor... De tabletten zijn origineel, die zijn van hier. Ook: de *Alyv* heeft een luxe-interieur. Dat is met gekleurd glas – glas in koper, niet in lood, want op een schip in lood, dat zou niet goedkomen. Glas in koper is nog moeilijker om te maken hé. Deze heeft het eenvoudige interieur, met gewoon geslepen glas. Wel alles in acajou hout, met dat marmer, marmeren schouw, de alkoven van de schipper en zijn vrouw met marmeren tabletten, voor de kinderen houten tabletten. Dat is in de *Alyv* ook, peins ik. *Da's wel nog tof*.

En speelt het een rol welke alkoven aan stuur- of bakboord zijn?

J.A. – Nee. Maar 't is wel altijd bakboord, denk ik. (...) 't Was hier een complete chaos, alles lag eruit en lag in het ruim. Dan beginnen puzzelen. Ge herkent die zeeg overal in, "ah, dat moet hier van stuurboord zijn, dat moet van bakboord zijn...". Planken die krom stonden allemaal gebroken en gelijmd. Nu is het terug zoals dat 't was. Hier kijk, in de venster: een *bostroëse* lamp, geklost door madam. Niet simpel *zulle*.

<https://inventaris.onroerendergoed.be/ivm/varend/99186>.

En de Baasroodse lamp die hier in de leefruimte hangt, is die origineel?

J.A. – Neen, neen, die hingen buiten hé, die lampen. Ik heb die een tijd verzameld, 'k heb er zo'n stuk of vijftien. Maar deze kleine (lamp) hier naast het bed is met geslepen glas, dat is wel voor binnen. En die rode (lamp) hier, dat was de stormlamp, dat was voor in 't want te hangen. Met dat oog kunt ge die optrekken in de mast. (...)

De stoelen komen van de *Beli*, daar aan de Wiedauwkaai (in Gent, nvds.), of aan de Gasmeterlaan. Een spits met allemaal kleurkes, met een groene kop. Een oude schipperin, haar vent is gestorven, daar heb ik die stoelen van gekocht. Met een bontjas van op de rommelmarkt heb ik die stoelen overtrokken. En hier, die schipperstafel. Als ge kijkt, die zijn korter, maar even breed als een gewone keukentafel. Plus dat die hoeken (afgerond zijn) ... Dat scheelt veel hé, ge loopt er anders tegen. Dat is wel nagemaakt van die van de *Alyv*. Dat is *just* dezelfde. Dat hier vind ik nog wel een chiquere tafel. Allez, ik heb ze nu ook wel zelf gemaakt, maar...

Alles in details hé. De afgeronde hoeken van de tafel, de dikkere spaak in het stuurrad om een greep in te steken, de kleine relingen langs de tabletten,... Zijn er nog dingen waar je zo aan denkt?

J.A. – Ja, ik hang daar ook mijn handdoeken aan. Maar ja, alles hé.

Kijk, die stooft. Met die tank erachter. Alle twee dagen moet ge daar mazout in doen. Ik zegt het: met hout wil ik niet stoken, of is het moeilijk omdat ge er overdag niet zijt. Kolen is ook moeilijk, want ik ben altijd buiten. Mazout is een optie, maar ge zit met een tank. (...) En dat riekt hé. Ik heb dat al dikwijls gemerkt als ik bij mijn moeder mijn was afgeef. Nog mogelijkheden... Met radiateurs. Waar zou ik ze hier moeten zetten? Deze warmte is ook totaal anders. Dat is stralingswarmte. Een pelletkachel, ja. De kleinste zou nog te groot zijn. Ge moet er ook altijd die pellets inkappen. Enfin, dat zal dan nog wel meevallen. Maar gelijk dat nu de *petrol* gezakt is... (...)

Weet je hoe ze hier vroeger verlichtten?

J.A. – Petroleum. Alles op petroleum. (...) Origineel was er geen *elektrik* aan boord. Ah, ik heb die nog liggen: een *lampe belge*. Kent ge dat niet? (...)

(over de plafondconstructie)

J.A. – Hoe zit dat ineen? Ge hebt een plaat, de bovenkant (de buitenhuid, nvds.). Daartegen zitten spanten, daarop L-ijzers. En tussen die L-ijzers zit houten lattekes. (...) Tegengeklemd. En dan hebt ge, in de andere richting, *balkskes* die daar gewoon – *toek* – tussengeslagen zijn. Zo zitten er een stuk of tien per segment (over de breedte van het plafond, nvds.). Waarom? Als dat gevezen zou zijn, en Uw plafond begint te leven... Daar heb ik lang liggen over denken hé. (...)

Er is van het houtwerk van de woning dus niets gevezen tegen de buitenhuid? Alles geklemd, geduwd?

J.A. – Ja. Of toch ongeveer. Bij het raam hetzelfde. Maar hier is er een kader van ander hout, veel steviger hout – teak ofzo, dat zit langs de buitenkant met ik-weet-niet-hoeveel vijzen gevezen. En daarop komen de kaders... de *cadrements* langs de binnenkant hé, met een afdekplaat. (...)

(over de kastconstructie in de roef tegenover de schouw)

J.A. – Dat was de *grote kas*. Dat was eigenlijk de kleerkast. (...) Een plankken, een plankken, en hier hing een *bar*, om al Uw kapstokken aan te hangen hé. Pas op, hier zijn 32 schuiven en kasten!

(opnieuw over het plafond)

J.A. – (...) Al die spleten tussen de planken: een harmonica feitelijk hé, die spleten gaan open en dicht; dat het kan werken. Plus: Daartussen zit geen isolatie maar feuter (van het Frans 'feutre', vilt, nvds.): zo'n zwart teerpapier. Dat is Uw dampscherm. Dat moet ertussen zitten hé. Waarom? Als er condens is...

Bij schepen van 100 jaar oud zit er dus evengoed zo'n laag tussen?

J.A. – *Garanti!* (...)

(over het interieur van de Lauranda)

J.A. – Dat is in eik, peins ik. Dit hier en de *Alyv* is in mahonie. De *Alyv* is een luxe-interieur, hé. In de *Lauranda*... daar stond in 't midden zo'n *toffe* paal. Ik peins dat dat de ankerkluis is. Met latjes rondgeslagen. Bij mij hebt ge de kettingbak hé. In de *Lauranda* in 't achteronder hebt ge zo een paal staan waarvan ge denkt "wat staat dat hier te doen?", maar ik denk dat dat die ankerkluis is. Toch chic. En die heeft ook een *toffe* koepel. (...)

Bij mij heb ik hier de schouw ingezet zoals dat het was. Ik heb er wel een witte ingezet, want hé, zo'n *zwette*, da's om depressief van te worden jong. (...)

Maar, zijn er hier nu zaken typisch aan de werf? Typisch aan Baasrode, Temse, Merelbeke,...?

J.A. – (*blaast*) Typisch? Goh... Die acajou... Tja, dat was tropisch hout, tegenover eik, dat was van hier. Dat glas in koper... Ook wel speciaal. In de *Alyv*, met al die bloemekes erin...

Is dat dan typisch Baasrode? Of typisch luxe op Uw schip?

J.A. – Alletwee. Ja, allez. Het is sowieso luxe... Enfin, de *Alyv* is van vóór de oorlog, deze is van tijdens de oorlog. Maar ik denk niet dat dat er veel mee te maken had. Want als ge in die briefwisseling kijkt... Precies dat er allemaal niks aan de hand is. (...)

(neemt map met documenten boven)

Kijk, dat is het papier van toen. Dat is de overeenkomst: Chantiers Navals Van Praet, C.O.B.A.G.,... (...) Ook wel nog grappig: driehonderdenvijfennegentigduizend frank. Dat schip was eigenlijk 390.000, en 5000 frank voor de aankoper. (...) Hier, een brief dat ze stuurden naar de opperbevelhebber; militaire bevelhebbers in België en Noord-Frankrijk: "Das bau eines binnenschiffs ohne motor". Dat was blijkbaar wel een ding: ze gingen zonder motor te water. (...) De motor werd er blijkbaar ergens anders ingezet. Altijd te water zonder *moteur*. Ik ga niet zeggen in de jaren '70. Ik weet niet waar dat die *moteur*... (...) Hier kunt ge wel zien (op het bestek): fondatie voor de motor – over de motor klappen ze niet, maar ze zeggen wel "dat het moet voorzien zijn voor een *moteur* van ongeveer 100pk.

(...) Hier, nog ferm! De trappen... In het vooronder, dat is toch maar voor de matras, dat moet in *grein*. Een naar 't ruim: ook. Een overboordtrap... die heb ik nog. Voor de machinekamer: in ijzer. Voor de cabine (de woning, nvds.): in acajou. (...) De vloer in het vooronder en

de buiting: in grenen. Dan de vensters, lichtkap, en ingangkap in teakhout. De meubilering in acajou. Voorzien: twee bedden, een lavabo – dat is gewoon een kom, kasten en laden in voldoende hoeveelheid. Hetzelfde voor de kleerkasten. Schouw in marmer, tabletten in marmer. Tafel in acajou – dat was trouwens een cadeau normaal van de werf als het schip te water ging. De cabine zal voorzien zijn van spiegels en vitreaux.

De tafel is gewoonlijk een cadeau, zeg je?

J.A. – Ja, zo heb ik het altijd gehoord.

En dat is – samen met de stoelen – dan het enige *losse* meubilair?

J.A. – Ja hé... Ge kunt die hier ook niet buitenkrijgen trouwens, ik heb die hier ineen gevezen... (...)

(verder doorloop van de plannen en documenten)

III. Bijlage: Transcriptie van interview met Jan Annemans, voorzitter van Scheepvaart-museum Baasrode vzw, op 26 april 2016.

INTERVIEW met Jan Annemans, voorzitter van Scheepvaartmuseum Baasrode VZW, op 26 april 2016. Andere sprekers zijn Jef de Haeck, oud-schipper en penningmeester van de VZW, en Denise Van Hoey. Zij helpen als vrijwilliger bij de inventarisatie van het archief van de oude scheepswerf.

Jan Annemans is afkomstig van Baasrode en stichtte de VZW en het museum in 1980. Zijn grootvader Emmanuel Annemans was meester-scheepmaker op de scheepswerf, zijn vader was commandant bij de marine en zijn moeder was dochter van een reder. Thuis werd er in elk geval over niets anders dan schepen gesproken. Zelf was hij kinesist en voer hij enkel voor zijn plezier.

Mijn focus ligt op de spitsen, en hun interieurs: hoe zagen die eruit en hoe werd er in geleefd? Hoe evolueerden de woningen, et cetera.

J.A. – Je hebt bij een spits – als sleepschip – heb je een achteronder: alles onder 't dek. Heb je daar foto's van gezien? Met een halve draaitrap naar beneden... Je had twee alkoven, bak- en stuurboord, dat was twee keer een dubbel bed. Enfin, een dubbel bed, dat is relatief, dat was één meter en vijf, en één meter negentig lang. Meer was het niet. Maar, let op, dat was toch al redelijk luxueus, want op een bakske (een baquet de charleroi, nvds.) was het wat minder hé.

Inderdaad, allemaal relatief. Het is moeilijk om de standaarden op een schip te vergelijken met die aan land.

J.A. – Aan boord leefde men uiteraard veel compacter. Maar naast het achteronder was er ook het vooronder. Daar waren ook twee kooien. Ook op de eerste sleepspitsen. Daar was het absoluut niet luxueus, maar er was daar wel een dubbele kooi in. Je zit daar ook vlak tegen de anker... de kettingbakken hé. Eén ruimte hé.

Dat is inderdaad wat ik op de plannen vaststel. Nu, opvallend: net had ik nog een plan in handen van interieur – in het achteronder, 1927. Dat is nog *krak* hetzelfde als een schip, - ik ben in de *Mon Désir* geweest in Antwerpen (een beschermde sleepspits gebouwd in 1913 te Merelbeke, nvds.). Dat is 15 jaar ouder, maar vanbinnen helemaal hetzelfde.

J.A. – Die *Mon Désir* is hier gebouwd (tegenstrijdig met andere informatie, o.m. uit de Inventaris Varend Erfgoed zoals geraadpleegd op 5 juni 2016, nvds.). Dat klopt. Ze zijn maar geëvolueerd vanaf het moment dat er motoren werden ingebouwd. Dat was een keerpunt. De woonst werd machinekamer. Ze trokken de woonst dan op. De woonst ging omhoog en er kwam een *stuurkot* bij.

Afwisselend staat het *stuurkot* voor de roef en achter de roef. Is daar een bepaalde regel in geweest?

J.A. – Ja, nee. De eerste inrichting was met een *stuurkot* achteraan. Achter de woonst, achter de roef dus. Zoals onze *Alyv* (de spits die een van de droogdokken van de Baasroodse museumwerf te zien is, nvds.). Het is pas daarna dat dat *stuurkot* naar voren kwam. Of dat met stijl of met praktische redenen te maken heeft kan ik echt niet zeggen... Het is in elk geval zo dat daarna (na 1938, het bouwjaar van de *Alyv*) geen schepen meer werden gebouwd met een *stuurkot* achter de roef. Zeker niet. Bepaald moment was er echt een switch.

Je hebt natuurlijk ook nog spitsen gehad met een apart kombuis ook, hé. Waar je in kon gaan staan, met een kloggewelf. Dat zal je misschien al gevonden hebben op plannen.

Kom je die ook tegen op spitsen met een bovendekse roef?

J.A. – Allez, bovendeks? Een roef is altijd verzonken natuurlijk, half boven dek, half onder dek. Het *stuurkot* was natuurlijk wel volledig bovendeks.

Uiteraard, foute woordkeuze. Maar kwamen die aparte kookgedeeltes ook nog voor op schepen waar de woonst deels boven het dek kwam? Die kombuis werd dus niet geïntegreerd in het woongedeelte?

J.A. – Hm... Eens kijken wat Jef daar gevonden heeft. Zeg Jef, ge hebt van die schepen met een apart kombuis met een kloggewelf. Hebt gij daar ergens plannen van?

J.d.H. – Daarvoor zou ge de map van de spitsen nog is moeten doorkijken. Dat is een kombuis waar ze dus buiten kookten. Dat hek van de stuurhut liep soms wat door, zodanig dat ze daar dan droog stonden. Aan de achterkant hebt ge ook een kombuis op een spits hé.

J.A. – Ja, nee, aan het eind van de luiken hé.

J.d.H. – Ge moet weten wat ge bedoelt hé. Dat was niet alleen bij spitsen, maar ook bij van die *luxemotoorkes*.

J.A. – Tussen de stuurhut en de luiken. Daar was een gang tussen. Ge stond daar feitelijk voor.

J.d.H. – Kijk, hier (haalt een plan boven). Hier was een deur in, of twee deuren, en daar kookten ze in.

Dit zijn nog schepen waar er in het achteronder geleefd werd? Of is dat niet zo afgelijnd?

J.d.H. – Niet noodzakelijk, nee. Als dat het ruim was en hier de stuurhut, dan lag dat hier, de kombuis (wijst). Daar loop je dan door.

J.A. – Daar kookte men dan in.

J.d.H. – Soms werd daar aan de zijkanten nekeer een patrijspoortje ingezet. Maar niet veel.

J.A. – Wat zegden we daartegen, een *kolenkot* hé?

J.A. – Jef, de vraag stelt zich hier wat ertoe heeft geleid dat het *stuurkot* van achter de roef naar voren is gekomen? Ik zou het niet weten... Oorspronkelijke was het *stuurkot* achter de roef, en dan is op een bepaald ogenblik het *stuurkot* vóór de roef gebracht.

J.d.H. – Ah ja, de overbrengingen naar het roer hé, het roerwerk. Vroeger werd er met kettingen gewerkt, en achteraf werd er met assen gewerkt hé. Dan liepen de assen over het roefdek of onder de roef in de machinekamer. Maar in het begin ging dat dus met kettingen, dat kunt ge op de *Alyv* nog zien, dat dat met kettingen gebeurde. Daar liggen twee buizen over het dek – zo naar de stuurhut gebracht – en dan werd er daar een verbinding gemaakt met de haspel.

Maar waarom dan – vanaf het moment dat de mogelijkheid er was – werd de stuurhut naar voren gebracht?

J.d.H. – Voor functionaliteit. En ook zicht.

J.A. – Wat ook een van de redenen kan zijn: als ge dus de stuurhut achter de roef hebt – want ge zit ook altijd met een soort inspet op het roer hé, wat ge dus later niet meer nodig hebt. Stel U voor dat ge een ketting, een schijf, een as (van de overbrenging naar het roer, nvds.) breekt, dan moet ge nog kunnen sturen. Daarom zit er dus op een spits nog altijd, - laat ons zeggen tot de jaren veertig, een inspet op. Eerst zo'n ijzeren stuk, en daarna een houten inspet, een verlengstuk. Een helmstok valt erover, maar een inspet staat daarop vast. Dus eerst een ijzeren koker die eindigt op twee verticale asjes, en daarop draait ge een inspet in. Dus als die nu in een sas moest en dat sas was nippes, dan moest ge Uw roer in zij kunnen zetten. Dan moest ge ook de inspet binnen boord kunnen brengen, die anders overboord zwaaide. Die moest ge dus ook kunnen plooiën. In feite, toen dat geval weggevallen is is de roef achteruit gekomen, en het *stuurkot* naar voor.

En bijkomend, vanaf wanneer er met assen werd gewerkt – geen kettingen meer – is het stuurhuis volledig voor de roef gekomen? Dat was waarschijnlijk vooral om een beter zicht te hebben? Je zit dan meer naar voren toe.

J.d.H. – Ge hebt een beter zicht. Én ge zit dicht bij Uw werk. Dat scheelt dan weer een paar meter.

Dan moet je dus niet steeds langsheen de roef als je bij de luikenkap moet zijn. Logisch.

J.A. – Ja. Maar zet er een vraagteken bij hé.

J.d.H. – En nog een tweede ding: de kranen met hun grijpers kwamen zo niet tegen de woningen aan. Er was dan een stuk dek met erf, de stuurhut, en dan

de roef. Er zat wat ruimte tussen het ruim en de woning. Ge kunt U voorstellen als ze met zo'n grijper tegen het schot aankwamen – pats! - rammelde alles in die kastjes natuurlijk. Dat had madame de schipperin niet graag hé (lacht). Constant aardbevingen.

J.A. – Wel ge zou eigenlijk – misschien is het nog een studie apart – zien... Op de plannen staan allemaal jaartallen hé. Vanaf wanneer komt het *stuurkot* vóór de roef?

Dat is inderdaad een van de dingen die ik wat probeer uit te vinden.

Mijn focus ligt op dit moment van 1890 tot 1955. Vanaf het moment dat de eerste ijzeren schepen gebouwd werden...

J.A. – 1894. Bij Van Damme (deel van de Baasroodse museumwerf, nvds.) in 1894 – ik spreek over deze werven hier – en bij Van Praet (de tweede van de huidige museumwerven, nvds.) in 1895. ...tot 1955.

J.A. – Van Damme is inderdaad gestopt in 1955. Heeft dan zijn werf verkocht aan Van Praet. Het hoogtepunt was dan al gepasseerd hoor. Veel andere schepen hebben ze daarna niet meer gebouwd. De bloeiperiode was het interbellum hé. Het is in feite de staat die de scheepsbouw afgebouwd heeft hé.

Al vanaf de jaren 1950?

J.A. – Oh! Veel vroeger al. Al die kleine scheepjes zijn er hier na de Tweede Wereldoorlog uit *gegaan*. Er zijn er veel, heel veel naar Zuid-Korea *gegaan*. En er zijn er massaal veel gesloopt.

Aha. Ik had eerder begrepen dat dat pas vanaf de late jaren 1950 en begin jaren 1960 was.

J.A. – Dat was al direct na de oorlog. Ten voordele van de spoorwegen, natuurlijk! In de jaren 1870 al bevoordeelde de staat de spoorwegen. Waarom? De spoorwegen waren van de staat, ah ja. De schipperij was privé-eigendom. Kijk naar de brug van Temse (de laatste brug over de Schelde naar de zee toe, lange tijd de langste brug in België, nvds.). Die is in 1870 gebouwd. Een spoorwegbrug hé, geen autobrug. (na WO II kwam er een nieuwe brug met plaats voor wegverkeer, nvds.) De lijn Mechelen – Sint-Niklaas enzoverder, met zelfs verbinding naar Terneuzen. Waarom hadden die bidders een strijkende mast? Om onder al de spoorbruggen door te kunnen. Stel dat zij voor de brug kwamen te liggen met een *levende lading*, en er kwam over een uur een trein langs: ze moesten blijven liggen. Maar die bidders voeren met de getijden. Ze kwamen met het einde van vloed van de Westerschelde tot in Baasrode. als ze moesten blijven liggen waren ze een tijd kwijt. Dat wilt zeggen: een dag kwijt. Een dag later in de vismijn of op de veiling, dat was een serieus verlies.

De focus ligt voor mij op de interieurs. Wat ik enigszins wil trachten te reconstrueren is hoe het in zijn werk ging wanneer een schipper een spits kwam bestellen, hier op de Baasroodse werven, of elders. Waren er bijvoorbeeld bepaalde standaard-modellen?

J.A. – Ja, absoluut. Ze hadden plannen per type schip. Je zal dat op de plannen hier ook aangeduid zien staan: ‘Mark’ C, Type 3, enzoverder. De werf bepaalde hoe dat type heette. Een spits had zeker een bepaalde standaardmaat; men moest rekening houden met de afmetingen van de sluisen waar het schip in moet. Qua lengte konden die schepen gemakkelijk 10 à 15cm schelen (variërend op een gangbare lengte van 38,50m, nvds.). Maar in breedte, neen. Dat was 5,05m, of misschien een keer 5,04m, maar niet meer. De hoogte, dat kon ook een béétje schelen, maar zeker niet veel. De tonnenmaat wordt er ook op bepaald; als een schip klaar is, dán wordt dat pas gemeten hé.

Maar elke werf had dus effectief zijn eigen standaarden? Niet naar maat, maar naar ontwerp.

J.A. – De standaardmaten zijn algemeen. De ontwerpen zijn typisch per werf. Een schipper kan gemakkelijk zien “*Ahaa, dat is ene van ginder*”.

Dat leer ik nu gaandeweg ook zien, welk schip op welke werf gebouwd is. Voor schippers is dat uiteraard algemene kennis. Viel dat onderlinge onderscheid ook door trekken tot in de woningen?

J.A. – Daar waren ze natuurlijk gebonden aan de binnenmaten hé. Maar tot op een bepaald niveau wel. De laatste 30 à 40 jaar zijn er geen spitsen meer gebouwd. Het wordt altijd een beetje luxueuzer van inrichting – de keuken enzo – maar voor de rest... Van de laatste jaren hier hebben we waarschijnlijk niet veel plantekeningen meer. Maar wel van het interbellum. Dat is de meest interessante periode.

Bijkomend wou ik vragen: hoeveel kon men zelf kiezen bij het bestellen van een nieuw schip? Een schip was zó’n investering, dan werden er toch zaken gepersonaliseerd en naar eigen wensen gebouwd, vermoed ik? Ik leerde al dat er te kiezen viel tussen verschillende houtsoorten.

J.A. – Inderdaad konden ze kiezen tussen verschillende houtsoorten. Iemand die op z’n geld moest letten, die koos eik. Iemand die zich echt wat kon permitteren koos voor mahonie.

Mahonie of acajou, teak, ...

J.A. – Teak werd uitsluitend gebruikt voor het *stuurkot*. Een *stuurkot* moet ge kunnen afbreken hé. Teak kan beter tegen weer en wind. Maar de interieurs, de kastjes enzo... Als het wat meer mocht zijn, was het mahonie! Eik was indertijd voor de boeren hé. Een beetje tegenstrijdig met nu; als ge nu een eiken vloer kunt leggen... Maar haal het eens in uw kop om een mahonie vloer te leggen! Eik,

mahonie, ... Daartussen had ge nog... Sapoli (een Afrikaanse mahoniesoort, ook: sipo, nvds.) enzo.

De meer begoede schippers kozen voor mahonie. En, marmer?

J.A. – Ja, nee. Marmer gebruikten ze enkel voor de *tabletten* enzo, hé. De tablet van de stoof, beneden. Dat was altijd marmer. In de betimmering zat het grootste verschil.

Voorts was er weinig te kiezen?

J.A. – Och, ge kon wel uw eigen ding... Zeggen dat ge hier of daar wat meer *kaskes* wou, of *vitreaukes*, gelijk dat ze zeggen. Glasramen. Daar kon ge natuurlijk in geven en nemen hé. En let op, de schippers gingen bij elkander kijken hé. Dat komt ge nog tegen, ook in de literatuur. Dat ze zeggen: “*(Ik wil het) gelijk mijn broer*”. Dan schreven ze dat in het bestek: gelijk *den dienen*, of *den dienen*.

Vaak zie je bij de plannen ook tabellen: welke schepen er zijn gebouwd volgens de basis van het bewuste plan. Ik zag al een schip gebouwd in 1925, waar er in 1940 nog een schip gebouwd werd naar datzelfde model. Evolveerde dat niet méér, of niet sneller?

J.A. – Nee, ge moet het zo bekijken: ge zit met de maten van uw spanten. Als scheepsarchitect kunt ge niet buiten die maten om. Ge hebt bijvoorbeeld een torpedo, met zo’n bolle kant, of een overgangsschip zoals wij hier hebben liggen in het dok, - van 1938.

Dat is nog geen torpedo, de *Alyv*?

J.A. – Neen, dat is de overgang van een klassiek sleepschip naar... met al een motor erin. Oorspronkelijk ingebouwd. De torpedo’s zijn van na de Tweede Wereldoorlog. Ze hebben zo’n kleinere kont maar kunnen creëren van wanneer ze met een kleiner roer zaten, hé. Maar bij de *Alyv* hebt ge wel nog dat houten roer, en dat is specifiek voor een sleepschip. Een schip dat geen snelheid maakte moest een groter roer hebben. Met zo’n lunet. Anders hadden ze niet genoeg stuurkracht. Aan de snelheid waaraan een schip gejaagd wordt, dat is maar een goeie 4 kilometer per uur – en dat madammeke moet dan al flink doorstappen... Als ge een roer hebt zoals (bij een schip) met schroefdruk, dan gaat ge uit uw roer lopen hé. Zeker met een leeg schip, of als er wat wind zit... Een geladen schip zit twee meter dieper, dan had je ineens ook veel meer roerooppervlak.

De scheepsarchitect waarover je spreekt: tekende die ook de interieurs?

J.A. – Er waren hier geen scheepsarchitecten. Er was een tekenaar, - ge zult hier veel tekeningen tegenkomen van Vanwalderen. Jean? Wat was zijn voornaam? Dat was geen architect, maar wel een technisch tekenaar. Die ontwierpen zelf *dingens* hé.

Diezelfde man tekende dus wel alles: van de spantenschema’s tot de kastindelingen.

J.A. – Ja. Was het niet Gérard? Gérard Vanwalderen? Ik zal er wel op komen hoor. Misschien vannacht.

Terug naar de woningen zelf: de verandering doorheen de tijd blijkt dus heel beperkt. Ook qua stijl: de stijl per werf, maar ook periode gebonden. Soms deden de vitreux meer art deco aan, ik zeg maar wat. Het houtwerk bleef nagenoeg identiek, de stijluitingen zaten hem dus in de details?

J.A. – Tja, ze konden weinig innoveren en veranderen hé, altijd gebonden aan die afmetingen. De plek van de stoof – koken deden ze niet beneden, later kookten ze in het *stuurkot* of in een aparte kombuis... Beneden op de stoof, – dat kan zijn dat daar af en toe een moor op stond, maar koken kon ge daar simpelweg niet op.

Vrij gevaarlijk, beneden in het achteronder.

J.A. – En daarbij moest ge altijd met die kolen sleuren. Een schipper is van nature uit een hele propere mens. Ge moest bij een schipper niet binnenkomen met uw schoenen aan. Die keerde u gewoon terug buiten. Ge moogt ook niet over de luiken lopen. Loop nooit over een schipper zijn luiken hé! Zeker in de tijd van de houten luiken. Als er een luik brak, of een presenning kapot was, kreeg hij een lek, van regenwater. Stel u voor dat ge geladen zijt met graan, of weet ik veel. Een ruim van 30m lang, met zo'n lek...

J.d.H. – Hebt ge al eens een tekening gezien van een paardenstal op een walenschip? Hier heb ik er ene gevonden. Die hadden soms een paardenstal hé, om zelf te *trekken*. De rijkere schippers.

J.A. – De rijkere schippers? Dat is niet waar hé! Ah, of ja, nee: op een walenschip was een paardenstal voorzien, maar daarom was die nog niet altijd bezet hé.

J.d.H. – Die hadden toch meestal eigen paarden?

J.A. – Bitter weinig. En weet ge trouwens waarom dat die stal in het midden was? Zo'n Waal heeft de zelfde lengte als een spits hé. Maar moest ge zo'n houten schip hetzelfde laden als een ijzeren schip, dat brak gewoon! En dat is de reden waarom de woonst in het midden was. En die paardenstal – als ze een paard hadden – was functioneel: een paard is warm. Daar werd naast geslapen.

J.d.H. – Maar dat kwam toch niet rechtstreeks in contact met de woning?

J.A. – Ah, dat kwam daar nog nevens!

J.d.H. – Uiteraard, maar niet rechtstreeks in contact, hé.

J.A. – Jawel, daar was één *plankske* tussen hé. Dan kregen ze zo toch nog warmte van de paarden. Vraag dat maar aan een van die oude schippers! Absoluut.

Er is hier op de werf nog een zagerij, op het eerste verdiep van de grote loods. De schepen zelf waren van ijzer gemaakt; het enige dat nog in hout werd gemaakt was de mast, de woningen, misschien het houten roer, ... Welk aandeel hadden die timmer-lieden dan nog? Er moet in de overgang naar ijzerbouw toch een hele omscholing of verloop van werkkrachten zijn geweest?

J.A. – De interieurs – de betimmering – waren altijd in hout. Maar ik kan me voorstellen dat die scheepsmakers zelf niet veel aan die interieurs deden... Ook bij die houten schepen. De afwerking, de betimmering, die zal wel door anderen gedaan zijn.

Maar dat werd wel allemaal hier op de werf gemaakt? Ik zag nog een paar mallen liggen voor kastdeurtjes et cetera. Het waren dus wel allemaal 'echte' ambachtslieden?

J.A. – Ja, absoluut. Een schip aftimmeren is het moeilijkste dat er is. Ge volgt de gangboorden. Ge hebt een zeeg in een schip hé. Ge begint niet met schone rechte hoeken, dat zal niet lukken hé.

Maar de zagerij was dus wel hier. Wat ik Fernand (Van Hoey, logistiek coördinator van Scheepvaart-museum Baasrode VZW) hier vorige week nog hoorde zeggen: zijn grootvader was schilder en deed ook marmerschilderingen. Hij kwam hier ook op de werf...

J.A. – De werf zelf schilderde nooit. Als een casco klaar was werd dat hier *gegesen*. Koolteer, dat mag nu niet meer gebruikt worden, maar kom. De verniswerken enzo, vanbinnen of aan het *stuurkot*, dat deden ze nooit op de werf. Ofwel deed de schipper dat zelf, ofwel deden ze dat – hier in Baasrode waren genoeg schilders. Die kwamen aan boord om te vernissen.

Waren er nog zaken die op die manier werden uitbesteed? Glasramen, of andere?

J.A. – Dat was ook voor die lokale schilders. Dat waren ook glazenmakers. De inrichting van het schip ook... Neem nu de ankerlieren, de kettingen, ... Alles werd hier in Baasrode gedaan. Ge had hier twee liermakerijen. De Landtsheer en Klapporp. En ge had kettingsmederijen... De kabelslagerijen... De staal-kabels, van Van Praet, hebben gewerkt tot tien jaar geleden. Lampenmakerijen, er waren hier twee lampenmakerijen. De Smet, met de Baasroodse lampen, en Van Hoeck. Die werden in het dorp gemaakt en leverden dan aan de werven zelf.

Kachels en fornuizen?

J.A. – Er was een *stovenwinkel* rechtover de werf. Van Cleempoel.

Die stoven kwamen dan rechtstreeks uit zijn vitrine?

J.A. – Daar is veel verschil in. Ge had heel wat schepen met een *parisienneke*. Ik weet niet of ge het ooit gekend hebt? Dat was een stoof met vier *schelen* op vanboven, en nogal kromme *poetjes*. Dat noemden ze een *parisienneke* en

daar kon ge in feite op koken. Met deurtjes en een oven – een *oventje* - erin. Dat was over het algemeen gelakt met *strepekes* op. Dat was niet hoog. Ge had ook *buffetten*, in de keukens aan de wal, zo'n groot spul, dat misschien 200 kilo weegt. Maar dat hier, dat was maar zo hoog en zo breed.

Van welke jaren spreek je dan?

J.A. – Goh, van de jaren '10, '20.

En werd diezelfde fornuizen ook aan de wal gebruikt?

J.A. – Neen, neen, dat was te klein.

In de *Mon Désir* (bouwjaar 1913, nvds.) staat er nog zo eentje in, geloof ik.

J.A. – Aha, dat kan best! En die stonden vastgevezen. In die poten waren *dingen* zodat ge dat kon vastvrijzen. Want ja, stel u voor dat ze golfslag kregen, dan was hun stoof weg. En als de stoof weg was en de schouw los, dan kreeg ge brand.

Die stoven stonden ook op...

J.A. – Op een verhoog!

Op een verhoog, maar ook op tegels. Heel de vloer was parket, maar onder de stoof was toch iets voorzien.

J.A. – Parket, ja, dat weet ik niet. Maar ge had daar wel een tegel achter, ja.

Inderdaad, onder en achter de stoof was er betegeld.

J.A. – Ja, inderdaad. Maar dat was geen parket, dat waren platen. Over het algemeen multiplex platen, ja. Zeker. Ook in mahonie, over het algemeen. *Dinges* heeft die nog lang gemaakt – hoe heet die? Bruynzeel!

Dus toch weer een verschil in luxe: vloeren in parket of in platen?

J.A. – Ik denk niet dat er veel vloeren lagen in parket... omdat ge dan dus ook een ondervloer moet hebben, en dan krijgt ge weer meer gewicht. Daar moet ge ook rekening mee houden, met het gewicht aan boord.

Is dat niet relatief, als zo'n schip gewoonlijk per ton laadt?

J.A. – Ja. (*lacht*) Maar ik denk niet dat er velen echt parket hadden. Ik denk het niet.

Ik probeer me terug het achteronder van de *Mon Désir* voor de geest te halen. Daar stond een stoof, een handpomp, ...

J.A. – Zoals we er hier (in de *Alyv*, nvds.) een in het *stuurkot* hebben staan. Zo'n koperen. Of chromé.

Alweer zo'n verschil in materiaal, koper of chromé! Iets waar men ook tussen kon kiezen?

J.A. – Jaja, maar pas op, koper, daar is werk aan hé. Elke dag werd dat gekuist hé. In de machinekamer had ge dan de watertanks.

En bij de sleepscheepen? Als er nog geen sprake was van een machinekamer?

J.A. – Dan schepten ze water. Dan had ge een waterton liggen op het dek. Want water van overboord pompen dat kon ge niet overal. Stel u voor, ze komen van de Leuvense vaart, of van de Brusselse vaart. Ze kwamen op de Schelde, en daar pakten ze vers water.

Want daar was het proper genoeg.

J.A. – Relatief, hé. Ze tankten hun water in die watertonnen. Geen gewone tonnen: die zijn niet rond, maar ovaal, opdat ze niet zouden rollen. Die liggen over het algemeen voor de woonst. De liggen op een stoel. Ze schepten dan water – Scheldewater, laat ons zeggen – en ze lieten dat bezinken. De Schelde is een stroom die veel zand verzet. Het gaat hem niet om de chemische vervuiling, maar gewoon zand. Laten bezinken, ze hadden proper water.

Toch heb ik zo'n tonnen precies nog nooit zien staan op een spits.

J.A. – Eens vragen aan Jef of hij daar geen voorbeelden van heeft.

J.A. – Jef, hebt gij al voorbeelden gehad van een waterton aan boord? Zo'n ovalen vat, van opzij bekeken. Dat stond ook spitsen.

J.d.H. – Nee, nog niet tegengekomen. Stond ook op *bakeekes*, waar dat ze te weinig plaats hadden in het schip. Maar van de schepen die we hier hebben, plannen van 1911 tot pakweg 1950, zelfs daarop hadden ze dat al niet meer hé. Dan hadden ze al reservoirs. Die reservoirs zijn dan vanboven op de woning gemaakt, zodat ze water konden doen lopen. Toen hadden ze nog geen druk hé, op een kraantje ofzo. Dat waren de luxedingen hé, toen.

J.A. – Dat was al meer dan luxe! (*lacht*) De meesten hadden ook zo'n wasbak op dek hé. Zo een dat ge buitenboord kunt draaien. Allemaal luxe hé.

J.d.H. – De *Alyv* heeft er nog zo een. Een puts met water en zeep en ge kon u aan boord wassen hé.

J.A. – En ge moest niet anders doen dan dat overboord draaien, de stop uittrekken en 't was weg hé. Alle luxe.

J.d.H. – Dat deden wij ook nog hé. Tot zo'n 20 à 25 jaar geleden (ongeveer 1990, nvds.). Niet die wasbak maar met die puts he.

J.A. – En de kinderen werden daar met hun gat in gezet hé.

J.d.H. – In de zomer ofzo. Een klein zwembadje.

J.A. – Ze hebben er hier eens eentje gestolen. We hadden er zo een op de koer staan. – Ah! Waar ik nog aan denk, uit die interieurs – een *garde-manger*. We hebben er hier ene staan. Om uw eetwaren te bewaren, met vliegengaas.

J.d.H. – We hebben hier nog een *gemak* staan ook hé. Hierjuist nog gezien op een plan, de installatie van een *gemak* aan boord. In de jaren '20.

J.A. – Dat was toen al modern, want... Ik weet goed dat wij, bij ons op den boot, dat mijn broer, - er was daar geen wc aan boord hé. Dat was een schip van de jaren '20, zoiets. Wel een emmer! Dat was gene *met ne rand*, nee, gewoon een met een houten handvat, en daarop stond 'groenten'. (lacht) En mijn broer, hij wou daar niet op gaan hé.

J.d.H. – De meeste schippers – dan spreek ik natuurlijk van voor mijn tijd, maar dat heb ik wel nog persoonlijk meegemaakt ook, ik was nog jong: die ging aan wal tussen de bolders.

J.A. – Ja, dat werd veel gedaan. En als het *nen iets deftigere* was dan kroop hij in zijn achterboord. Zo ging dat. En het vrouwvolk ging op die emmer van de groenten, hé. Die gingen niet overboord. (lacht) En daarna, een *gemak*.

J.d.H. – Als ik matroos was heb ik nog op een tanker gewerkt, die ook in de jaren '20 gemaakt was. Die was dan omgebouwd tot vrachtschip. Daar was ook nog een *gemak* vanvoren. Maar daar was een pijp recht naar beneden. Die moest ge dan altijd dicht draaien, met de golfslag enzo, anders kwam alles omhoog. (lacht) En ge moest terug met een puts, van buiten boord, doorspoelen.

Ik zag ook al een paar spitsen met een wc-pot in een van de herften achteraan de stuurhut.

J.d.H. – Ja, bij kleinere schepen. Grotere schepen hadden al rapper een *gemak*. Daar hadden ze dan de ruimte in de woning om dat in te *placieren*, natuurlijk. Maar dat is een zeldzaam iets, wat we daarnet gezien hebben met dat gemak, voor die tijd in een spits. Dat was heel zeldzaam, in de jaren '20.

J.A. – We hebben daarjuist gesproken van dat kombuis hé. En nevens dat kombuis hé, was er soms een gemak. Maar dat was maar zo hoog hé! Dan moest ge dus echt met uw achterste naar achter – bonk – gaan zitten. Zo laag was dat (wijst).

J.d.H. – Ja, wat voor sommigen mensen de normaalste zaak van de wereld is...

Dat is exact wat ik graag in kaart zou brengen: waarin zat de luxe? Er was dan maar een paar vierkante meter om op te wonen; wat verlichtte het bestaan op zo'n kleine oppervlakte? Waar zaten de verschillen met de wal?

J.d.H. – Let op, lang gingen ze aan de wal ook buiten naar het toilet hé. Enfin, en een water closet en een toilet binnenshuis, dat kwam ook pas later allemaal. 's Nachts gingen ze aan wal evengoed op een nachtemmer. Of een *nachtspiegel* noemen ze dat. Dat was net hetzelfde aan boord. Dan gingen ze misschien niet op de koer, maar in de sloep.

J.A. – Ik zal u zeggen, de mentaliteit van een schipper, dat kunt ge niet geloven. De mentaliteit van schippers onder mekander. Die hebben niets te maken met de mensen van de wal. Wacht, ik ga iets vertellen. Hier wat verder hebt ge drie huizen, - altijd stond daar volk te kijken. Als daar een schipper passeerde en die moest efkes een plaske maken, die richtte zich naar de kant van de wal, want aan de andere kant kon een schip passeren.

J.d.H. – Ah ja, ja, aan stuurboordkant. Ik heb al dikwijls meegemaakt dat – ook de vrouwen – gingen aan de kant van de wal. Zodat schippers hen niet konden zien. (lacht)

J.A. – Ja, dat is echt zo. Er kon dan een schip passeren, dus... Aan de wal, dat waren andere mensen!

D.v.H. – Minachtend naar de wal toe.

J.A. – Ah, ze hadden daar geen contact mee!

Vandaar ook mijn vraag: de zaken die geïntroduceerd werden aan de wal, hoe snel kwam zoiets door tot op een schip? Bepaalde soorten verlichting, verwarming,...

J.d.H. – Sommige dingen zijn misschien nog eerder op een schip dan aan de wal gekomen. 't Is maar omdat ge het zo zegt *dat mijn wiertjes gaan draaien*. Het is niet noodzakelijk zo dat alles eerder aan de wal was. Alles had te maken met de functie. Aan boord: eerst de functie, dan de luxe. Er waren rijke mensen onder de schippers, en er waren rijke mensen aan de wal. Als ge nu in het Louvre...

J.A. - ...Versailles! Daar waren geen wc's!

J.d.H. – Ja, functionele luxe. Ze hadden bijvoorbeeld een touw met vodden aan, - er was nog geen wc-papier. Aan de wal deden ze dat met mosselschelpen! Of toch degenen die rijk genoeg waren en mosselen konden eten. Echt waar. Tot de negentiende eeuw, het begin van de negentiende eeuw. Ze waren aan boord dus beter af.

J.A. – Dat heb ik toch nog nooit meegemaakt, met die mosselschelpen! (lacht)

J.d.H. - Als ge het niet wilt geloven moet ge in Antwerpen eens in dat middeleeuwse restaurant gaan, De Ganzenpoort, of hoe heet het. Midden in het oud centrum, twee hoge patriciërshuizen. Een gids heeft me dat daar verteld, maar ik heb het ook al op de radio gehoord, van die mosselen.

J.A. – En mijn vader, die kuiste zich af met oesterschelpen! (lacht)

J.d.H. – Grote luxe!

J.A. – Dat moet ge allemaal niet opschrijven hé. *(lacht)*

Heeft u nog weet van oudere spitsen met interieurs die nog intact zijn?

J.A. – Wel, zoals ge zegt, die *Mon Désir* van het Rijn- en Binnenvaartmuseum. En dat *Angèleke*. Maar dat is geen spits, een motorkast, geloof ik. Een *moteurken*. In Gent zullen er ook nog wel een paar liggen, denk ik. En mijn zoon zijn spits! De... Hoe heet dat schip alweer? Zijt ge daar al aan boord geweest?

In Aalst ligt dat, hé? Ik heb er al van gehoord, maar ben er nog niet geweest.

J.A. – Wel de moeite, hij heeft zijn interieur schoon gerestaureerd. Minutieus gedaan. Ook met een *stuurkot* achteraan. Het schip is drie jaar als dat dat hier in het dok ligt.

1935.

J.A. – Nee, nee, 1941. Drie jaar jonger, gelijk ge wilt. 't Was juist, ik was verkeerd. Ge ziet die evolutie daar al in. Het trekt opeen, zeker!

Ik was onlangs verrast door het interieur van een spits van een vriend, 1938 uit Temse. Van Boel. (Bedoeld was een

schip van werf De Wachter in Boom, nvds.) Dat is helemaal hetzelfde als de *Alyv*.

J.A. – De indeling was klassiek, natuurlijk. Met die afmetingen kon ge daar gewoon niet buiten. Ge moet een bepaald volume hebben voor uw ruim, ge moet kunnen laden. Al de rest vult ge in, volgens... Ge had er wel waarbij de kofferdam iets verder naar achter was, of onder de woonst liep. Waar hij zeker 70-80cm meer achteruit steekt.

Nu ben ik op de naam van dat schip aan het peinzen, van onze Jelle.

Heel veel heb ik ook gehaald uit het boek van Maurice Kaak, die hier de modelbouwschool leidt.

J.A. – Overs spitsen heeft die niet veel hé?

Nee, maar de voorgeschiedenis van de spits kon ik er wel in terugvinden.

J.A. – En als ge nog vragen hebt moet ge dat maar laten weten hé.

(einde van het opgenomen interview)

IV. Bijlage: Transcriptie van interview met Jan Annemans, voorzitter van Scheepvaart-museum Baasrode vzw, op 5 juli 2016.

INTERVIEW met Jan Annemans, voorzitter van Scheepvaartmuseum Baasrode VZW, op 26 april 2016. Andere spreker is Jef De Haeck, Jef de Haeck, oud-schipper en penningmeester van de VZW. Deze laatste helpt tevens als vrijwilliger bij de inventarisatie van het archief van de oude scheepswerf.

Jan Annemans is afkomstig van Baasrode en stichtte de VZW en het museum in 1980. Zijn grootvader Emmanuel Annemans was meester-scheepmaker op de scheepswerf, zijn vader was commandant bij de marine en zijn moeder was dochter van een reder. Thuis werd er in elk geval over niets anders dan schepen gesproken. Zelf was hij kinesist en voer hij enkel voor zijn plezier.

Ik wou graag een aantal zaken vragen over de inrichting van en het leven op de spitsen. Een allereerste vraag: vanaf wanneer was er elektriciteit op die schepen?

J.A. – Oeh! Da's heel logisch: van het moment dat er motoren ingebouwd zijn. De eerste motoren zijn ingebouwd eind de jaren '30. Daarvoor kon er geen elektriciteit zijn hé.

Een motor was dus gelijk aan elektriciteit. 12 volt dan, of 24 volt?

J.A. – In het begin dacht ik wel dat dat 12 volt was, en daarna 24. En later weer 220. Nu is er geen enkel schip meer met 24 volt hé, dat is allemaal 220 geworden. Jef! De eerste batterijen, dat was met 12 volt he? De vraag is wanneer er elektriciteit is gekomen aan boord.

J.d.H. – 12 volt, ja.

J.A. – Volgens mij is eind jaren '30...

J.d.H. – En uitzonderlijk hadden die Franse schepen die in Canada gemaakt werden, die hadden batterijstroom aan 220 volt. Die hadden zoveel batterijen gekoppeld staan dat die 220 volt konden leveren. Gelijkstroom. Begin jaren '50. Die schepen werden in stukken gebouwd in Canada, op zeeschepen gezet, en hier aan mekaar gezet, in Dordrecht.

De Chinese schepen die naar hier worden overgevoerd zijn dus niet nieuw?

J.A. – (*lacht*) Nee. Ik herinner mij nog altijd goed: die schepen kwamen hier binnen op de dok. Die hadden dus *petrol*-lichten, interieur- en boordlichten, en die smeten die koperen lampen gewoon op de wal, hup. Ze gingen elektriciteit leggen. Dat heb ik nog geweten. Gelijk de *Alyv* ook, die is van '38 en dat is van de eerste met ...

J.d.H. – Met perslucht, hé.

J.A. – Om te starten, ja. Maar ze konden *elentrik* maken hé.

J.d.H. – Ah ja, als ze hun dynamo hadden aanstaan.

De *Alyv* had dus van werf af elektrisch licht?

J.A. – Jaja. Dat is een van de allereerste schepen dat uitgerust was met een motor. Dat is een overgangsmoedel. Tussen een sleepschip, met een groot roer nog, en een motorschip. Heeft ook maar 35pk hé.

Tot daarvoor waren het dus altijd petroleumlampen?

J.A. – Ah ja, ze hadden geen stroom.

J.d.H. – Of op gas.

Petroleum of gas, ja. Waren ze trouwens niet heel voorzichtig met gas op een schip?

J.d.H. – Tuurlijk waren we daar voorzichtig mee. Logisch. Die eerste beveiligingen zijn op schepen verplicht geweest. Als ik nog kind was was dat al verplicht.

Dat hoorde ik al, dat je fornuizen moest hebben met een bepaalde zegel...

J.d.H. - Daar zat dan een *penneke* aan dat moest heet zijn. En als dat niet heet was... En Uw gas waaide uit. Dan ging Uw gasvuur ook automatisch uit.

J.A. – Gas zinkt hé. Gas daalt. Dat is wat zo gevaarlijk is.

J.d.H. – Kruip nooit een ruimte in die dichtgelegen heeft hé. Want er is geen zuurstof in hé, of een tekort eraan. Ge gaat naar beneden, ge wordt duizelig en ge komt niet meer boven.

J.A. - Smijt er eerst een kanarievogel in hé. (*lacht*)

J.d.H. – Eerst goed verluchten, ja.

In welke jaren was die gasverlichting in gebruik?

J.d.H. – In de jaren '20 en '30 he.

Petroleum was er al veel vroeger, hé?

J.A. – Petroleum is er altijd geweest.

Akkoord. Maar ik stelde me bijvoorbeeld ook de vraag of bijvoorbeeld kaarsen gebruikt werden.

J.d.H. – Dat zullen ze ook wel gebruikt hebben hé.

J.A. – Op zeeschepen was het zo dat officieren een petrollantaarn mochten hebben, en de gewone

bemanningsleden moest zich bedienen met een kaars. En dat is heel logisch. Leg een kaars plat, en ge hebt een vlam omhoog. Die raakt het dek niet hé. Die mannen dierven al een keer vechten hé. Als ze een petrollantaarn omstampten, en die petroleum ging rondlopen...

J.d.H. – Dan brandt heel Uw schip weg.

J.A. – Het vuur zet zich vast, dat krijgt ge nooit meer uit.

Dus ook in de bakeetjes en de walen, allemaal met petroleumlampen.

J.A. – Laat ons zeggen dat die petroleumlampen er altijd zijn geweest. Van in de zestiende eeuw, of nog vroeger hé.

En dat was geen luxe?

J.A. – Dat was geen luxe. Dat was gewoon een gebruiksvoorwerp. Achteraf beschouwd is dat een luxe, als ze elektriciteit aan boord hadden: ze moesten maar een knop omdraaien en ze hadden licht jong. Allez! (...)

En voor de verwarming?

J.A. – Verwarming, dat was met een kolenstoof.

Kolenstoven. Later ook petroleumstoven?

J.A. – Neenee. Ja, daarachter, als ze motoren kregen, met diesel hé. Mazout! Maar daarvoor was het een kolenstoof.

J.d.H. – We deden soms wel nekeer *petrol* in de kachel om hem schoon te laten branden. Maar meestal was het met diesel. Allez, we noemen het mazout, maar het is eigenlijk diesel hé.

Dus samen met het installeren van de motoren en bijhorende mazouttanks.

J.A. – Vroeger waren dat *parisiennes*. (...)

J.d.H. – En in de *Alyv* hier staat ook nog een kolenkachel. Daar kookten ze ook op. Met oven en alles, in de stuurhut. Dan kookten ze daar, in de winter. In de zomer kookten ze op het kombuis buiten. (...) In de *Alyv* is dat achter de stuurhut (in een kookherft, nvds.).

Daar staken ze dan een kolenvuurtje in?

J.d.H. – Nee, dat was een gasvuur. We hebben hier een wel een vuurke op *petrol* staan hé?

J.A. – Neen, we hebben een staan op carbuur. Daar moet ge eens een foto van pakken, absoluut heel oud. Met twee pompkes om druk te pompen. Twee pits, met carbuur.

Hoe oud?

J.A. – Dat zal gemakkelijk 100 jaar oud zijn. Carbuur kent ge he? Als ik het goed voorheb is dat een mengsel van koolstof en... Is het geen zout? (carbuur is een verbinding van koolstof en calcium, nvds.) (...)

J.d.H. – De eerste lichten van de auto's waren ook met carbuur.

J.A. – En van de fietsen! Ja, een heel interessant *vuurke*, dat.

En dat is draagbaar, het kan versleept worden? Er werd buiten gekookt, in een van de herften, maar werd het dan weggepakt, of bleef het staan?

J.A. – Dat stond vast.

Ook 's winters?

J.d.H. – Omdat ze het zouden pikken ofzo?

Niet perse. Maar misschien was het een luxe om feitelijk twee fornuizen te hebben.

J.d.H. – Tja, winter en zomer. Ge moet het U voorstellen. Nu voelt ge het ook hé, de zon schijnt, en het is daar echt niet te houden, zo warm. En als ge daar nog nekeer een kachel moet doen branden. Ja amai... (*lacht*) 's Winters moet die stoof toch warmte geven. Met een oven en alles eraan.

Naast die *parisiennes* op kolen, dat carbuurvuur,... Zijn er nog specifieke zaken?

J.A. – Tja, waarom noemden ze dat *parisiennes*, dat weet ik niet. Aan de wal had ge van die grotere. Ze noemden dat een *buffet*.

J.d.H. – Van die Leuvense kachels?

J.A. – Nee, nee. Laat ons zeggen, dat model van een *parisienne*, maar dan veel groter. Dat was over het algemeen donkerbruin gelakt. Allez, gebakken. (...) Weet ge zelfs op die bidders *parisiennes* staan? Op die gewone bidders hé. Die vissers hadden van die lage stoven hé - ik heb er van z'n leven nog een weggegeven, stom hé - zo'n bolleke, met ringen. Maar in *Bostroë* hadden ze een *parisienne*. Dat waren geen vissers, zij leefden daarop hé. Niks tekort hé.

(bij het zoeken van afbeeldingen van *parisiennes*)

Niet meteen wat we zoeken. Maar ik kan wel een foto laten zien van wat ik in de *Mon Désir* heb zien staan. Dat is volgens mij wat je bedoelt.

J.d.H. – Welja. Wit gelakt, een beetje porseleinachtig.

J.A. – (...) Ja, dat waren *proper dingskes*. Maar niet hoog hé, dat stond op geen hoge poten!

En dat kon je in elk schip terugvinden toen? Of was dat al voor de mensen met iets meer geld?

J.d.H. – Als ze minder geld hadden was het allicht een simpeler kolenstoof. Maar ze moesten toch iets hebben om op te koken. Ze moesten een plaat hebben hé. Ik heb nog zo'n kachelke gehad als ik 14-16 jaar was. Zo'n

kolenkachelke. Als ik die volschepte had ik een paar uur warmte hé. 's Nachts ging dat uit. En in de winter – ja amai. En zonder warm water hé!

J.A. – Jaja, daar kunt ge ook nog foto's van maken hé! Zo'n *dinge*... Een *garde-manger*. We hebben dat hier liggen.

Ik wou er nog naar vragen, ja.

J.A. – En een wasbak. Een buitenwoordwasbak hé. We hebben er hier twee liggen naast elkaar. Gaan we eens kijken?

In schepen als de *Mon Désir* heb je in het achteronder vaak een kast met een pomp. Je trok de frontjes open en daarachter was een wasbak met een pomp. Pompten ze dan vaarwater, of waren er tanks?

J.A. – (...) Water pakten ze niet van de wal hé. Maar als ze op de Schelde kwamen, daar namen ze proper water. Vroeger, op die otters enzo, hadden ze een ovalen watervat liggen. (...)

Maar op spitsen hadden ze wel al watertanks, ingebouwd?

J.A. – Jaja.

En rondom die wasbakken, en ook in de schouw, vind je vaak schroeftegels.

J.A. – Ja! Later, als ze een motor hadden, dan trilden die *dingskes* los.

De *carrelage* trilde er af?

J.A. – (*grinnikt*) Ah ja. Dat waren tegelkes met in het midden een gatje en een verhogingske, een kraagske. Daar paste een koperen vijs in. Voor de trillingen, ja. (...) Die traaglopers deden maar 300 toeren per minuut. En per slag gaf dat *nen doef* hé. (...)

Om terug in te pikken op die *garde-manger*: daarin bewaarde men zijn eten. Maar hoe werd er bevoorrad?

J.A. – Op die sleepschepen ging dat met een parlevinker. Dat was dus een zelfstandige die met een bootje langsrij kwam.

In de havens dan?

J.A. – Nee, op stroom ook! Jaja! En die kwam langsrij, die maakte hem vast – terwijl ze aan het varen ware hé, op sleep, bijvoorbeeld – en die verkocht vanalles. En als die klaar was – hup – liet die hem zakken en ging die naar een ander schip. Dat waren parlevinkers.

Kon je dan in dat schip ingaan? Of zei je gewoon wat je nodig had?

J.A. – Die wisten ongeveer wel wat de schippers nodig hadden hé. Pas op, dat kon met Brabantse boot zijn. Een grote Brabantse boot dan. Een boot van vijf meter zestig, een open boot. Later is dat natuurlijk verbeterd, of veranderd, dan was dat een motorbootje. Die verkochten vanalles en nog wat, want ja, die konden meer meebrengen hé. De jaren 40-50, laat ons zeggen. Daarachter kocht een schipper aan de wal. Dan begonnen ze ook een auto te krijgen aan dek hé. Na de oorlog. Dan gingen ze gewoon boodschappen doen. Dan gingen ze liggen waar ze moesten laden, met gangen gingen ze van boord, en dan gingen ze boodschappen doen. Jef zal dat ook nog wel weten. Die schepen op de Rijn... In Roermond, daar hadden ze een bakker die dubbelgebakken brood verkocht: het brood werd gebakken, en dan nog een keer de oven in. Dat kostte wel, ja... Maar dat brood bleef dus perfect goed, heel lang, konden ze weken houden.

Voor de parlevinker: moesten ze dan een bepaalde vlag uithangen om te laten zien dat er iets nodig was? Voor water gebruikte men een witte vlag.

J.A. – Dat weet ik niet. Maar het kan zijn dat die langsrij kwam, als ze teken deden. Dat weet ik nu niet, dat zou ik niet kunnen zeggen. Maar ze hadden gewoonlijk alles aan boord, aardappelen, en ... op hun schip. Aardappel en ajuin, dat was er altijd hé.

Nog over het aan de wal gaan: sommige schippers hadden een huis aan de wal. De schippersvrouw ging wel vaker in dat huis wonen van het moment dat ze kinderen hadden?

J.A. – Ho, de meeste schippers hadden wel een huis aan de wal. De vrouw en de kinderen waren mee aan boord, of 't moest zijn dat ze in de schippersschool zaten.

Dat huis stond toch niet gedurig leeg dan?

J.A. – Goh ja, ze verhuurden dat, of de grootouders woonden daarin, of noem maar op. Ze moeten ook een waladres hebben. Altijd verplicht geweest. Dat kan bij familie zijn, of weet ik veel, maar ze moeten een waladres hebben. Van het moment dat ze konden zorgden ze ervoor dat ze een huis hadden aan de wal. 't Zijn alleen de sukkelaars die op hun schip blijven wonen hé. Nu gebeurt dat niet meer hé. Wie zou er nu nog op zijn schip willen... Hoeveel spitsen zijn er nog?

In Gent liggen er veel, omgebouwd tot woonschip. Toch zijn er ook een deel gepensioneerde schippers die nog op hun spits wonen.

J.A. – Maar hoeveel zouden 't er nog zo zijn in België? Geen twintig, denk ik. 't Zal minimaal zijn: de meesten proberen aan de wal te geraken. Zeker tegenwoordig, ge moet alle vijf jaar uit het water. Vroeger lieten ze dat maar liggen, maar nu... Ge moet de werf op, elke zoveel jaar! (...)

Vandaar dat ik me ook die vraag stelde. Als repliek hoor ik dan vaak dat ze al hun hele leven op het schip wonen en er nu niet meer zouden af willen.

J.A. – Tja, als ze op hun schip blijven is het over het algemeen uit armoe. Weinig uit nostalgie. Veel luxe aan boord hebt ge niet hé.

Michiel Verras sprak vorige week over het wateren van hout.

J.A. – Iets verwateren? Aha, jaja. Vroeger werd alle hout dat hier toekwam verwaterd. Het principe is dat: ge zaagt uw planken, en ge legt ze maanden in het water. Niet Uw boomstammen, dat duurt te lang. Gezaagd, twee duim, of drie duim. Hier verder, op de hoek, was een wegske, en daar was een beek. En daarin werden die planken gewaterd. Het principe is dat ge het sap van de boom vervangt door water. Dus als ge ze gaat gebruiken worden ze bovengehaald, verwerkt, ze trekken open, maar van het moment dat ze terug in het water gaan plooiën ze terug. Enkel voor het hout voor de huid zelf.

Werden de planken hier verzaagd?

J.A. – Elke werf had zijn zagerij. Van Damme had de zijne, en Van Praet. (...) Alle twee zijn ze afgebrand. (...) Dat was de rijkdom van de werf hé! Hun houtvoorraad, alle mallen, ...

J.A. – Een schipper die het kon betalen die koos voor mahonie. Het is daarom dat wij nog tamelijk wat mahonie liggen hebben, en sapoli. Die voorraden waren er, toen we hier de machines en weet ik wat gekocht hebben was er een hele voorraad hout bij. En 't was een sukkelaar die eik pakte. Nu zou ge zeggen, eik... Maar eik, dat was gewoon voor een achterboot hé.

En grenen?

J.A. – Grenen? Dat werd niet gebruikt hé! Waarvoor is dat goed?

Zo begreep ik dat nochtans van Michiel Verras.

J.A. – Ah, ja, maar in Holland hé... 't Was veel goedkoper hé.

Werd ook niet gebruikt voor de achterliggende constructie? Wat áchter de zichtbare fronten in exotisch hout zat?

J.A. – Die balkskes. Jaja. Maar ge moet ook zien dat Uw boel niet wegrot hé daarachter. Dan pakten ze geen gewone grein. De groffe dingen, de luiken enzo, daar gebruikten ze abeel voor. Dat is van dat geelachtig hout. Ge kunt dat vergelijken met... Een canada kent ge hé? Een soort populier. Dat is goed voor stekskes hé. Maar abeel is veel beter. Dat is ook iets dat tamelijk groeit, en tamelijk vettig hout. Geel. En dat wordt gebruikt voor de luiken. Ah

ja, dat is tamelijk licht. Stel U voor dat ge eiken luiken zou hebben. Die luiken zouden zwart worden.

Akkoord. Maar het hout dat je ziet als je de kastdeurtjes binnen opentrekt?

J.A. – Och, dat weet ik toch niet. Ik denk dat dat ook eik was jong.

In elk geval goed om weten dat dat grein voornamelijk in Nederland gebruikt werd en niet hier.

J.A. – Ja. In Nederland gebruikten ze veel... Gelijk die interieurs in die vissersschepen: dat was maar *simpel dingen* ze.

In de *Lauranda* in Antwerpen stonden Michiel Verras en ik binnen in het achteronder en wees hij bepaald moment naar een front: dat was een acajou omkadering met een paneel van dennenhout erin.

J.A. – Ja, ja, maar wacht een keer. Misschien rooie grein. Rode grein! Noorse grein. Kost geld hé.

Hij sprak onder meer over Amerikaanse green.

J.A. – Noorse green is rood. Roodachtig. Dat is duurzaam hé.

En dus in dezelfde klasse als acajou?

J.A. – Wel, hout zit in categorieën. Ik weet niet hoe het juist zit. Bijvoorbeeld, ik zeg nu maar iets, een es is bijzonder hard en taai. Wordt aan boord gebruikt voor gaffels en riemen. Maar op een bepaald moment is 't gedaan. Die hebben hun tijd gehad en beginnen van binnenuit te rotten. Denk aan de wielen van boerenkarren; dus de spaken van karrenwielen hé. Niet het wiel zelf, niet de houten velgen, maar de spaken, over het algemeen in es. Hamerstelen ook. Vraag het aan een schrijnwerker: een bepaald moment – boem – en Uw hamer breekt. Ik geloof dat es van categorie 3 is, dus dat ge er weinig stout op kunt gaan. Maar het is soepel. Het is pezig. Waarom kunt ge eik zo makkelijk branden? Omdat het korte draad is. Dat breekt rapper. Es heeft lange draad en heeft een grotere weerstand op zo'n lengte.

Verras sprak ook van olm en iep.

J.A. – Ja, maar in de jaren '20 is dat ook *te dingen* gegaan, omdat er dus een ziekte opgetreden is hé. De olmenziekte. Dat was een schimmelziekte. En ze konden dat dus niet meer gebruiken in de scheepsbouw.

Daarvoor werd het vaak gebruikt voor de kiel.

J.A. – Voor het vlak. Al wat onder water bleef. Da's just.

Teak werd vaak gebruikt voor het *stuurkot*.

J.A. – Voor de panelen van het *stuurkot* ja. Moulmein teak. Over het algemeen was dat teak.

Maar in de interieurs werd geen teak gebruikt?

J.A. – Nee, nee. Nu hebt ge tegenwoordig teak meubels voor buiten op het terras of weet ik veel. Maar pas op, dat is andere teak. Die moulmein teak, zoek het maar op. Ook een beetje geelachtig. Ge kunt dat ook niet vernissen he, dat blijft altijd vettig.

Jelle (Annemans) sprak over een bepaald sap dat uit teak kan komen, terwijl Michiel Verras zei dat Jelle dan waarschijnlijk op Amerikaans grenen doelde.

J.A. – Hars komt uit dennenhout. Niet uit teak.

Nog een laatste ding waar ik aan gedacht had: bij ons vorige gesprek sprak je over de binnenvaart die al heel vroeg fel werd afgebouwd. Al van voor de Tweede Wereldoorlog.

J.A. – Eigenlijk is dat na de Tweede Wereldoorlog begonnen hé. De jaren '50 was er de oorlog in Korea. Dan hebben ze massaal veel schipkes gesloopt en naar Korea gedaan. Hele schipkes naar Korea, op een zeeschip geladen. Ze hadden ginder schepen nodig. Er waren er hier met massa's, veel te veel. En ze hebben hier slooppremies gegeven, massaal.

Vanaf de jaren '50?

J.A. – Awel ja. Om die schepen uit de vaart te krijgen hier.

Mijn bedenking daarbij: de Ringvaart rond Gent, die dateert toch maar van de jaren '60? Dat is dan toch een gigantisch project geweest?

J.A. – Jaja, maar niet voor die kleine schepen hé. De bedoeling was voor grotere schepen.

Slooppremies enkel voor kleinere schepen dus?

J.A. – Jaja. Ik zeg het: het volume in de schepen is vergroot hé. Dat is al begonnen met een Kempenaar, - alle schepen zijn feitelijk geconstrueerd voor het vaargebied waar ze voeren hé. Aan de sluizen. Die kleine schepen zijn niet rendabel nu. Ge kent dat Europees programma toch, om de binnenvaart, allez, om Parijs, het Seinebekken, te verbinden met de Zwarte Zee voor schepen van 5000 ton. Dat kent ge toch hé? Dus dwars door Europa. (...)

(einde van het opgenomen interview)

- V. Bijlage: Interview met dr. Roland Van Cleempoel, gepensioneerd havenarts, op 19 juli 2016.

INTERVIEW met dr. Roland Van Cleempoel, havenarts op rust. Dr. Van Cleempoel speelde een grote rol bij de eerste beschermingen van varend erfgoed, en is voorzitter van het Rijn- en Binnenvaartmuseum in Antwerpen. Hij is geboren in Baasrode uit een familie die zelf voer op binnenschepen.

Zie de audiobestanden op bijgevoegde cd.

VI. Bijlage: Transcriptie van interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendaele, oud-schippers, op 23 mei 2015.

INTERVIEW met François Govaert en Jeaninne Uyttendaele, oud-schippers, op 23 mei 2015.

Ik neem de geschiedenis van de spitsen onder de loep. Daarbij wil ik focussen op de interieurs. Dat was vaak het enige – op de mast na – dat nog in hout werd gemaakt. De woningen dus: hoe die waren, hoe ze veranderd zijn doorheen de tijd.

F.G. – Goh, ze zijn véél veranderd!

Het oudste schip dat ik tot nu toe bezocht hebt was van 1899, met een woning in het achteronder. Ongelofelijk klein!

J.U. – Mijn vader was 1m61 groot en zijn eerste schipje, van als hij getrouwd is met mijn ma, dat was *het Pieterke*. Maar dat was geen spits, het was een maatje kleiner. Dan moest hij in de roef – in het achteronder, daar was een dekvenster, een *claire-voire* noemden ze dat dan – in de *claire-voire* staan om rechtop te kunnen staan om hem uit te kleden.

Om te kúnnen staan? En hij was maar 1m60?

J.U. – (*bevestigend*) Hij was 1m61. Mijn man is even groot, dus ge kunt u voorstellen, als hij daarnaast (naast het dekvenster, nvds.) stond... Daarnaast, daar kon mijn ma staan, en mijn ma was 1m48. Dat zal daar dus ongeveer 1m50 hoog geweest zijn.

En dat was op een spits?

F.G. – Ietsje kleiner.

J.U. – Een maatje kleiner, dat was iets van een 28m. Een jaar nadien – ze zaten met een schip in aanbouw, dat was in '43, tijdens de oorlog – was het (volgende schip, nvds.) afgewerkt en zijn ze op een spits gegaan. Met een achteronder, en een klein keukentje. Daar ben ik op geboren, - enfin ik ben hier in St. Lucas (stedelijk ziekenhuis Gent, nvds.) geboren. Vanaf dan was ik aan boord, in dat klein *woningske*.

Jullie zijn allebei afkomstig van een schippersfamilie?

J.U. – (*instemmend*) Alle twee; ouders, grootouders, ... Enkel uw moeder niet, hé?

F.G. – Neen, mijn moeder niet. Maar al de rest wel.

J.U. – Maar zijn grootouders van vaderskant, die hun ouders allemaal. Zij voeren op *bakeetjes* (Baquet de Charleroi, nvds.). Dat waren scheepjes van 2,80m breed op 28 lang, zoiets. Daar zaten ook woningen in. Houten woningen.

F.G. – En maar kinderen maken. (*lacht*)

J.U. – Daar sliepen de kinderen in de schuiven.

Inderdaad, dat hoorde ik soms al. Als schippers-koppel, met een paar jonge kinderen...

J.U. – Met negen kinderen! Ik heb er een foto van in de gang.

F.G. – Van een *bakeetje*, ja, van mijn overgrootvader.

Al kijkende naar enkele foto's:

Dat is François zijn grootvader. Die leefde met heel die groep op die twee scheepjes. Een schipje was 2m60 breed. Of 2m80,- alleszins geen 3m. Zij leefden daar allemaal in. De oudsten sliepen in het ruim, op de lading. De kleintjes sliepen hieronder, de woonruimte.

Hier kun je het eigenlijk beter zien. Dat is mijn man zijn vader – mijn schoonvader. Deze twee (*wijst naar de eerste foto*) zijn dezelfde. Maar dat was een houten schip, en zij woonden hieronder. (*wijst naar het achterdek op de foto*) Er stond nog geen woning op, zij stonden de hele dag aan het roer.

Dat is een ijzeren schip (de spits 'Hélène, nvds.) waar *papa* opgegaan is. Hier ben ik op geboren. Dat hadden we als *roefke*.

En dit is een schip waar wij op gevaren hebben, 1911 gebouwd. Maar dat is een *kempenaar*, dus dat is groter. Een 50 meter.

Varen ze alle nog rond?

F.G. – Neen, ze zijn alle gesloopt.

Ik heb zelf nog op een schip gewoond, een *Kempenaar*. We lagen toen naast een *Hélène*, die nu geloof ik op de Nieuwevaart ligt.

J.U. – Aha. Dat was die van Hélène (...). Die heeft hier vlakbij ook een tijd gelegen. Maar dat is niet hetzelfde schip [als dat van J.U.'s vader]).

Dat schip (*wijst naar de spits Spera op de foto*) is gebouwd in de jaren '60. Zijn ouders hebben dat gekocht, en als wij getrouwd zijn zijn wij daarop gegaan. Die bestaat (wel) nog.

F.G. – Dat ligt nu in Frankrijk te koop. In het zuiden van Frankrijk zou het liggen. Te koop, achja...

Het zijn fransen, die er tot nu op gevaren hebben, dan?

F.G. – Neen. Ze hebben het hier in België gekocht. Hun oudste (zoon) heeft hem (de *Spera*, nvds.) naar het zuiden gedaan. En daar ligt hij nu te koop.

J.U. – Er waren toevallig vrienden van ons die daar met verlof waren. Ze zeiden “Kijk, dat is de *Spera*, we kennen dat schip!”. Dat is zoals *camionneurs* elkander herkennen, hé, collega’s. Dat is ongeveer hetzelfde.

Met de blik op enkele foto’s:

Dat is ook al een ijzeren schip, eentje van ’24. Dat is het schip van mijn grootvader, langs vaderszijde.

Een houten waal?

J.U. – Nee, dit is een ijzeren schip.

De enige houten waal die er hier op staat is deze. Dat was het eerste schip van zijn (F.G.) grootvader. Die heette *Only*.

J.U. – Jij hebt eigenlijk je grootvader niet gekend. Je was maar drie jaar als hij overleden is. Dan hebben wij in ’80 dat schip (de kempenaar *Only*) gekocht, en kwamen wij via zijn grootmoeder toevallig te weten dat het eerste schip van François Govaert – overgrootvader, senior – *Only* heette. Vandaar hebben wij ons schip ook zo genoemd. Omdat dat (de schipper) terug François Govaert was. Een beetje privé-geschiedenis...

Only, op zijn Engels? Of afgeleid van twee namen? (veel scheepnamen waren de samenstelling van de eerste letters van de kindernamen, nvds.)

J.U. – Op zijn Engels!

(nog kijkende naar enkele foto’s)

Dat is mijn vader, als kind. Die voeren ook al op een ijzeren (schip). De foto is in ’28 genomen, maar ja... Dat was alleszins geen nieuw schip meer, dat zal toch ook al een paar jaren (in de vaart geweest zijn).

En dit was hun nieuwbouw. Die is in ’26 van de scheepswerf in Moerbeke gekomen.

Dat is mijn moeder. Zij woonden hierin, in dat kleine hutje. Ze hebben dan een nieuwer schip gebouwd. Dat was in de jaren ’30, toen waren ze er nog niet zo lang op. Dit was toen al een luxewoning; dat waren schone woningen. Een beetje te vergelijken met de woning die in het MIAT gestaan heeft (op de tentoonstelling ‘Ijzeren schippers op houten schepen’ in het MIAT Gent, 2002, nvds.).

Ik kon er al enkele foto’s van zien, inderdaad de moeite.

J.U. – Dat was schóón, alles vernist, glazen kastjes met (...). Alles heel schoon afgewerkt.

Jullie hebben dus zelf nog gevaren op de *Hélène*? Als eerste schip?

F.G. – Neen, dat was het schip van mijn schoonouders. Daar heb ikzelf niet op gevaren.

Maar zij is er wel op geboren?

F.G. – *Madame* is daarop geboren, ja.

Daarna kwam de *Spera*?

F.G. – De *Spera*, ja. We zijn dan gehuwd, en ik heb dat schip overgenomen van mijn ouders. En dan op de *Only*. Ik heb maar twee schepen gehad.

Jullie zijn niet – want zo zijn er velen – op jullie schip blijven wonen?

F.G. – Nee, want ik weet dat er aan een schip werk is. Velen kopen een schip en denken “Dat is het paradijs!”. Maar het is het onderhoud waar ze van verschieten.

J.U. – Mensen denken dat je een schip onderhoudt zoals een auto. Maar de lak van een auto is echt een lak: die kan tegen weer en wind. Maar een schip – dat heeft ook lak – heeft dat niet met dezelfde kwaliteit als autolak. Als het regent, en de mensen schuren niet, dan begint daar mos in te groeien. En dat mos ligt te weken en weekt al die verf los. Na drie-vier maand begin je roest te krijgen. Dus, vroeger, op elk schip, ’s morgens,- iedereen stond te schuren en te dweilen. Waarom was dat? Voor de eer van ons verf! Dan ging dat veel langer mee. Wij hadden elk jaar met het schip een hele hoop aan kosten, aan verf. We wérkten er ook mee: er werd geladen, er werd gelost. Vuiligheid, kolen, stukken steen die er soms afvielen, een putje,... Als we leeg waren – hup – gingen we al die plekjes bijwerken.

Waar hebben jullie vooral mee gevaren? Kolen?

F.G. – Vanalles. Kolen, graan,... Wat er in omloop was.

J.U. – Al het werk dat je kon krijgen. Cement deden wij niet graag: dat was een serieuze kuis. Als het toevallig begon te regenen kon je heel je schip herschilderen. Dat droogde op. Ofwel diréct schuren met azijn, de bovendekken! Niet alleen de dekken: de roef, de luiken,- alles! Heel het schip; dat was een serieuze oppervlakte.

Jullie hadden dus geen vaste route?

J.U. – Nee, we hebben nooit,- hoe noemden ze dat? We zijn nooit *verhuurd*. Je had natuurlijk vaste routes: van Parijs naar de Ruhr. Er waren er bij die verder ging, tot aan het gebergte (...), maar dat was toen nog niet. Het verste was Stuttgart, wanneer wij de leeftijd hadden om te varen.

Jullie voeren steeds met zijn tweeën? Met kinderen?

J.U. – Met twee. En één zoon bij.

Jullie zoon, die... Niet meer vaart?

F.G. – Die had daar geen interesse in. Hij heeft gelijk ook.

J.U. – Wij werden nog opgeleid: wat vader deed moesten wij meedoen. Wij hebben dat alletwee nooit graag gedaan. Je werd daarin geboren, en dat werd in je schoenen geschoven. In onze generatie waren wij allemaal vree brave kinderen...

In jullie jongste jaren gingen jullie wel naar school, op internaat?

J.U. – Alles in het internaat, ja. Ik in Evergem en hij in Ledeberg (bij Gent, nvds.). Tot je zeven jaar zit je tussen mama en papa, in een klein *woningske*, - in je cocon, en dan wordt je ineens gedumpt... Mijn woning was kleiner dan dat hoekje daar, hé. (*wijst naar een hoek in de woonkamer*)

Op school was het dus compleet anders?

J.U. – Compléét anders. Hij ging naar de schippersschool. Dat was ook een opvang voor *foorreizigers*, maar de meesten waren toch schipperskinderen. Een school dus voor kinderen zonder vaste verblijfplaats. Maar ik, ik ben in Ledeberg bij de *Presentatie* (internaat O.L.V.-Presentatie in Ledeberg, nvds.) geweest. Wij zaten daar tussen 30 nonnen, en ineens alles in het Frans. Versta het maar eens... Voor een Nederlands woord kreeg je een strafpunt. De vreemdelingen hebben nu taalproblemen? Dat zij het ook maar eens doen. Wij waren toen maar zeven jaar...

Tot je veertiende schoolgegaan?

J.U. – Ik tot mijn vijftiende, vijftien en half, misschien. *Dik* vijf jaar naar school gegaan dus. Het vierde studiejaar heb ik overgeslagen, dat deden ze wel vaker als de kinderen goed meekonden. In mijn derde studiejaar, of het vijfde (rond 1963, nvds.), is het plots omgeslagen: we mochten Nederlands spreken. Mijn eerste twee leerjaren – op godsdienst en de Nederlandse les na – waren in het Frans.

Eenmaal uit school voer je weer met je ouders?

J.U. – Dan voer je weer mee. Daar zat natuurlijk ook een heel emotioneel *dink* aan. Je wordt van uit de cocon van je ouders aan wal gezet en ziet hen soms zes à zeven weken niet. We mochten in die tijd maar om de drie weken uit het internaat en kwamen dan bij ons grootmoeder terecht. Ik had dan het geluk dat mijn *mémé* net weduwe geworden was: mijn uitstappen waren dus 'met de bomma naar het kerkhof'. (*lacht*)

Zij woonde ook in de buurt van Gent?

J.U. – Zij lagen in St. Amandsberg. Ah ja, wij *liggen* altijd, hé. (*lacht*) Net als de doden: een schip *ligt*, en op het kerkhof *lig* je ook.

Ze is er niet blijven wonen. Op het schip werd dan een knecht gezet,- er moest geld binnenkomen, hé. Er waren geen sociale kassen zoals nu, zeker niet voor zelfstandigen. 't Is nu nog niet honderd procent, maar goed... Dat mens

had een klein weduwenpensioentje, dat niet eens genoeg was om van te leven.

Wat zij nog heeft meegemaakt: de oorlog. Mijn moeder en haar ouders lagen in 1940 in Frankrijk, in Brinon, een stuk voorbij Dijon. Zij waren naar daar gevlucht omdat *den Duits* de schepen afpakte. Dan werd 'de kop afgedaan' (om de schepen te gebruiken als landingsponten, nvds.). Daar heb ik eigenlijk weinig beeld meer van. Ik ben maar in '49 geboren, de oorlog was al gepasseerd. Maar de verhalen, hé... In '47 of '48 hebben ze het schip weer opgekocht. Heel de woning, de *fronten* en de *kadrementen*, was er uitgehaald in Brinon,- dat was een nieuw schip, hé. Mijn ouders waren daarheen gevlucht en tóch zijn ze (de Duitsers) het (schip) daar komen halen. Mijn ma en haar ouders zijn er toen aan de wal gebleven. Zij hebben toen dus – omdat ze wisten dat *den Duits* kwam – alles uitgebroken. In die tijd was dat allemaal gewoon *getapt* hé, met *tappen* ineengezet – gevezen. Dat waren kostelijke woningen, en schoon, eigenlijk. Magnifiek! Misschien heb ik er nog wel foto's van.

Twee jaar hebben ze in Brinon gewoond, bij de boeren. Mijn mama heeft er nog in een suikerfabriek gewerkt, zij was 16-17 jaar in die periode. Op een bepaald moment is haar vaders broer naar Frankrijk gekomen, want die zijn schip was niet afgenomen. Na twee jaar hebben ze al hun gerief in het schip van de broer gezet, en zo zijn ze terug naar België gekomen en hier aan de Wiedauwkaai komen wonen. Waar nu de *Anglo-Belge* (de A.B.C.-motorfabriek) is. Daar was een cafétje, café *America* heette dat toendertijd, en daarboven hebben mijn ma en haar ouders gewoond. Na de oorlog hebben ze hun schip teruggehad, en hebben ze die woning er terug ingezet.

J.U. – Dat zijn natuurlijk andere tijden... In de jaren '60 – ik denk '61 of '62 – zijn de laatste spitsen gebouwd. Toen waren dat al moderne woningen, hé. Ik weet nog,- een jaar voor wij getrouwd zijn heeft uw ma de plafond en de wanden laten behangen. Dat kon toen omdat we dan al met kasten werkten: ervoor was dat *menuiserie* tot tegen het plafond, hé. Dat was al met een roef – niet meer in het achteronder – met vensters. Ze bouwden dan kasten tot onder die vensters,- vaste kasten. Dat moest, volgens de reglementen: op een boot moet alles vast zijn. Hoewel ze later wel begonnen zijn met losse meubels...

F.G. – Dat moest voor de verzekering: alles moest vast zijn. Als je in slecht weer komt begint dat te *balanceren* en valt alles omver.

J.U. – De verzekering waren heel streng, hoor. Altijd al geweest. Ze kwamen kijken, hé: in de tijd was het om de vier jaar een serieuze keuring. En elke vier moest je dat of dat veranderen, en vier jaar nadien was het niet meer goed en moest je het afbreken en wéer veranderen.

Nu moet men elke vijf jaar naar het droogdok ter keuring. Altijd zo geweest?

F.G. – Wij gingen de ene twee jaar naar het droogdok, en drie jaar erna kwamen ze keuren onderwater.

Niet enkel het vlak (de bodem van het schip, nvds.) dus, maar ook binnenin het schip?

F.G. – Machinekamers en alles...

J.U. – Voor in Duitsland,- wat voor keuring was me dat zeg!

F.G. – Alles je naar Duitsland wou was er nog een speciale keuring, of je mocht daar niet op de binnenwateren. Dat was nog wat apart.

Wat valt er dan zoal te keuren aan de interieurs? Dat alles vast stond, en ...?

J.U. – Het gas! Het moest een gasvuur zijn met een beveiliging op. Nu wonen ze in een appartement met vijftig mensen boven elkaar en hoeft dat niet! (*verontwaardigd*) Als er één iemands gas blijft openstaan is heel de boel weg. Als de deur bleef openstaan en het vuur woei uit sloeg het vuur af: dat wouden wij ook niet anders. In Frankrijk hoefde dat niet, in Holland en België ook niet. Maar als je naar Duitsland ging wel. Dat werd gekeurd en er werd dan een zegel opgelegd.

Je hebt altijd op zulke gasfornuizen gekookt op je eigen schepen?

J.U. – Als ik met mijn ouders voer niet: zij gingen niet naar Duitsland. Die keuringen zijn er gekomen in het jaar '50, '55. Dat kostte ook een bom geld, die beveiligde vuren. Een gewoon gasvuurtje, wat kostte dat in die tijd, rond de 5000 fr,-?

F.G. – Je moet zoiets niet kopen, zeiden ze, want 't is niet te betalen. Maar als je op Duitsland wou varen moest het wel.

J.U. – Bij mijn ouders op 't schip was er een stuurhut, een *roefke*, en een achteronder. In de roef stond een stoof. Mijn moeder kookte daarop in de winter, ook om de ruimte te verwarmen. In de zomer werden daar *gazetten* opgelegd en een *toile cirée*, met daarop dan een klein gasplaatje met twee bekkens, zoals op de camping. Daarop werd er gekookt, met een butagasfles buiten. In de winter ging dat weg in de voorraadkast en werd er weer op de stoof gekookt. Zo ging het in mijn kindertijd.

Hoe ging het dan op jullie eigen schip, de *Spera*?

J.U. – Daar stond een gewoon gasvuur in, met een oven, zoals je ze vandaag koopt in de winkel. Met een veiligheid. Dat vuur was er los ingezet, maar zat vast tussen twee kasten: dat kon niet links en niet rechts.

De woning was vast van werf af, maar een ijskast en een gasvuur, dat zette je er zelf in. Alsof je in een appartement gaat. Hoewel het daar tegenwoordig allemaal ingebouwd is...

De *Spera* was dan al een vrij modern schip. Daarvoor stond er meestal een of andere vaste stoof in de woning?

J.U. – Ja, een soort kleine stoof, met een *chromé bar* errond. Aan die *bar* werd dan een handdoek gehangen, en daaronder was een klep met een oven, naast de verwarmingspot.

Gestookt met kolen?

J.U. – Dat was een kolenkachel, ja. Dat is nog uit mijn kindertijd: ik heb dat nog geweten tot ik naar school (eind jaren '50). Dan pas hebben mijn ouders beneden een mazoutstoof gezet, in het achteronder. Want daar, onder het dek, stond ook een stoof, en als het 's winters vroer werd dat eens aangestoken. Daar moest dan een stoofbuis op, die er bij elke brug weer af moest. En als je vergat die buis er weer op te zetten trok de stoof niet en sloeg al de rook in de roef, waar we dan maar wat zaten te kuchen, hé. Met die mazoutstoof moesten we om de twee à drie weken heel de roef uitwassen, van de *waseming* van de mazout. Daar kwam een hele film op. Alles was vernist, en daar kwam dan zo'n blauwachtige glans op: de kleuren die je ziet als mazout op het water drijft. Niet veel gezonder als de kolenkachel dus. Wij roken dat niet, maar als wij aan wal kwamen en jij had ons gezien had je meteen gedacht 'die rieken naar mazout'. Dat zat in ons poriën, in ons kleren. We werden daarmee geboren en waren aan die geur gewend.

Van de kolenkachel en de mazoutkachel in de *Hélène* naar de nieuwere *Spera*. Hoe werd daar verwarmd?

J.U. – Daar heeft zijn vader een chauffage ingezet. Daar stond eerst ook een mazoutstoof in, in de hoek, daar was een *schouwke*.

F.G. – Daar heeft mijn vader een chauffage *geplaceerd*, met de brander in de machinekamer.

J.U. – Je moest maar twee radiatoren zetten, hé. (*lacht*) En in het *stuurkot* stond er ook een kleintje. Die stoof gaf dan zodanig veel: in de tussenseizoenen was 't ofwel te koud, en eenmaal de stoof brandde ontplofte je, hé. (*lacht*)

J.U. – Hier zijn nog enkele fotoalbums van mijn ma. Misschien dat er nog foto's van de woningen in te vinden zijn als je er eens door bladert.

Volgende kennisgevingen zijn er van tijdens het bladeren door enkele fotoalbums.

J.U. – Dit is op de *Mon Idée* (gebouwd 1927-1930, werf De Wachter, Boom). Die roef ziet er misschien groot uit, maar...

Op ons laatste schip, de *Only*, die was 50 meter, kon ik de plafonds afwassen zonder bankje. Tussen het midden en de zijkanten scheelde dat 18cm in hoogte, in die roef. De *Only* – puur staal, daar kon je geen bluts in krijgen – was gebouwd in 1911, en bij die oudere schepen was dat meer gebogen dan bij de nieuwe. Van die periode zijn er weinig foto's, denk ik, want ze konden binnen nog geen foto's trekken, er was nog geen *flash*, hé.

J.U. – Deze foto's zijn allemaal genomen op de *Mon Idée*, toen mijn ma een jaar of zestien-zeventien was. (...) Hierachter zit die roef, dan heb je de stuurhut, en dan was er hier een *doorgangske*. Daar was dan een *cabineke* – een kombuis heet dat zeker? – met twee patrijspootjes in. Dat was ongeveer die diepte. (*toont ongeveer een halve meter*)

tussen beide handen) Er was dus een klein gangetje,- hier was de ingang om naar de machinekamer te gaan, in het midden was er iets om (onderdeks, nvds.) licht binnen te laten. Aan het midden van dat *cabineke* – zo liep dat, opzij – waren er twee kleine klapdeurtjes – ik zie het nog zo voor mijn ogen. Je ging daar dan in, moest een stuk zakken, zo stond je met je voeten *in het ruim*. Maar je kon er nog boven kijken, als je wou. Aan de ene kant stond een stenen *pompbakske*, met een pomp. Je kon daarin (in de kombuis) staan maar had maar weinig ruimte. Hier stond een vouwtafeltje: je kon dat platleggen, of je zette het recht,- dat was dan je kookblad. Als je je omdraaide stond er uw *stoveke*. Je kunt je dus voorstellen dat als die stoof brandde je met je poep op die stoof zat. Je kon er net draaien, breder dan een meter kan heel die kombuis niet geweest zijn. Daar werd het eten in gemaakt. Maar dat was luxe, hé, want je stond binnen!

In die tijd werd in het achteronder dus niet gekookt?

J.U. – Ah neen, want met al die vernis en dat hout: dat waren kunstschaten, hé! Soms ging ik bij Martha van Jan Debusscher en daar hadden ze dat niet. Dan gingen ze van de stuurhut naar beneden recht in de roef, waar dan een kast met twee deurtjes was, waar een *pompbakske* in stond. Maar alle water dat ze gebruikten moesten ze dus weer mee naar boven pakken en overboord gieten. Tegenover daar (op de ‘Mon Idée’, nvds.) stond de pompbak hoger en zat de afvoer boven de waterlijn en kon mijn grootmoeder het water dus makkelijk weggieten. Dat scheelde dus bij elk schip.

Werd de *Only* oorspronkelijk gebouwd als motorschip?

F.G. – Neen, die is gebouwd als sleepschip. Die is gebouwd in Holland.

J.U. – Wij hadden daarop alleen een roef, maar origineel was daar ook een achteronder in. Maar dat achteronder is *gesupprimeerd* om een machine-kamer van te maken. Aan een schip met een achteronder had je enorm veel bergruimte, hé. Ik had meer bergruimte op 't schip dan op de wal. Wat wij daar allemaal in weg kregen... Mijn vriendinnen vragen nu nog vaak “Hoe krijgt gij dat allemaal weg?”.

F.G. – Elk hoekje werd benut!

J.U. – Je moest jezelf zodanig organiseren... Ze zouden kunnen zeggen “Amai, uw kleren liggen allemaal zo netjes!”, maar ja, we moesten wel, hé. Vroeger bij mijn ouders waren we met drie meisjes – ik had nog twee zussen, hadden we een kleerkast. Dat was zo'n deurtje (*toont een 30 à 40cm tussen beide handen*), ik vergeet het nooit, en hiernaast was nog zo'n deur. Als je deze deur opendeed ging die kastdeur tot tegen de hoek. Dat was ons kleerkast, van ons drieën moest alles daarin. Mijn ma had dat ook georganiseerd; we konden ons rokjes vanonder hangen en de kleedjes vanboven. De tweede deur deed je zo open,- die andere deur moest eerst dicht om de tweede open te krijgen. Vanonder was dat de diepte van deze kast (+/- 40cm, nvds.), maar vanboven zat er een slag in: dat was waar de kettingen liepen voor de

besturing, voor het roer. Zodus die schapjes waren maar zo diep (+/- 20cm, nvds.). Als er ons gerief niet goed lag moest je alle keren alles er weer uithalen. En mij ma was nogal *difficile*, als er iets niet goed lag trok ze heel de boel eruit en mocht je herbeginnen. (*lacht*)

Verrassend veel foto's, alles bij elkaar.

J.U. – Ja, mijn ma was iemand die veel foto's trok. Pas op, zij was 94 toen ze gestorven is, dus... Maar, ik zeg het, dat waren toen nog geen foto's van *den binnen*.

Bij sommige schepen staan er achter de stuurhut tabernakels, zoals hier. Soms staan ze ook voor de stuurhut.

F.G. – Een ander woord daarvoor is een ‘dieperf’.

J.U. – Voor of achter de stuurhut, dat was afhankelijk van de scheepswerf. Zoals een architect nu: de ene bouwt met een puntdak, de andere met een plat dak.

F.G. – Of op aanvraag van de schipper. Als die het liever zo gebouwd had, dan werd het zo gebouwd. Dat was wel tegen extra betaling. Ze hadden een schema, en 't was extra betalen als daar verandering aan kwam.

J.U. – Dat was in die periode in Brinon, tijdens de oorlog. Hier zie je mijn grootvader. Die hielp bij de schepen... De granen uit het ruim werden in zakken gegoten om te lossen. Zij losten vier-vijf dagen, nu los je een uur. (*lacht*) Je ziet ook hoe klein hij maar is.

Er werd met zijn tweeën in een kleine alkoof geslapen?

J.U. – Ja, met zijn tweeën. Wij hadden een breed bed: dat was 1m15 breed, voor ons twee. Dat was breed; mijn ouders hun bed was maar 1m10. En daar sliepen we met drieën in. (*lacht*)

J.U. – Dit is al in de jaren '47-'48, kort na de oorlog. Want dat is mijn oudste zus en zij is geboren in '44. En de andere in '45.

Zulke foto's kom ik vaker tegen: waar er met een man of vijf, acht, soms tien op het schip geposeerd wordt. Wie voer er allemaal mee, wie woonde er allemaal op het schip?

J.U. – Soms was dat van twee of drie schepen bijeen. Want een foto(toestel) werd maar uitgehaald op 't moment dat je eens met burens was. Ze waren zuinig, dat was met een filmpje, hé. Tegenwoordig *trekken* wij maar. Dat moest toen ontwikkeld worden...

Opnieuw tijdens het kijken naar meerdere foto's:

J.U. – Dit moet aan de Bierstalbrug in Lovendegem geweest zijn. Dat was tijdens de oorlog, die brug was gebombardeerd. Ze hebben daar een houten brugje gemaakt dat draaide, waaraan ze met vier man met touwen moesten trekken om aan de andere kant te raken. Die brug moest openkunnen voor de binnenvaart, maar de mensen moesten er ook over kunnen. Ze hadden dus een

geïmproviseerde draaibrug gemaakt in hout. De vaart was toen nog veel smaller, - nu is dat allemaal breed gemaakt.

J.U. – Dat was bij mijn ouders op de *Hélène*. Dat was mijn oudste zus. Hier boven-, daar onderdeks. In het achteronder was een klein venstertje, een deurtje, en nog een venstertje. En daarvoor stond er een stuurhut. Die was ook maar smal: een deurtje en een venstertje.

Met dat schip hebben ze eerst twee jaar gevaren als sleepschip, en daarna hebben ze er een *moteur* ingezet.

J.U. – Dit schip had geen achteronder, omdat het gebouwd is als motorschip. Bij het eerste (oorspronkelijke sleepschip, nvds.) stond de motor onder de stuurhut, vóór het achteronder. Er ging dan een lange as onder het achteronder door om de schroef te doen draaien.

J.U. – Op deze foto: dat was bomen, schoorbomen. Misschien heb je dat al gehoord. Met een houten stok werd dat schip van de kant gehouden. De dijken waren niet zoals nu.

J.U. – Hier nog eens van die tabernakels. Daar hebben ze, toen wij al wat groter waren, een kookvuurtje ingezet. Dan gingen we daar eens ons vlees bakken.

Een toilet kom ik soms ook tegen in die tabernakels.

J.U. – Een toilet? Wij hadden nog een tabernakel naast de stuurhut. Daar heeft mijn pa later een toilet ingezet. Want ja, bij ons, wij waren met drie vrouwen, plus mijn ma, dat was vier. Die pispot stond meer bovendeks dan beneden. (*lacht*) Die pot stond in de roef, en daar gingen wij dan allemaal op. Die dat naar 't groot toilet ging, die moest die pot uit gaan gieten. Dus eigenlijk deden wij dat in 't midden van onze living! (*lacht*) Privacy, vergeet dat maar. Ik denk dat er nu velen vreemd van zouden opkijken.

J.U. – Dit zijn de moeder en de vader van mijn pa. Die is kort daarna overleden. Ik heb hem nooit gekend: ben geboren in '49, en hij is in '48 gestorven. En mijn ma haar vader is ook in '48 gestorven.

J.U. – Kijk, hier heb je de stuurhut, en dat *roefke*. En dat was dan dat tabernakel langs de achterkant. Naast de roef was een klep om in de machinekamer te gaan. Hier zie je 't beter: dat was de roef bovendeks, dat was het achteronder, en dat was de klep om naar de machinekamer te gaan. En hier was de stuurhut. Maar dat is allemaal voor mijn tijd.

J.U. – De *Jamais Pensé*. Dat was een broer. Mijn grootvader langs moederskant, die was met vier broers en twee zussen. Zij waren van Doornik, vandaar dat hun schepen – *Mon Idée*, *Jamais Pensé* – allemaal Franse namen hadden.

J.U. – Hier ben ik er al bij. Daar heb je het tabernakel. Hieronder stond een butagasketel, met daarboven een plankje met een vuurtje erop. Zo konden we buiten koken. Maar dat was ook levensgevaarlijk: als de wind verkeerd zat sloeg de vlam altijd uit, en stond dat gas daar maar te geven. Dan kwam er maar één iemand met een lucifer of

een sigaret erbij en – boem! – de boel ontplofte. Veel gebeurd, ja.

J.U. – Dit is dus het schip waarop ik geboren ben. Het achteronder was feitelijk tamelijk groot. Dat schip is 5m breed (zoals de standaard breedte van een spits, nvds.), dus breder kan het binnen ook niet zijn, hé. Je moet rekenen dat dat achteronder ongeveer van hier was tot tegen de muur (*meet een afstand af op de vloer*), waar je dan een 1m10 moest aftrekken, voor dat bed. Dat was afgeschermd door drie deuren aan elkaar – een beetje als een *paravent* – met in het midden een glazen kastje, - een smal ding met twee pootjes onder. En aan de andere kant was het bed van mijn ouders. Dus 's avonds gingen die drie deuren open, ze werden dan tegengehouden met een kussen tegen het salontafeltje. Zo hadden ze toch wat privacy, als je daarachter stond, om in je bed te kruipen. Aan de andere kant van de roef stond die pispot. Enfin, als je 't beleefd hebt zie je 't voor je, maar als je het uitlegt klinkt dat allemaal een beetje vreemd.

Ik ga nu veel schepen bezoeken: soms is alles vanbinnen uitgebroken, soms is het nog helemaal in orde. Maar hoe er in geleefd werd, dat kan je natuurlijk niet ruiken. Vandaar de benieuwdheid naar verhalen als het uwe.

J.U. – 's Avonds werd er buiten over die *claire-voire* wat overgeschoven, om het te verdonkeren. Die 'bak' stond eigenlijk meer in de weg dan wat anders, - dat ding was ook loodzwaar. Je was dan content dat er wat daglicht binnenkwam... We hadden beneden één klein lampje, maar als je 't deed branden werd er rap geroepen "héla, de electriciteit, steekt dat licht toch niet altijd aan!". Dat was allemaal 24 volt.

Op deze foto is die 'bak' om het licht tegen te houden al weg. Ik herinner me dat er rond die raampjes opgevuld werd met *mastiek*. Mijn moeder zat elk jaar uren te puzzelen wanneer die *mastiek* was opgedroogd en alles weer dichtgevoegd moest worden.

J.U. – Dat herinner ik mij, al moet ik toen een jaar of vijf geweest zijn. We zaten toen aan de scheepswerf in Hemiksem.

J.U. – Hier waren mijn twee zussen al op internaat, want ze hadden hun uniform aan.

Als jullie trouwden, hoe ging dat dan? Op een schip, aan de wal?

J.U. – We zijn aan de wal getrouwd. Je gaat mij nooit geloven: het S.M.A.K., dat was toen *de casino*, waar wij met onze trouw ons feest hebben gehad. 's Avonds op het bal waren er ongeveer 850 mensen. Allemaal schippers. In die periode was dat praktisch elke week een schippersbal, - de hele zomer. Door 't feit dat je binnen zo klein woont kun je geen feest geven, dus werd er een zaal gehuurd. Dat gebeurde een hele tijd in de *Britannia*, en daarna zijn ze overgestapt naar *de casino*. Dat gaf altijd een groot lawaai hé. De *Britannia* lag in het centrum aan het St. Baafsplein, en daar zijn de meeste feesten geweest tot in 1955. Misschien nog tot in '58. Daarvóór werden veel feesten gegeven in de *Roger de Cancale*: 200 meter de

Vlaanderenstraat in, daar heb je een gebouw dat wat weg heeft van de *Capitole*. Daar bovenin was een zaal. Mijn ouders zijn daar getrouwd. Mijn twee zussen,- met hun plechtige communie was daar het feest.

Hoe raakte al het genodigde volk dan ter plekke?

J.U. – De mensen voeren daarop, hé. Van de jaren '60 tot de jaren '80 was er alle jaren tussen Kerst en nieuwjaar een schippersbal, in de Casino. Daar waren tussen de 1000 en de 1200 mensen, en die kwamen soms van Duitsland met een taxi naar Gent, om naar het bal te komen. De mensen hadden nog geen auto, hé. Diegenen die niet met het schip kwamen, die kwamen dus per trein of per taxi. De mensen spreken er nog van, spijtig dat dat schippersbal niet meer bestaat. Het altijd zo – zie de Gentse Feesten: hun succes wordt hun ondergang. In het begin was het 50fr,- ingang, op den duur 100fr,-, 120fr,-... Als je er met een paar mensen wou gaan... Zoals mijn vader, zij waren met zijn vijven, plus de reiskosten. Maar heel veel schippers voeren er dus heen, ze wouden dat bal niet *mankeren*. Dat was een heel leuk moment. Zo ook bij trouwen.

Bij onze trouw: van mijn kant werden ongeveer 50 personen gevraagd om te komen eten, en van de kant van mijn man ook. Dat was zowat het gemiddelde. Iedere familie betaalde zijn eigen genodigden. De andere kosten – de huur van de zaal, de muziek,... – werden verdeeld. Vroegen mijn ouders 50 mensen om te komen eten betaalden zij 50 menu's. Maar het orkest, de muziek, de zaal, de fotograaf,... de kosten daarvan werden dus allemaal gedeeld. 's Avonds was er een 'open bal': er werd een uitnodiging gestuurd naar die mensen die mochten komen eten, en de anderen kregen een *balkaartje*. Die met een balkaartje kwamen naar het bal en mochten hun vrienden meebrengen. Ieder betaalde zijn eigen drank. Altijd erg leuke feesten.

Trouwden jullie als schippers ook voor de kerk? Alle gebeuren was toen erg katholiek, maar jullie bleven er op

het schip van gespaard om elke zondag naar de mis te gaan?

J.U. – Wij zijn voor de kerk getrouwd. In die tijd... Maar... als wij in Frankrijk waren en we lagen op een zondag ergens – was dat in Arras, in Saint Amand, in Parijs – gingen wij elke zondag naar de mis. Dat was een uitstap, hé. Een keertje weg vanuit die kleine ruimte, de wijde wereld. Wij hebben kerken gezien waarvoor de toeristen speciaal uitstapten. Wij als schippers zijn daarin overal thuis.

F.G. – Die schippers, dat is in feite een clan. Eenmaal je erbij hoort ben je overal welkom.

J.U. – Dit was in Doornik, de jaren '50, het lag nog allemaal plat. Dit is de Pont des Trouis, zoals ze zeggen. Nu is dat een toeristische attractie.

J.U. – Hier is het *roefke* waar wij in woonden. Hier mijn grootmoeder, dus je ziet hoe de verhouding is. Onze eettafel was 90 op 60cm.

Aten jullie steeds binnen? Of werd er van zodra het goed weer was buiten gegeten?

J.U. – Wij hebben altijd binnen gegeten. Heel die verhuis... Maar toen we nog klein waren en we lagen ergens met het schip, werd er een tapijtje op de wal gelegd en mochten we aan de wal spelen.

Weer een foto op de werf. Steeds naar Hemiksem?

J.U. – Nee, niet altijd. Misschien in Langerbrugge. Of in Baasrode. Toen was ik nog jonger... Maar bij de volgende keer zaten we in Hemiksem op de zaat.

(einde van het opgenomen interview)

VII. Bijlage: Foto's bij het interview met François Govaert en Jeaninne Uyttendaele, oud-schippers.



31 - 'bakeetjes' van fam. Govaert, 1910-1913



32 - Héléne, 1924



33 - Héléne II aan de werf in Moerbeke, 1926



34 - Only, houten waal van familie Govaert, 1926



35 - Hélène II, 1928



36 - Mon Idée, 1932



37 - Only, kempenaar, 1980



38 - Spera, spits, 1980



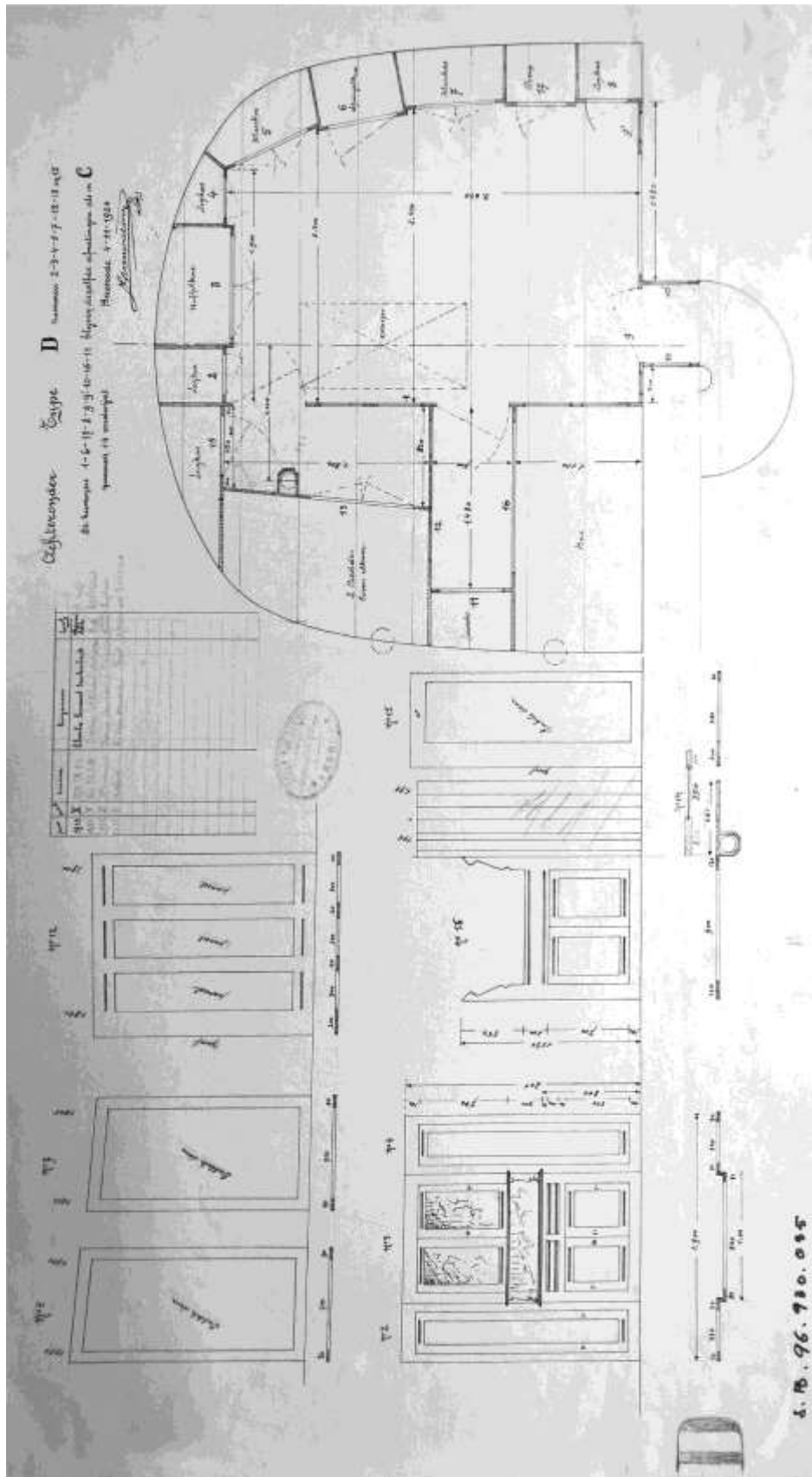
39 - Feest in het achteronder

VIII. Bijlag: Interview met Roger Aelbrecht, oud-schipper, op 8 juli 2016.

INTERVIEW met Roger Aelbrecht, oud-schipper en bezieler van bijeenkomsten op maandelijkse basis met oud-schippers in Gent.

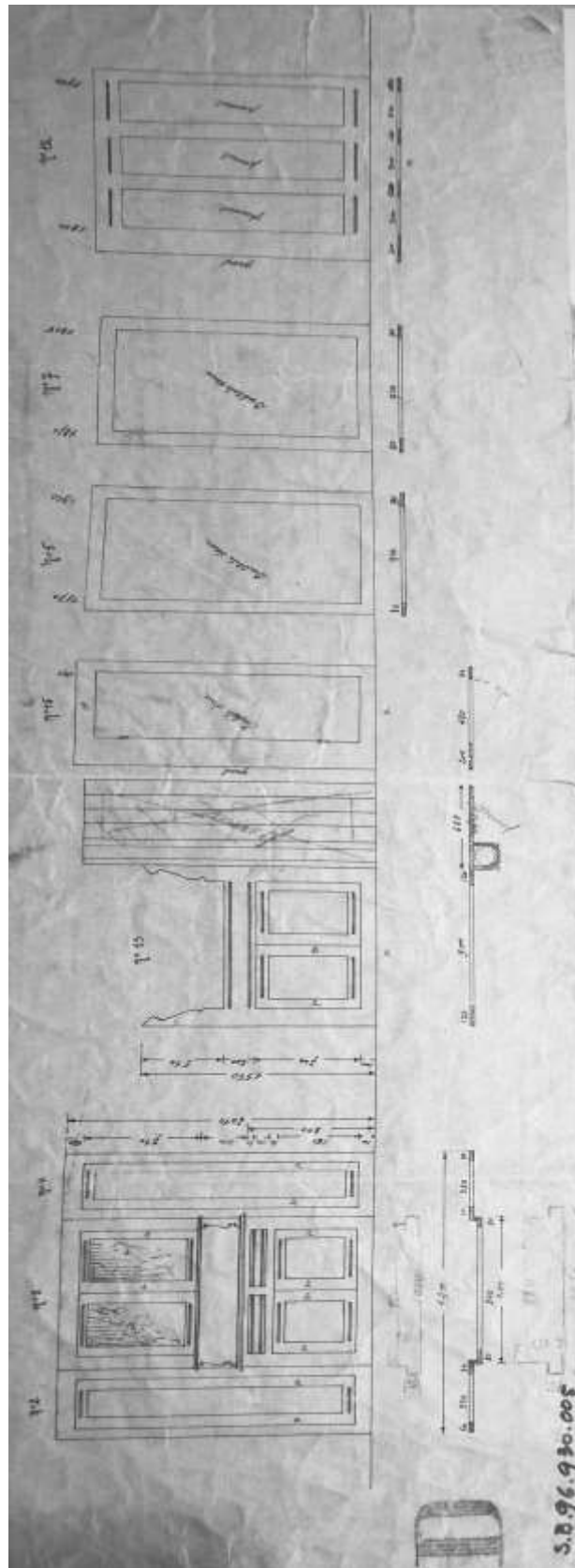
Zie de audiobestanden op bijgevoegde cd.

IX. Bijlage: plan “Achterronder type D”, Werf Van Damme, Baasrode, 11 april 1924 (SB-96-930-035)



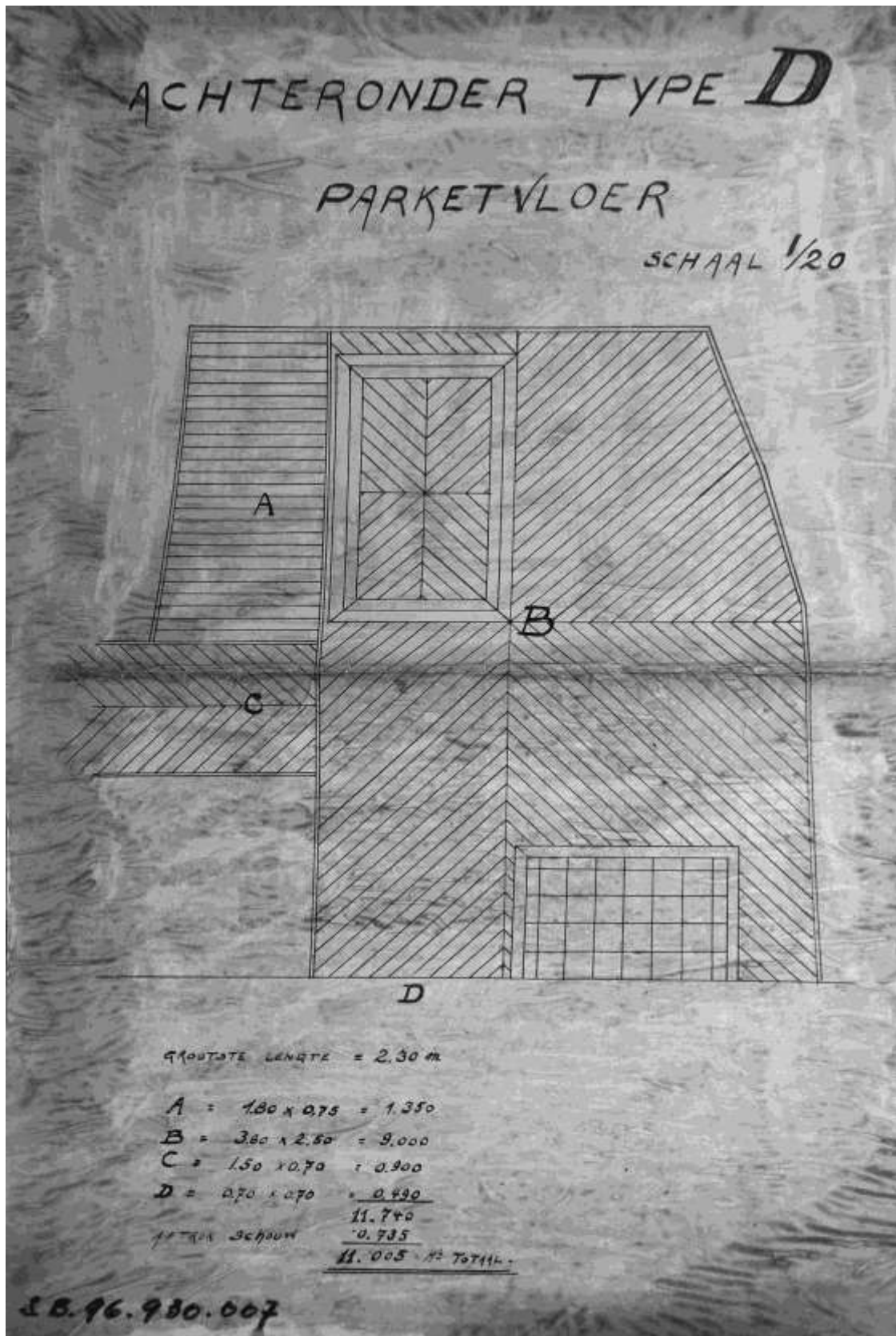
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

- X. Bijlage: panelenplan voor "Achteronder type D", Baasrode, n.d. (SB-96-930-004)



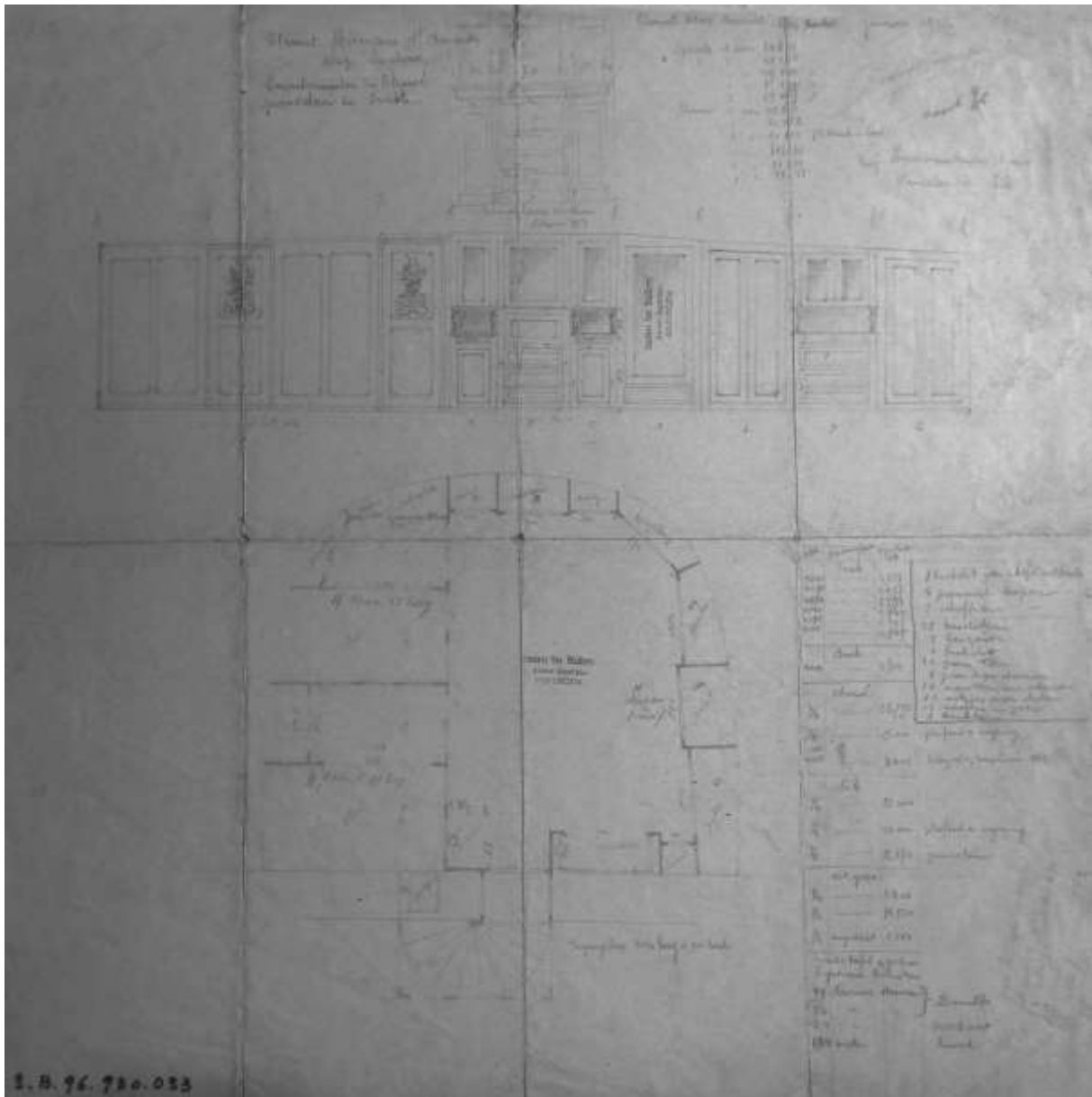
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

- XI. Bijlage: "Parketplan voor achteronder type D", Baasrode, n.d. (SB-96-930-007)



Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XII. Bijlage: plan "Achteronder type C", Baasrode, 29 februari 1924 (SB-96-930-033)



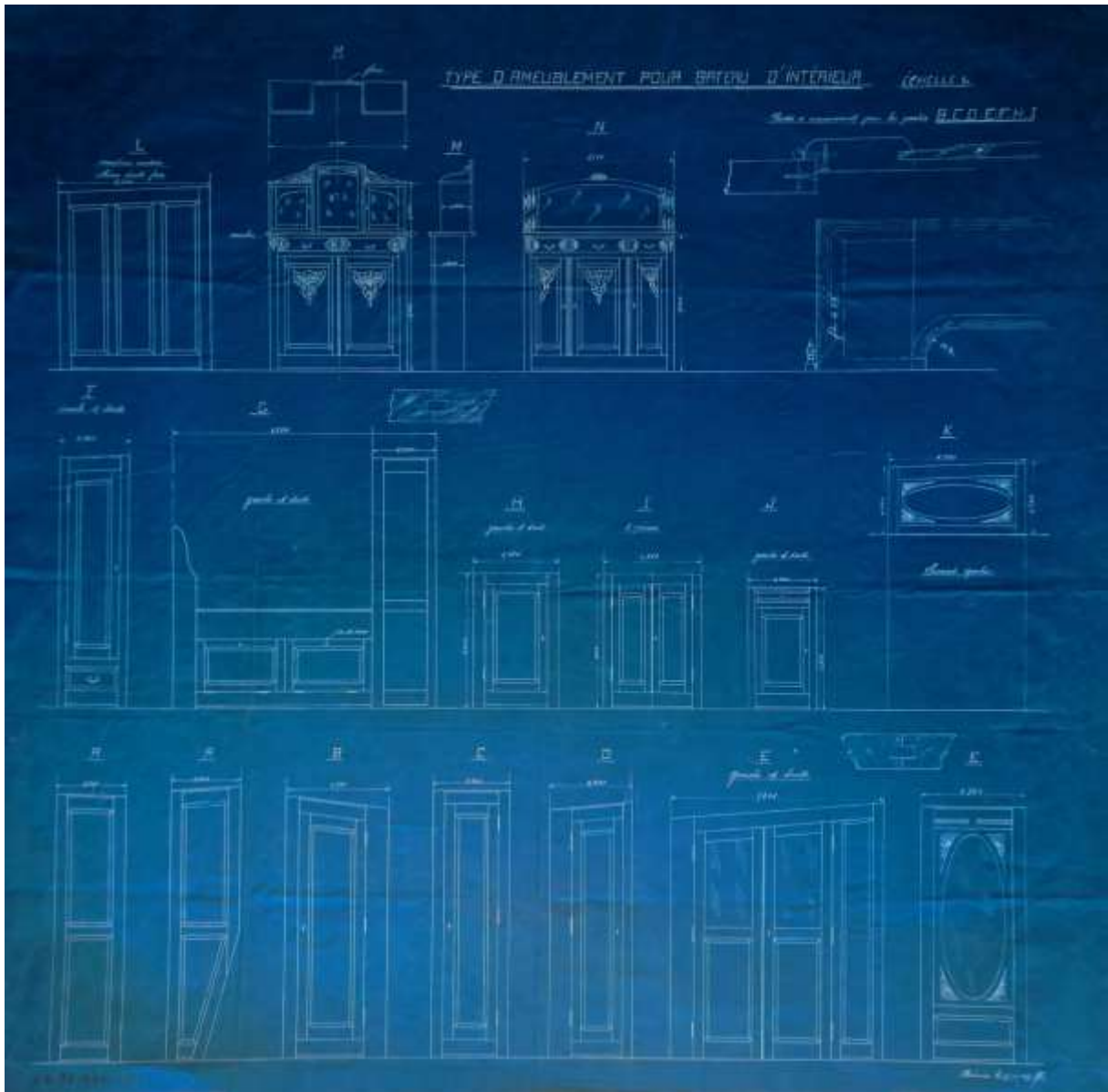
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XIII. Bijlage: fragment van plan "Achteronder type C", Baasrode, 29 februari 1924 (SB-96-930-033)

	jaar	merk	naam van het schip	Eigenaar
Aloumi - eik	1922	E	ROSA	Jr Van den Broeke Willeboeck
eik	1923	K	Antoinette III	Grosjean Bouron Anvers
Aloumi - Linton	1923	L	ALIDA	Maurice De Ridder Wicheleu
Eik - Linton	1924	O	RUFLORE	Joseph Somers Antwerpen
Eik	1924	Q	Andrée	Henri Duqueine Seine
Aloumi eik	1924	S	S ^t Antoine	Eugène Verheyen Baasrode
"	1924	U	Helène	Alphonse Pius Bourmai

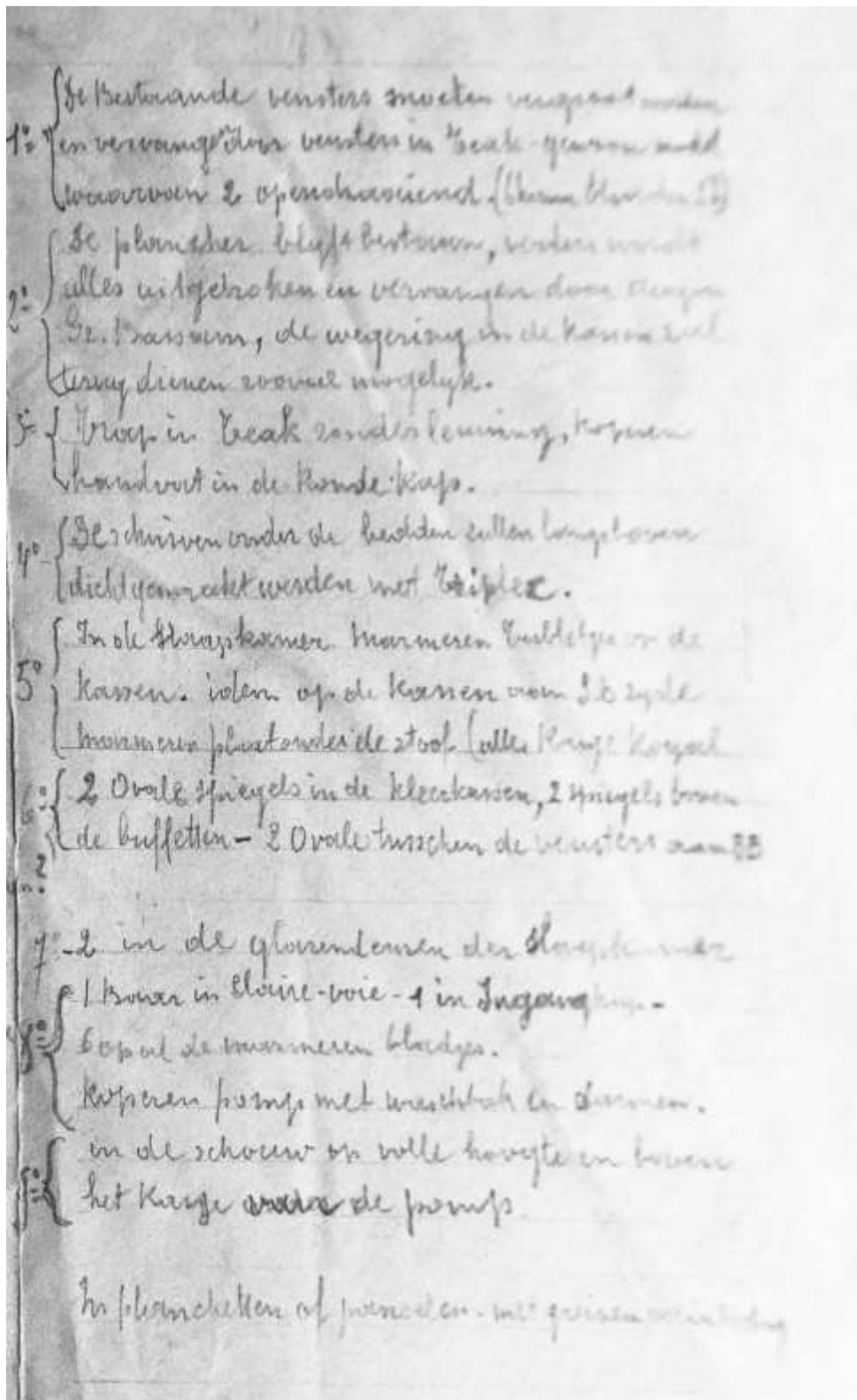
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

- xiv. Bijlage: blauwdruk "Type d'ameublement pour bateau d'interieur", Baasrode, 1947 (SB-96-930-051)



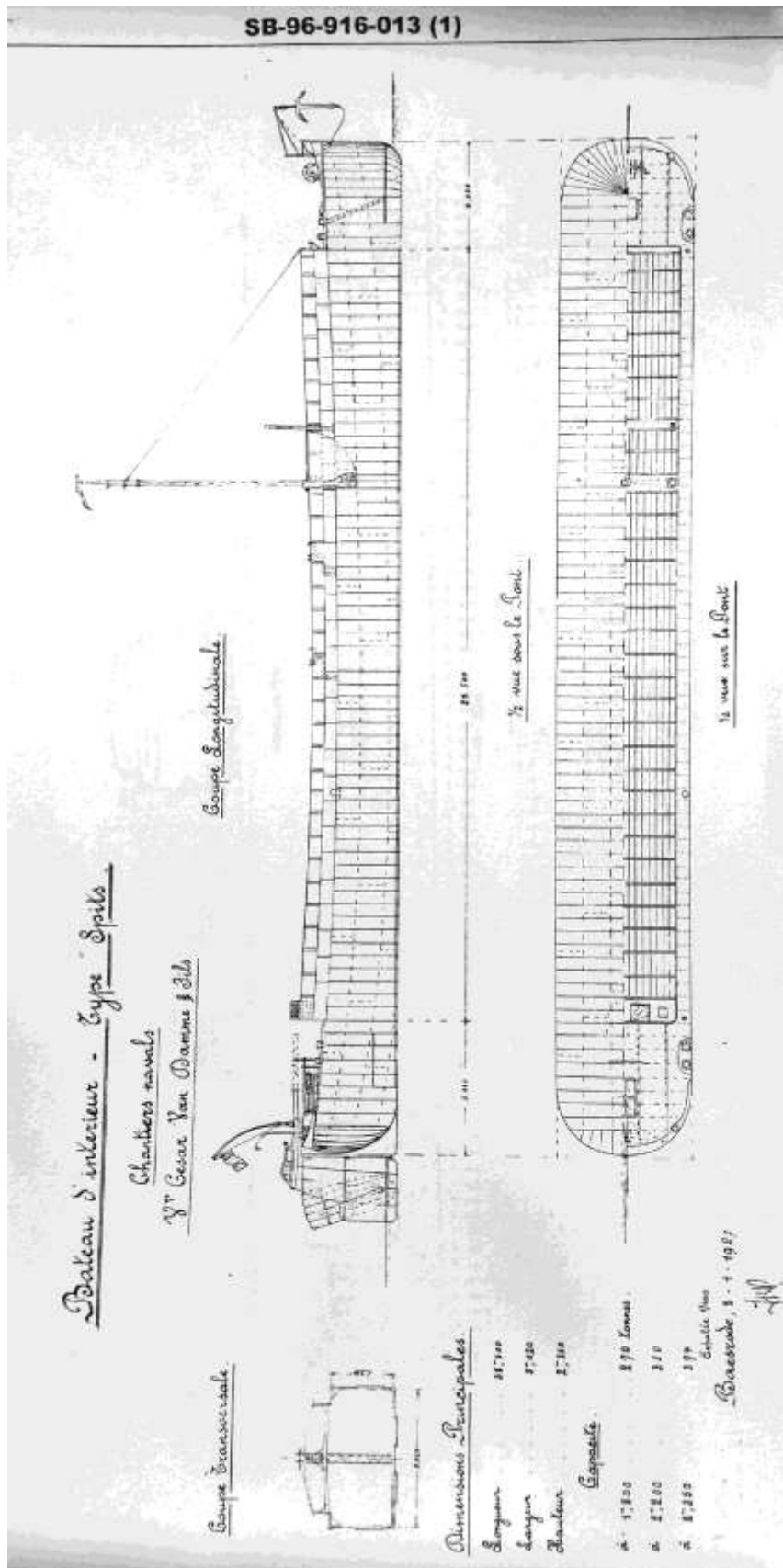
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

- XV. Bijlage: fragment van "Ontwerp van bemeubeling voor de motorboot Zeehond", Baasrode, 7 juni 1932 (SB-96-930-022)



Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

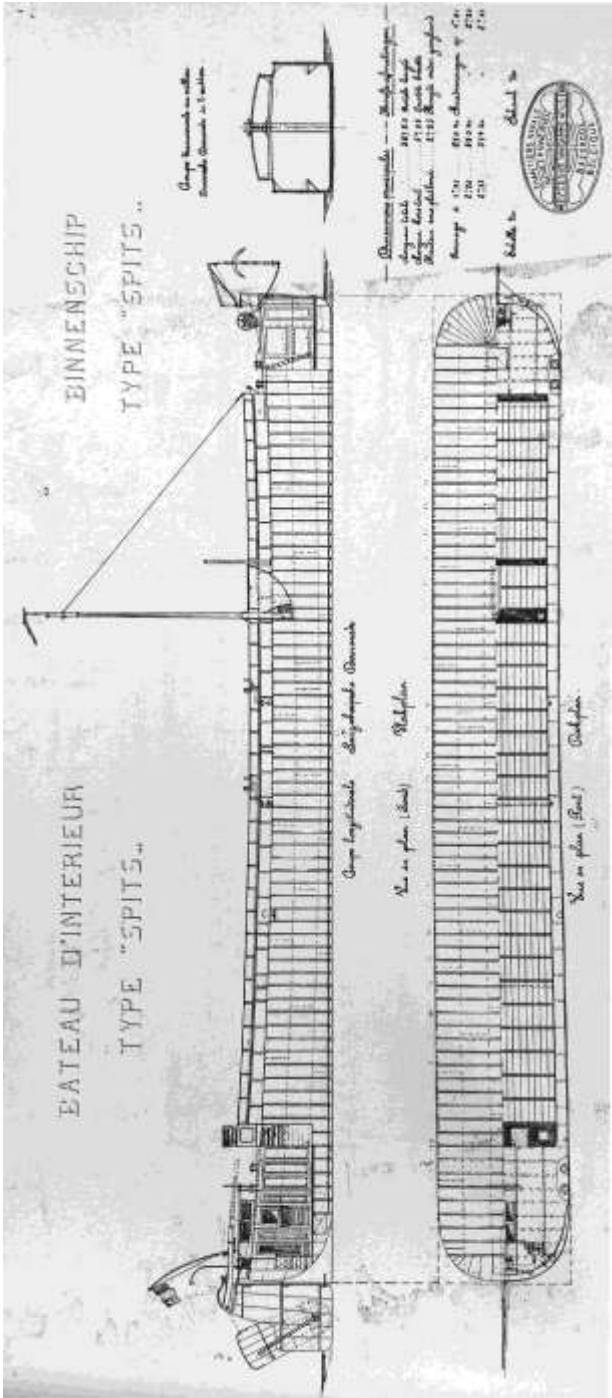
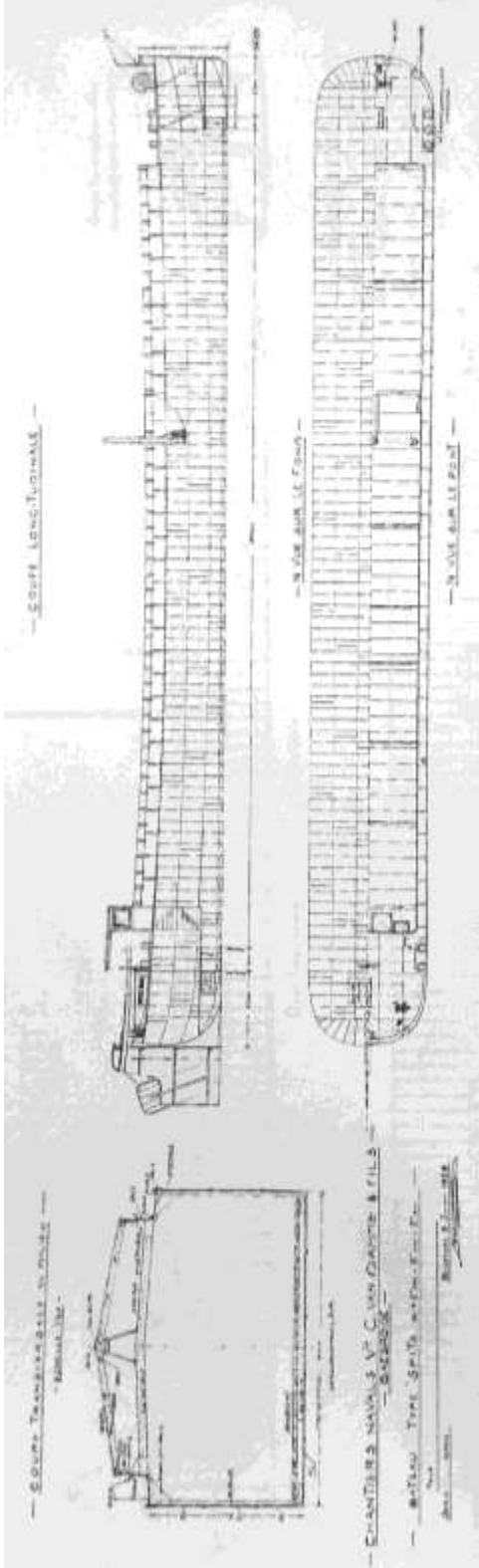
- XVI. Bijlage: plan van een "Bateau d'intérieur - type spits", werf Van Damme, Baasrode, 5 januari 1927 (SB-96-916-013)



Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

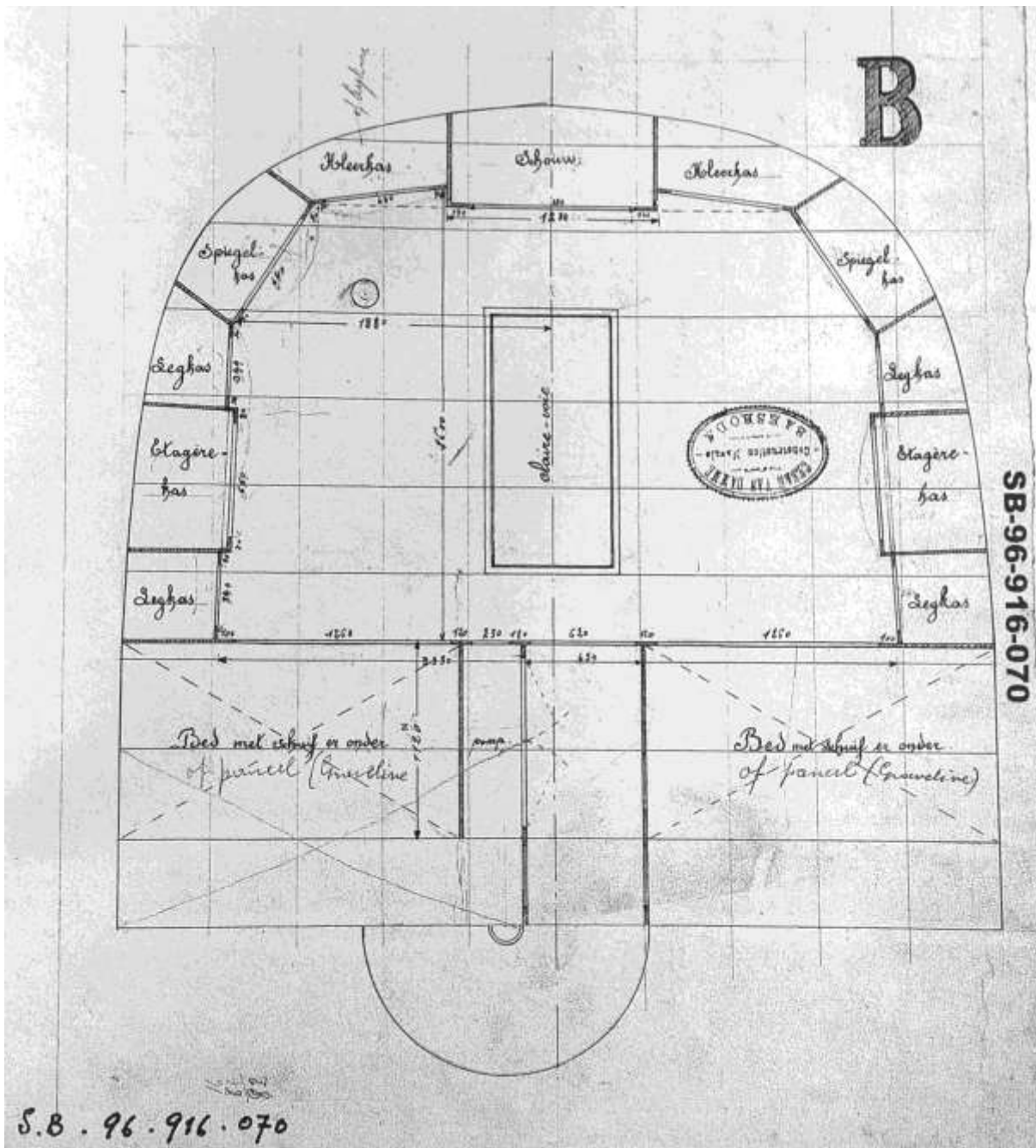
XVII. Bijlage: plan van een "Bateau type spits", werf Van Damme, Baasrode, 6 januari 1928 (SB-96-916-018)

XVIII. Bijlage: plan van een "Binnenschip type 'spits'", werf Van Damme, Baasrode, n.d. (SB-96-916-020)



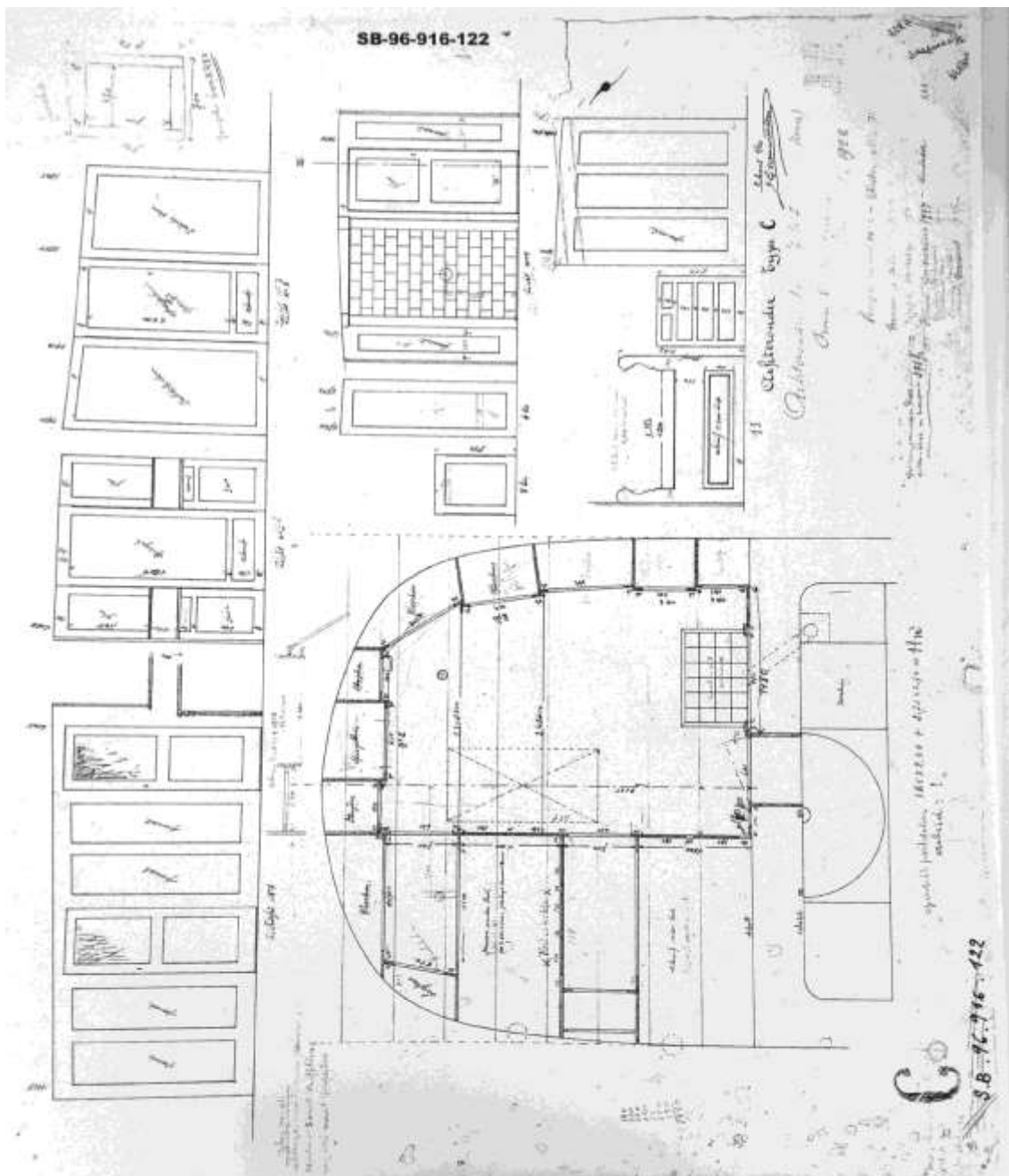
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

- XIX. Bijlage: plan van een "Achteronder type B", werf Van Damme, Baasrode, n.d. (SB-96-916-070)



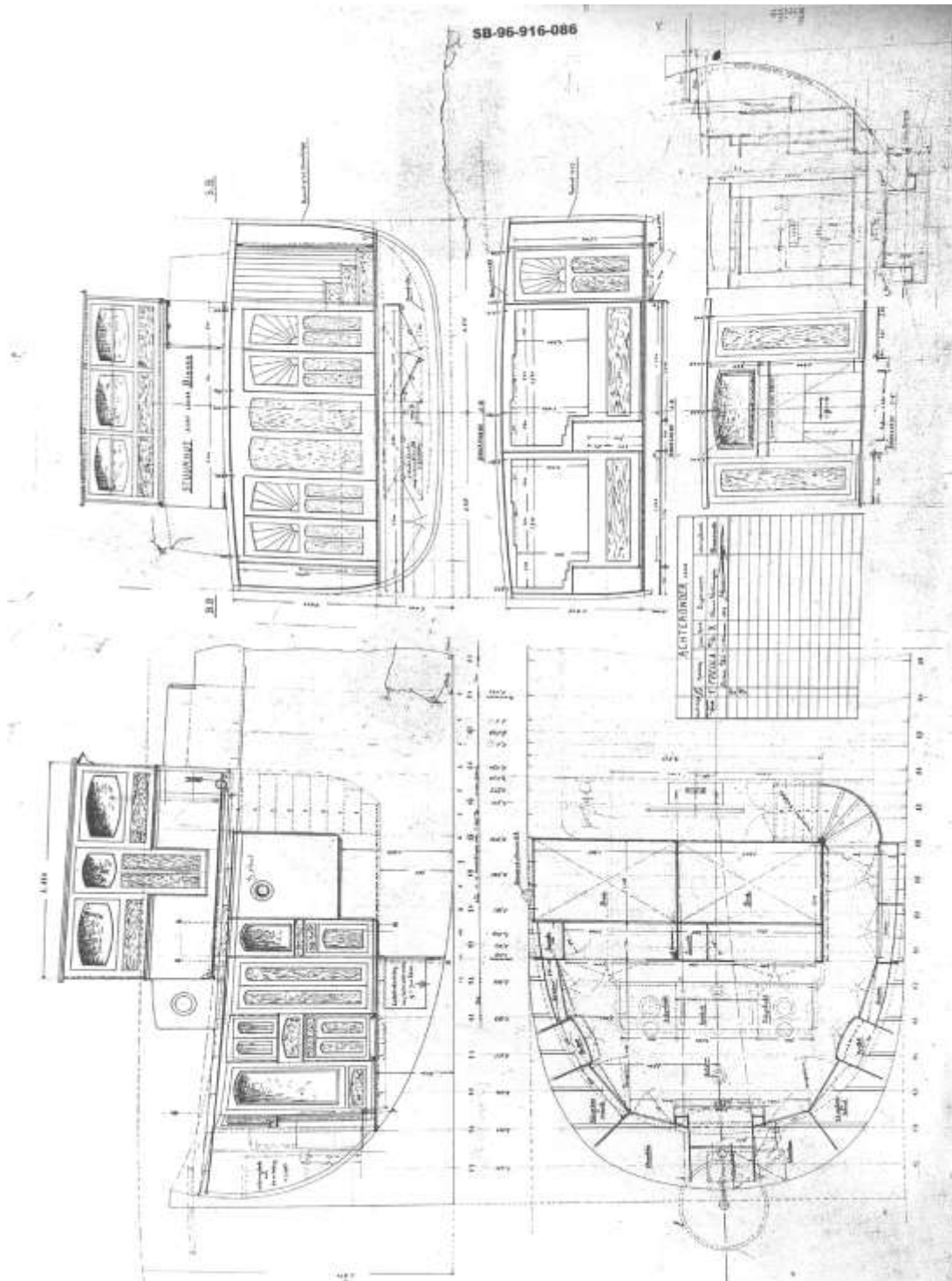
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XX. Bijlage: plan van een "Achteronder type C", Baasrode, 1922 (SB-96-916-122)



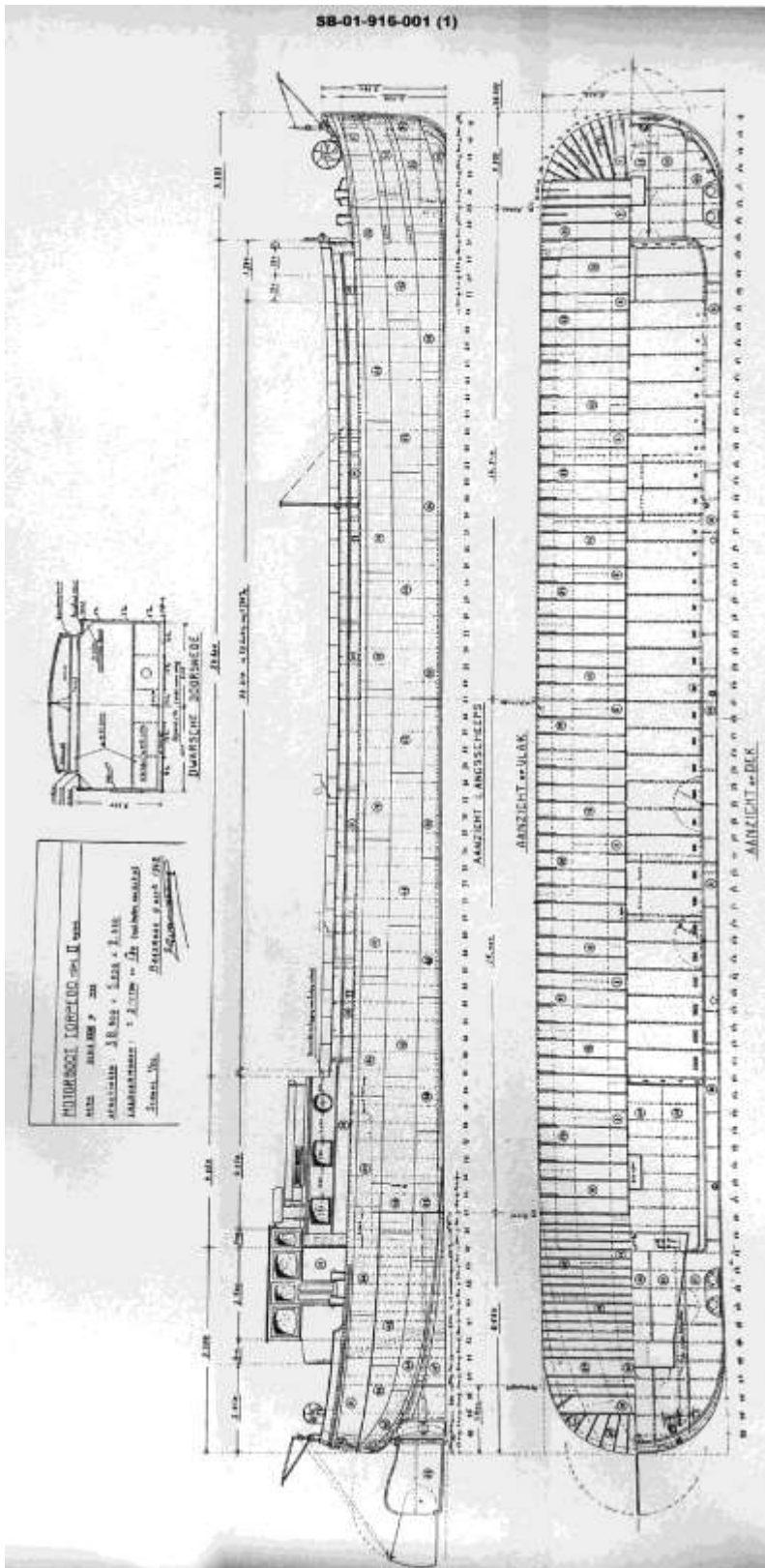
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

- XXI. Bijlage: plan voor achteronder van schip "Freula", Baasrode, 11 februari 1942 (SB-96-916-086)



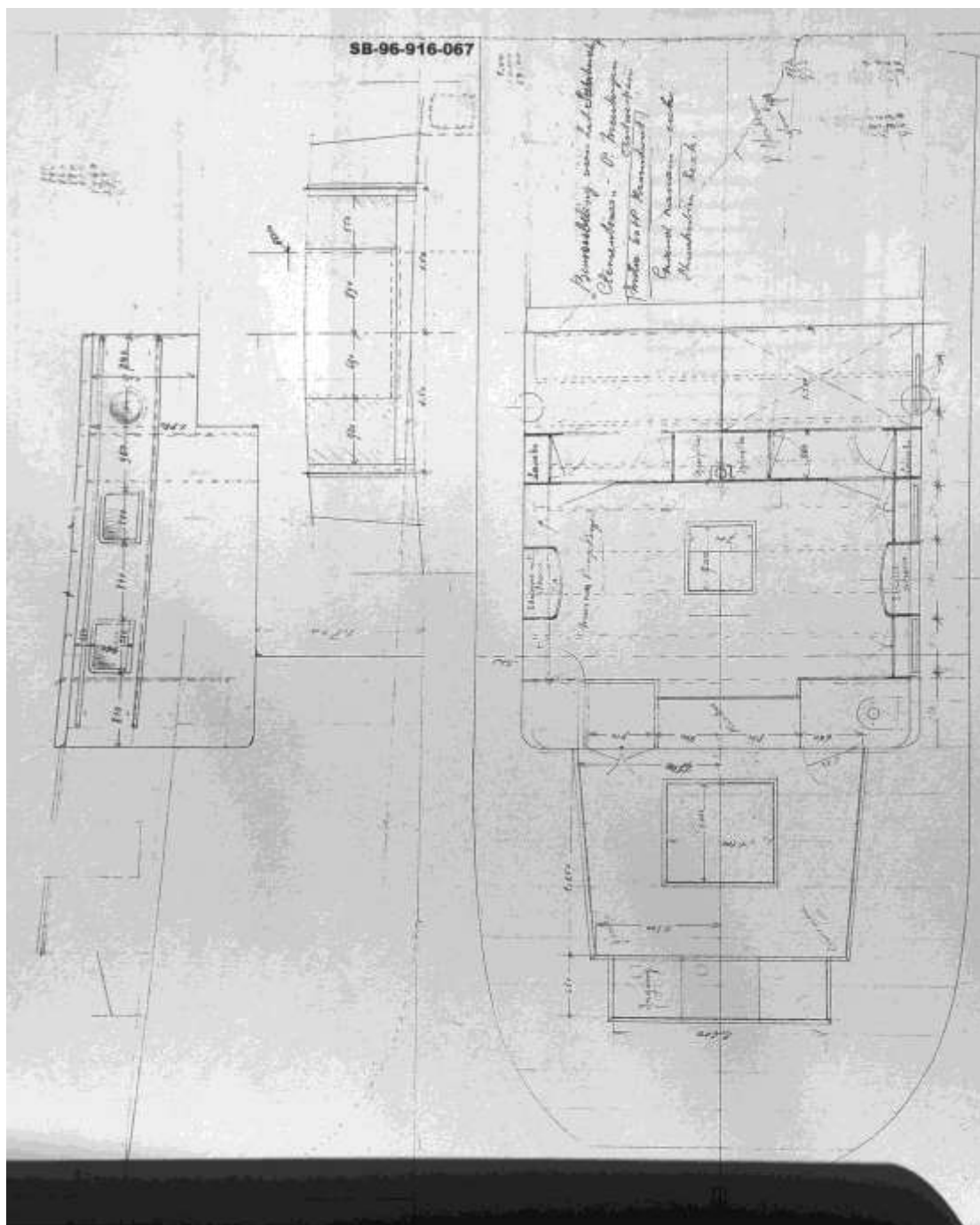
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XXIII. Bijlage: plan voor "Motorboot Torpedo tije II", Baasrode, 17 oktober 1942 (SB-96-916-001)



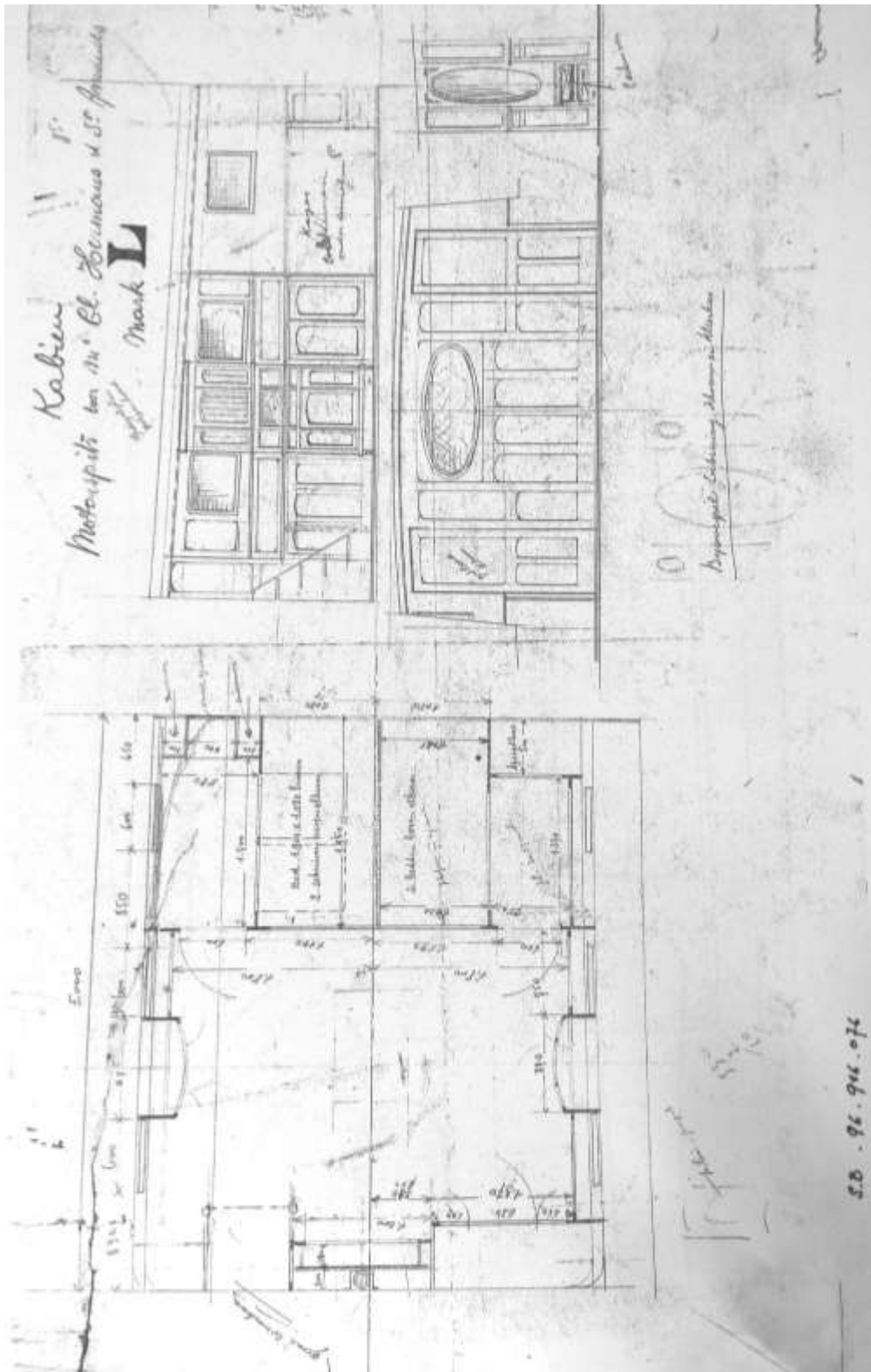
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XXIV. Bijlage: plan voor "Bemeubeling van het Samberschim 'Clementino'",
Baasrode, n.d. (SB-96-916-067)



Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XXV. Bijlage: (panelen-) plan voor “Kabien Motorspits Mark L”, Baasrode, n.d. (SB-96-916-076)



Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XXVI. Bijlage: (panelen-) plan voor woning op spits 'Leontine'" + details benodigde hoedanigheden hout en glaswerk, Baasrode, januari 1912 (SB-96-930-033)

Meting	oppervlakte	opmerkingen
$\frac{1}{2}$ Beuk	0,367	1 bukslot voor ingang uit balkon
$\frac{1}{2}$	0,077	
$\frac{1}{2}$	1,271	4 paneels. kopers
$\frac{1}{2}$	0,964	2 schoffelen
$\frac{1}{2}$	1,565	28 knieplaten
$\frac{1}{2}$	0,909	2 beneden
$\frac{1}{2}$ Beuk	1,700	1 bukslot
		21 paar Tinten
		5 paar kopscherm
		50 muurstenen voor schuur
		30 schijven voor vloer
$\frac{1}{4}$ skand	26,593	12 schoffelen in yden
		5 knieplaten
$\frac{1}{4}$	21,000	plafond en uijvering
0,015	9,600	belegsel, mullerij etc
$\frac{1}{4}$ abik	21,000	
$\frac{1}{4}$	21,000	plafond en uijvering
$\frac{1}{4}$	11,670	paneelen
$\frac{1}{4}$ wit yden	1,400	
$\frac{1}{4}$	91,550	
$\frac{1}{4}$ ongeblut	1,280	
zwarte tafel o. goeder		
6 yden bakstenen		
99		zandsteen
36		" " Bisonten
29		" " markant
140 meter		lood

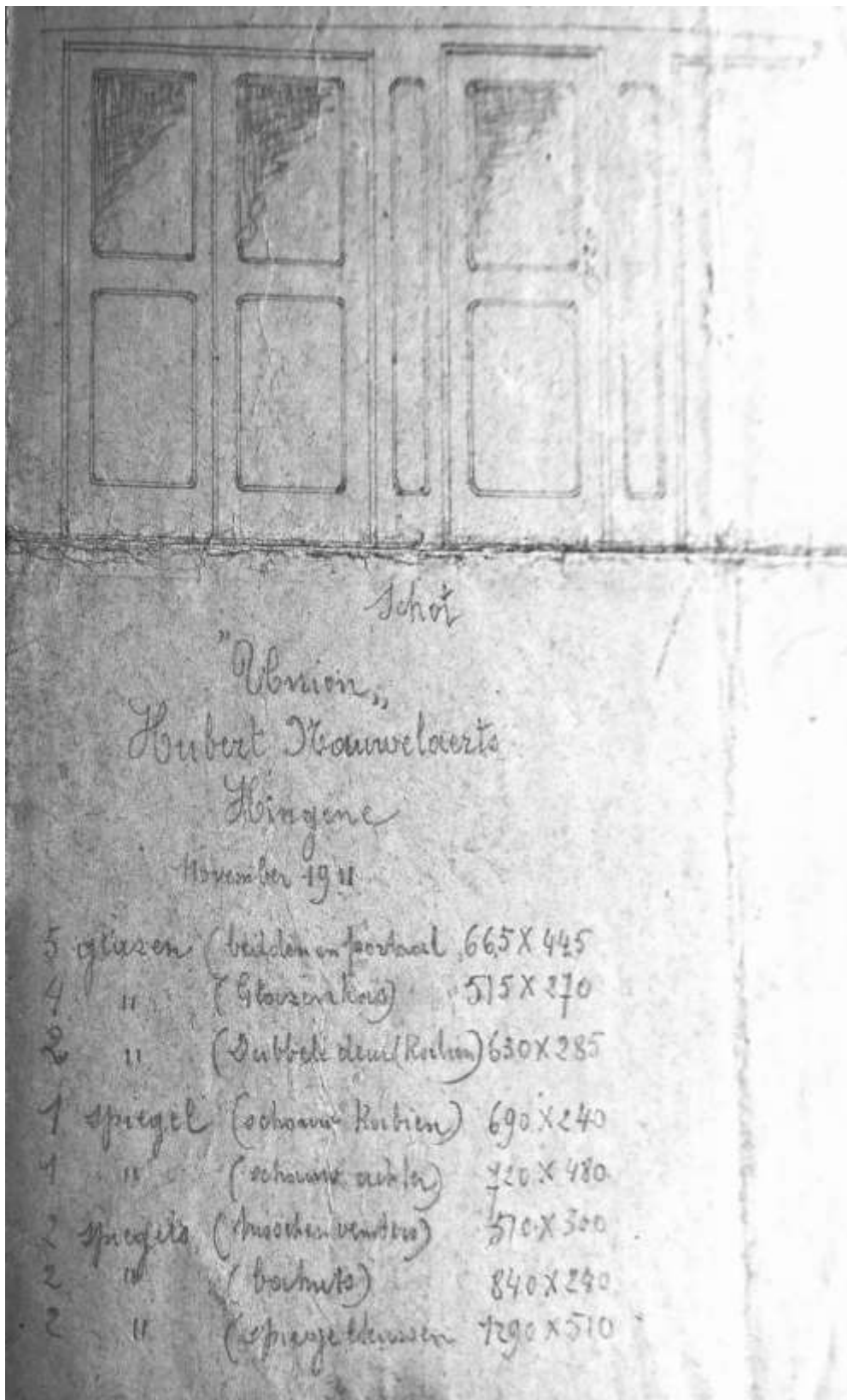
Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

Clement Helvis Baasrode Schip Rachel.

Spiegels				
1	voln	84	X	24
2	"	48	X	24
1	"	129	X	21 B
1	"	81	X	30 B
1	"	69	X	27 B
Glasen				
2	voln	45	X	26
1	"	60	X	52
2	"	60	X	26
1	"	64 $\frac{1}{2}$	X	44
1	"	44	X	45
1	"	68	X	45

Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XXVII. Bijlage: detail benodigde hoedanigheden glaswerk van plan voor woning op spits Leontine, Baasrode, november 1911 (SB-96-930-032)



Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

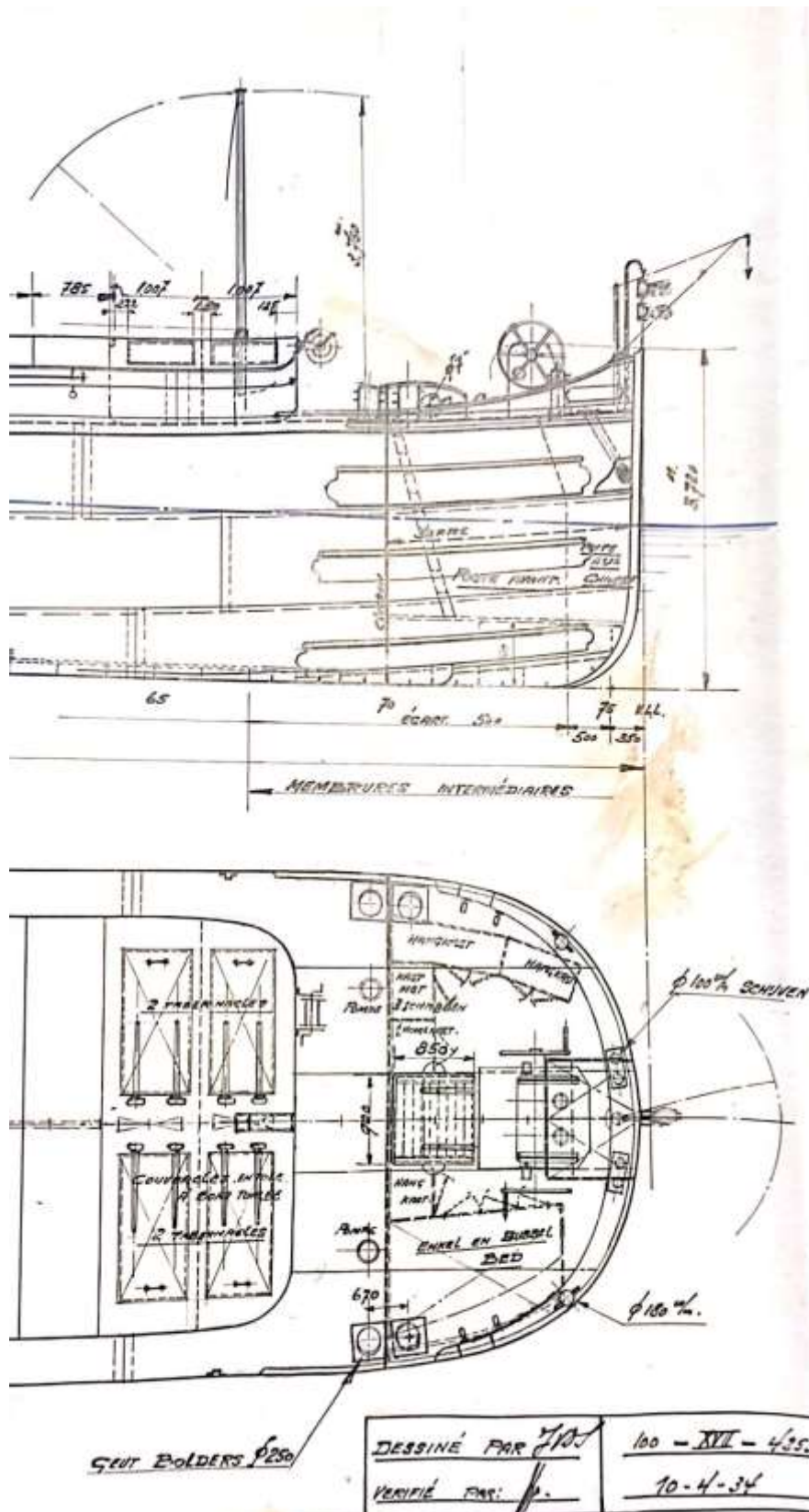
XXVIII. Bijlage: nota bij bouwplan voor "Motor spits Celina III, Code 852", Boelwerf, Temse, 9 augustus 1934

NOTA: DE VORM VAN HET ACHTER SCHIP IS DEZE VAN CODE 844.
MAAR MET AANGEPASTE TUNNEL.

DE VORM VAN HET VOORSCHIP IS EEN SAMBERKOP.

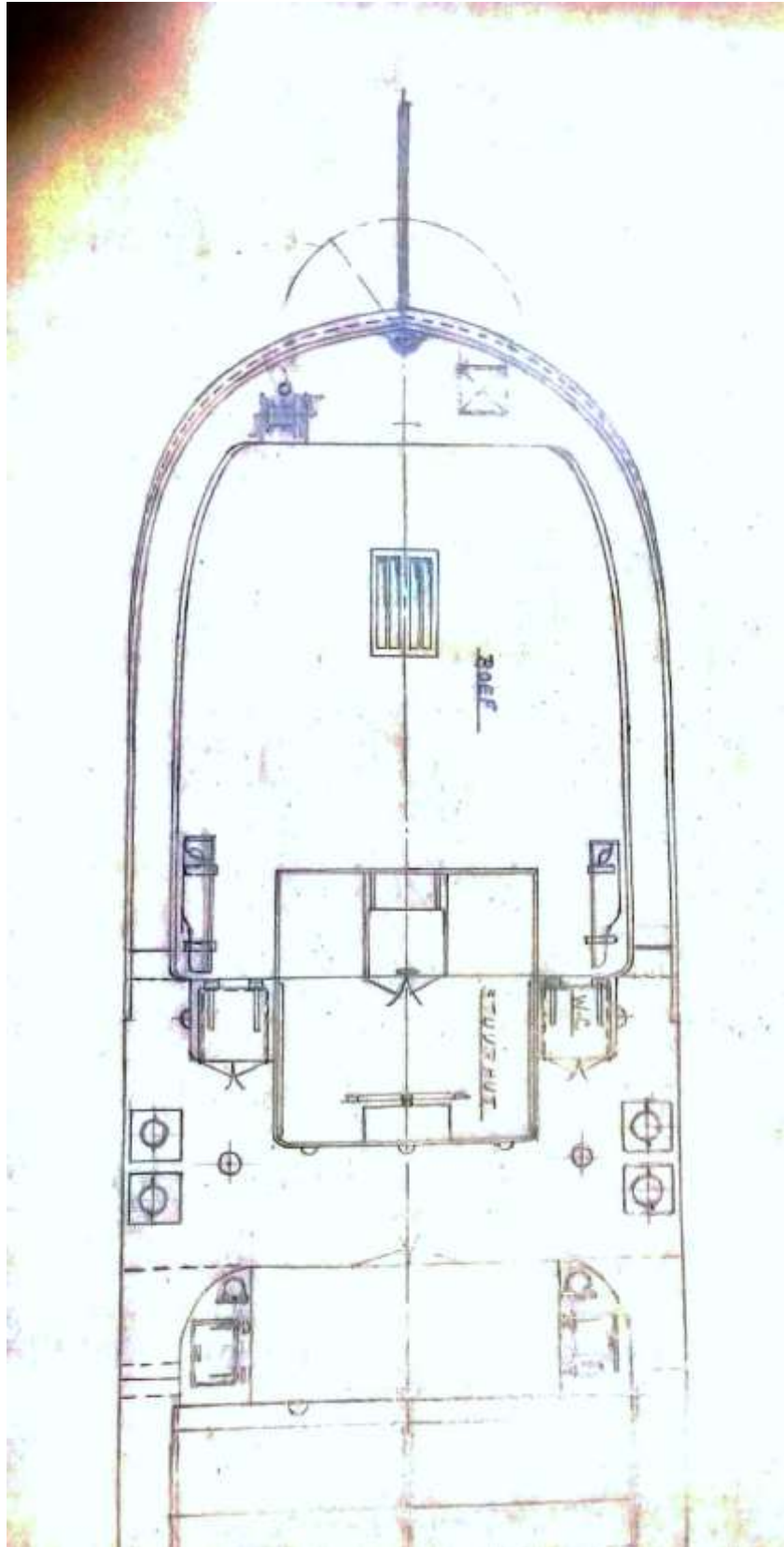
Bron: Archief Boelwerf Temse, bewaard in het rijksarchief Beveren

XXIX. Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Fredal I, Code 844", Boelwerf, Temse, 10 april 1934



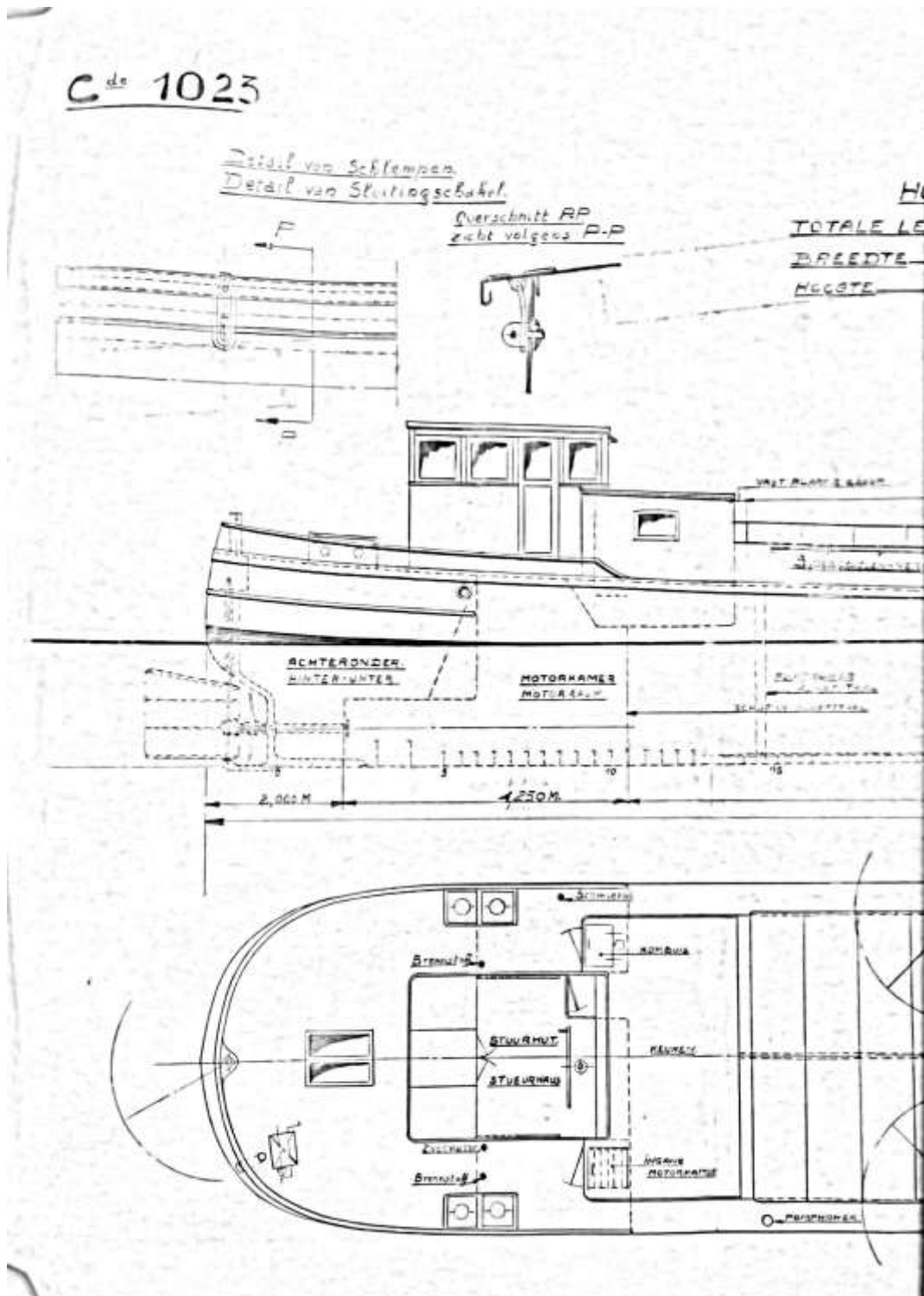
Bron: Archief Boelwerf Temse, bewaard in het rijksarchief Beveren

XXX. Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Madaleine, Code 893", Boelwerf, Temse, 23 juli 1935



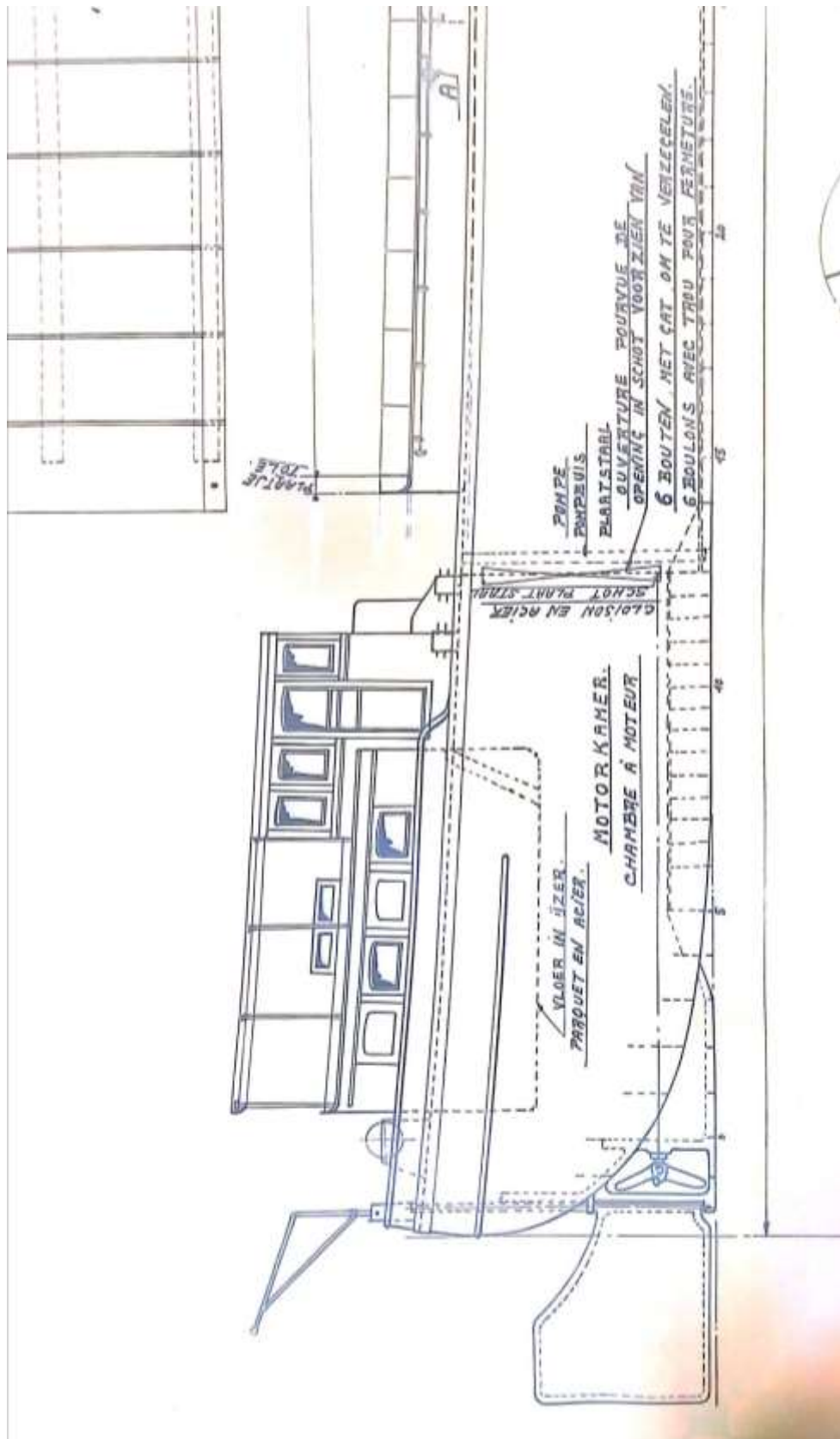
Bron: Archief Boelwerf Temse, bewaard in het rijksarchief Beveren

XXXI. Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Santmar, Code 1023", Boelwerf, Temse, 1940



Bron: Archief Boelwerf Temse, bewaard in het rijksarchief Beveren

XXXII. Bijlage: fragment van plan voor "Motorspits Joseph, Code 713", Boelwerf, Temse, 1934



Bron: Archief Boelwerf Temse, bewaard in het rijksarchief Beveren

01-0430

In ondergeschiedener Madam W. A. J. schiedt bouwen tot Baasrode ten oosten van Baasrode J. B. Kesteleyn te Baasrode ten oosten van Baasrode over een komst gesloten. Een tekst is volgend te vordy gevey & belofft goed gete beide partyen voor de som van twee en honderd frouwen te beloffingen zullen op vijf duizend frank en linnen de 11 dagen op vijf duizend frank en al het schip in de spanten staat op vijf duizend frank en al het schip in de deuren loom staat op vier duizend honderd frank en al het schip. Het schip op te maken ontrent 1^{ste} Januari 1900. de eerste vijf zomen die de teerachtel en gedeerd worden door de schippen J. B. Kesteleyn.

Bestek van het ijzeren schip met staal platen middel van achter en van voor gelijk schip van J. B. van Gomme met volle ronde boegten. Langste lengte 39 meters 15 cts. zonder het ijzere werk van het roer. Breedte 5 meters binnentant hoogte van deksplank op het laagste punt 2 meter 30 cts. hoogte van voor en van achter 3 meters 65 cts. Het vlak staal plaat van 7 m. m. dik vlak en kim plaat verleden door een zware hoekijzer, gelijk gewonte. De rechte kimmien zullen beginnen 6 meters van den achter steven af, en van voor van 5 meters af. Van waar de vierkante kim achterlyft zullen de 4 boegten van onder in het ringen ene staal plaat van 8 m. m. dik 7 meters lang in de rechte breed hebben. De rechtsstande kim 6 m. m. dik in staal plaat, de overige platen 5 m. m. staal plaat. De spanden te 30 m. m. afstand 50 cts de spanden in voor en achter onder 25 cts uitmakken. Een dubbele plaat in 4 boegten van 3 of 4 meters lang 5 m. m. dik in volle breedte. Een verdubbelde langhout plaat van 30 cts breed en 6 m. m. dik gelijk met den loven kant van spoelbassel met twee halfronden van 5 cts breed rondom het schip op den onder en loven.

hand van lerg-hout-plaat. Een halfrond van 5 cts breed rondom
het schip ongeveer 20 cts boven het laag slot, het
laagste van het schip. Voor en achter dek-planken en
dek-planken 5 m.m. dik g'ladyzer. Voordek 4 meters
lang, achterdek 5 meters lang, dekplanken 45 cts breed. Hoekijzer
op de dekplank 5 cts breed en 2 cts hoog, die de zij-plaat van
5 m.m. lerg-hout van 6 m.m. in het halfrond van 5 cts
breed zamen klinkt, met blind geklonken bouten
De 4 hoeken van denneboom rond. Denneboom 5 cts hoog. Het
hoekijzer albinnen 50/50 voor de goten op te rusten, met een
plaat van 4 m.m. dik en 15 cts breed boven hand van denneboom
rondom het schip, waar de verzegeeling in komt, alle 6 cts een
spalkaak met sluisen, die men uit kan nemen hou te taben
van 5 cts breed met spien, in elke zijde 10 ringstons van denne-
boom. De varangen versterkt door een hoekijzer van 10 cts
hoog en 5 cts breed. Alle meters lengte een knie onder dekplank
van 5 cts hoog en 45 cts breed 5 m.m. dik en aan ieder knie een
stropknie van 50/50 die op denneboom komt. Maar geen knie is
onder de dekplank zullen 3 gaetjes in de sparren zijn, ijzers in
de zijde voor tuiting op te leggen. Buiting 1^{ste} kwaliteit rood
grijnen hout van 42 m.m. dik 4 of 5 meters lang van onder gebaret
keert met landijzer van 3 cts breed, op de stuiken en het opstuiten
in de midden gedekt met een ijzere-plaat Alle 4 meters juwe
los kunnende gebinden, aan de maststroken een plat gebind ten
minsten 55 cts breed van plaat 5 m.m. met 2 hoekijzers van 50/50

2

van de mastkoker een $\frac{1}{2}$ lat gebind ten minsten 25 cts
 breed van $\frac{1}{2}$ laak 5 m. m. dik met 2 loedijzers van
 50/50. Byzen op de gebinden voor de roumiers op te drain
 4 ronde ijzere pompkassen van een stuk 3 m. m. diks 2 water
 dieht te schoten van 4 m. m. dik met 4 spanten op van 50/50



De mastkoker 2 m. m. dik 32 cts breed en 35 cts
 lang 3 m. 50 cts loog van op het vlak, de kas van
 4 m. m. dik en dieht gemaakt van onder met een schlof aan
 2 loedijzers 2 wancoren aan mast gebonden. Een schroef
 stijl eiken hout aan de mastkoker vast van 4 m. 25 cts
 lang 12 cts vierkant met 4 krevainagels. Een ijzere over
 gang aan de mast van 80 cts breed gerijpte $\frac{1}{2}$ laak 5 m. m. dik
 met loskunnende lakken, voor dieht te spoelen, langs
 weder zijde een ijzere tolaert, en in elke zij twee rusten
 op den boom die door overgang komen, voor oortouwen, en
 een overgang van 40 cts breed gerijpte $\frac{1}{2}$ laak, op het einde der
 kleine luiken gemaakt gelijk gewoont. Twee tabuorats
 deel van drij luiken aan de mast op slotkunnende, met
 eiken vloer $\frac{1}{2}$ lan ken van 12 cts breed en $\frac{3}{4}$ dik en elke
 verdeelt in twee appartementen. Een spitsche pine
 mast van 30 cts vierkant in de koker en 15 m. 50 cts lang
 met ten minsten 3 m. lante, stekken de breedte van de
 mast. lengte 80 à 90 cts wegende ongeveer 300 lites in gewicht.
 op de loepen voor met handen te kunnen vast. vasten

Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

3^e banden aan de mast. Een sprit van 12 m. lang
 dik 20 cts diameter in de midden met beslagen geitaps
 hier ijzere bollearts van voor en 4 van achter met op
 ieder bolleart een klein krevainagel van onbekend. Een eiken
 bolleart verdubbele verhaal met zocht. Loude van voor op
 de kop. Twee dubbele verhaal rollen die op de hier
 corresponderen en twee van achter. De bollearts op
 verdubbele lokaal van 8 m.m. dik van achter in
 elke zijde een vastmaking voor loot. Hier abee te schoorbanden
 van 1 m. 10 cts lang 8 ringen voor schoorbanden, in
 de zijde. 2 ringen van voor op de kop een voronder cap (model
 lessenaar) wat op zij dat de ketting er nevens loop op slot.
 binnen en buiten. Eene 1^{ste} klas lootske systeem
 onder hier die aan de schild staet goed vast gemaakt met
 verdubbele lokaal van 6 m.m. met een trommel van 40 cts
 lang voor draad op te loopen waarmede men loeft of lost.
 Eene achter hier met trommel voor draad en ijzere bloessen de twee
 lieren alle overdekt met een ijzere cap, een overloopen van
 de schild de lengte van trommel op de hier met een ijzere
 schijf. Een david getykt Cesar Bloek. Een ander van 120
 kilos, een ketting van 20 m.m. diameter en 25 m. lang een
 ijzere ketting bak in de voronder, twee ledolens ieder voor
 twee man, een klein has een verdubbele led dek. De spanken
 (of batten) onder het dek loe tyger van 70/50 m.m. 50 cts uit malter
 een gat in het dek voor schouw. Ijzere geten van 75 mm
 hoog 37 mal.

breed en 38 m.m. hoog. Abete luiken twemaal ge-
 serdt, en abete loinstokken 1ste kwaliteit droef-
 loat. eiken lantplanken met een roof op de hof-
 derplanken, ieder luike verdeelt in 20 planken, eiken
 lengels, en zware hempe wate zingel breedte van luiken
 80 cts dikte 22 m.m. ronde vande luiken 32 cts
 Een houten hist luike die rust op ijzere plaat
 die over kleine luiken komt. goed waterdicht. Een
 achter een bak van een luike aan de schild verdeelt in
 drij appartementen. Een nichas in eiken lood van
 10 cts vierkant met 3 haavinagels. Een pluit roer met
 vjs in de steven model gelyk. Eenst. Hout van zuiver
 eiken hout van 6 cts op 5 cts dik en een staart die
 plooit en een inspit die plooit gelyk het laatste
 systeem hof op de roer overdekt met ~~ijzere~~ ijzere
 trap, aan de roer voor in de loot te gaan. Een achter Ouder
 van hout verdeelt en afgewerkt gelyk Cesar Bloek met
 een gegalverigert waterbak van ten minsten 500 liters
 achter onder 3 m. 50 cts lang. De plankjes van beddels en
 kassen zullen rondom op een ijzere corniere liggen die
 aan de zijde van het schip komt. dat is ongeraam geen hout
 aan de zijde van het schip komt. Beugels voor jonnetent.
 beugel voor lomen in te leggen van voor aan de schild
 die men kan langs weder hantten kan rechtzetten, drij eiken
 staafjes voor lomen in te leggen en ijzere ruim trap met.

3/

ijzere spanten, van onder en eiken trofken in de
zyde voor in de boot te gaan. Een vlaage stek. Een
a te te stuur plank, een ijzere schouwpijs. twee kluisgaten
rond al binnen en rond al buiten met een roeden voor op de k.
De ketting dient in staalbord zyde een sterke vastma-
king voor de slaag. De vlah-platen zullen voor
en achter doorschieten ten minste 30 cts loven het leeg atek
De midden-platten zullen uitgedikt worden achter
de spanten met plaat van 3 m. m dik. De koppen
der platen in de zyde zullen segen malter dienen met
verdubbeling al binnen gelijk de dikte van de plaat. De
tegering van loven van ongeveer 30 cts breed aanschoor-
k lampen op 15 cts breed die op niets komt aande schild
met een lathend op al buiten kanten, een corniere al de
binnen kant. ten achter het getelde. Een kluisgat van achter
rond al binnen rond al buiten voor draaid door loopt
die op de hier komt. Het schip zal gemarkeert zijn op de
twee stevens en in de midden per 10 cts. Twee gegotten
brentanden van achter en van voor die corresponderen op
den binnenkant der bolens. Er zullen geen vereeste
platen of spanten aan het schip vervoert worden
alle de leinig haken nog niet vermeldt in het contract
zullen aangelevert worden gelijk bij een schip van
1e klas Spanische den 1 Januari negentien honderd
Van W. P. Van Praet - J. B. Nichteys
Van Van Praet

01-0398

Scheepswerf Van Graet - Dassaert

Baasrode - België

Bestek van eenen stalen spits Hoofdafmetingen:
ongeveer 38.50 m l x 5.050 m l x 2.36 m hoog

Bodem : 5 en 6 mm dik
Schimmels : 6 mm.
Middenplaat : 5 en 6 mfm.
Bovenplaat : 5 mfm
Voorboeg : 6 mfm.
Spanten : L yzer van 60 x 60 x 7.
Watterpoort : 1.004 x 50 x 8.
Gangboorden : 0.450 m breed
Voor en achterdek : 5 mfm
Denboom : 7 mfm - 50 cm hoog - 55 cm - 60 cm (volgens keus).
Spanten voorboeg op afstand van 15 cm
Spanten achterboeg dicht
Gangboord hoekijzer 60 x 60 x 7
Denboom hoekijzer 50 x 50
Aan den boom twee hoekijzers van 50 x 50 en een van 60 x 60
Stopsplanken - 55 x 55 of 60 x 60 al overhand.
Acht (8) geslagen boldus 4 voor 2 achter en 2 in gangboord.
Twaalf (12) gegoten boldus 4 op voordek en 4 op achterdek.
2 op mastplaat en 2 op achterplaat
En voorboeg : 2 hoekijzers van 60 x 60 in vooronden.
Acht (8) halfonden : 4 in voor en 4 in achterboeg.
Twee (2) halfonden op bugplaat voor
Dangplaten 200 x 8

Lieren

Voorlier met 2 volants (jachtwiel) dubbelwerk
Achterlier
Sonnette lier
Vooraanlietje
Stuurwerk lier - Inspit - reserve inspit voor in Frankrijk te vaar.

Stellingen
 115 m lang x 20 m/m dik
 65 m lang x 16 m/m s.
 75 m s x 12 m/m
 12 m s x 16 m/m voor stuurstel.

Ankers
 Boeganker voor ongeveer 275 kg
 Stijper voor s 275 s
 Achteranker ongeveer 135 s

Kraanbalk voorop.
 Spijkerklampen - haken - latten - roeiers voor af te
 spijden en te stambouwen (verzegelen)

Deur : in eiken zijplanken in eiken
 Meerkels of gaten vyer van 60 x 30.
 Meerkels balk in hout van 2 1/2 x 9.

Gebinten in vyer van 100 x 60.

Drifting 5/4 in gies

Vooronder in gies geschield met deuren - kasten - bedden

Achteronder in eiken Schouwen en eiken. 2 eiken platen (stron
 reservoir - koppen pomp - marmeeren schouwen
 stienjes - vitraux - pompbuizen met steentje
 spiegel - etajies - schuifdeuren met ge-
 bloemde glazen - lavabo met marmeerblad
 koppen baar op schouwen - marmeeren blad
 onder de Hoof (cuninie) - koppen baar in
 trapleuning en koppen platen op trappen
 (traploop) - Om een zeer mooie tafel -

Coepel in teakhout met koppen band en trapleuning

Clairvoir in teakhout met koppen charnieu en koppen tabels

Stuurhuis in puter pine met glazen in schuifdeuren op achter

Trappen - ruimtrap - overboordtrap - voorondertrap

Reelstok - mat de canal (compleet) - stuurplank in gies

waschbak -

Kraanwerk in yver op clairvoir en coepel.

1 Een lanteembak voorop

2 twee stiellichtbakken

3 drie droogstokken

- Een vlagstok
- Een loop op roer met koperen beklagen.
- Twee naamborden in pitch-pine op de ladders
- Twee naamborden voorschip met koperen letters.
- Een brabantische boot met drie riemen
- Een kistje voor waterbak te vullen.
- Twee draaistoelen in yew voor bormen en haken
- Twee reterwedantjes met schuif om in draantrijl te varen
- Een dwylstok.

16 septies voor leuning (ceeling) rond schip.

Alles behoorlyk gekuyscht gewerd - gekoold of gewassid

Eenen mast in pitch-pine met beklag en mastgewieketen

Roer in eik met noodige beklag

Carotte in eik met beklag en lunetkietje met draad.

Vier voortouwen. en een slag met de schroeven by!

De noodige stooftuizen boven dek.

Een loopgang in pitch-pine

Een vlagstok

Roef. in okoume' en esch. met vitraux - Spiegel.

Marmeren schouw. trap in teak. en leunen-
clavioie in teak.

Roef ongeveer 2,50 m lang.

V. Van Traut. Dansaert

01-0420

Luisteren de ondergetekende W. P. J. Van Praet
Scheepsbouwster tot Baasrode, ten een eijde
en Myn heer Jean Luttend. De Ruyckhe Schep-
bouwster te Antwerpen ten andere eijde is o
volgende overeenkomst gesloten. Madame
W. P. J. Van Praet veralaunt en verbindt zich en
niet meer yeren Chaland te bouwen van uitmating
van Myn heer Jean Luttend voor de som van
tweeëntien duizend twee honderd franken
waarsen de conditiën van betaling zyn zovall
volgt. twee duizend franken is het accord
te betalen vier duizend franken als het schip
in de den neboomplaten staet. vijf duizend
franken als het schip afgeleverd wort, de
andere vijf duizend twee honderd franken
binnen den termyn der eerstkomende twee
jaren gerekend naen den dag der aflevering
die vornoemde som van vijf duizend twee
honderd franken zal betaet worden zovall
volgt, alle eerstkomende el maanden na de
aflevering de som van twaelf honderd vyftig
franken plus den intrest aan vyf per honderd
ijjaars gerekend van het verschuldig Kapital
en zov tot volledige betaling. er is voestaven
zov het verschuldig Kapital binnen den termyn
van de twee eerstkomende jaren betaet er eene
vermindering van betaling op het Kapital
zal afgestaan worden van twee honderd franken.
Het schip zal gebouwd worden zovall volgt.
Schip genaemt Chaland lang 38.80 oversteem
gemeten breed binnenkant 8 meter hoog in het
midden 2.45 meter. Platen in staet. stek en sim platen
zom den de andere zom.
Spanten 20 x 70 mm te versterkt door een cornier van 100 x 80
afstand 200 mm gangboord platen gelatyer 450 mm x 15 mm
denen bron platen 450 mm x 15 mm zovrien van spalkbaste
rust aan den den neboom gestonden op 800 mm afstand

verschuim en zooven in gryn. Spaklaken in gryn. Al
handich Spant en boortplaat van 5mm dikte 400mm on
teekplaat ϕ 450mm beide verbonden met een hout-geestnie
20x50mm. Twee waterdichte schotten van 4mm dikke voor
van boortgroot naar gewoont Mastkoker 1 stuk van 3.50m
290mm breed vertrekt met hak gres. Roor uit eiken hout dik
2 1/4 x 2 deuin doorblooien op 250mm gemaakt met rijd om af te
af te dalen lengte 400mm. Ankerlier een dubbel pottent anker
lier, anker van 170 à 180 Kiloga Ketting van 40 meters 20mm dikte
mast in spitch. spin of rija lang 1.550 met lengte contraport
zoewel in ruwing is, loldus op voordel 4 loldus op achterdel
6. loldus een den mast 2. Pompkasten 1 stuk gemaakt
in gryn en hout. rusten langs ieder kant van den mast 2 stuk
tabernakels langs ieder kant van den mast dienen de 3 kleine
liiken als tabernakel Achterwonder groot 3 meters, bewerkt in
spit. spine, betreffende de een rijd de twee buidant loven elkan
geplaat, zoovel schupfrykett com mode. Kluiskast en schouw
voor onder groot 1.80 meters bewerkt in gryn van de een rijd
een lue de wintere rijd de een raad voor liggyn van
wand en etc. buit ing in gryn 1/4 deuin. liiken breed 850mm
in abelen hout met sommier, en steunen met moerdruus
gemaakt. 3 ofen uit gres 750 x 550mm. De liiken gepresent in
2 maal geteure, Aan den mast een schraepstijl en een
aan het achterchild, alle 4 meters een gebint vast gemaakt
met moerbouten, langs ieder kant van den boeg van voor
eene versterkingplaat 3000mm lang 250mm breed 5mm dik
Langs ieder kant van het schip van sterven tot sterven 2 halfronde
griid op 400mm afstand voor ligg hout. Een davis, een ruim
trap, een voorondertrap, twee staeltjes voor haken en loomen
een ral een het schilo voor de inspit, 16 draaistoelen voor ablyge
van de buit ing, een abele bolden voor en achter moustachen in
abule. binnen een muut geolied en een maal gemeneid vlak
geolied met machien olie, buiten geolied en geverft meer keul.
De thonten in kops en gat op afstand van 250mm à 300mm afstand
Aldus goed geteure door beide partyen den 9 December 1897

J. Leenders

XXXVI. Bijlage: twee fragmenten van een bestek voor een ijzeren spits, werf Van Praet – Dansaert Baasrode, 1909

BETIMMERING

Achterkajuit van hout, voorzien van: trap, vloer, plafond, kooien,

kasten, banken, ~~waterketel~~, waterketel, pomp in koper.

clavier in Teck hout met rechte eiten.
 stylum deuren in accajou okoumi
 Plafond accajou en notelaer
 Panelen in notelaer recht werk
 vloer in grein.

Voorkajuit van greinen hout, voorzien van: trap, vloer, plafond, kooi, kast,

~~Wasserput~~ in achteronder ~~W~~ en
 putruispoort op zyde.
 lavabo met marberen plaat, een spiegel
 en nachttafel, een spiegelkast, ~~Wasserput~~
~~Wasserput~~, een ~~marberen~~ marberen
 schouw, en ~~Wasserput~~ ~~Wasserput~~ onder de
 stoof. ~~Wasserput~~ ~~Wasserput~~
~~Wasserput~~ ~~Wasserput~~
~~Wasserput~~ ~~Wasserput~~.

<p>Goedgekeurd te Baasrode, den 10/10/1909 1909 de svaart verklaard de Uitbesteder, met X</p>	<p>De Aannemer, Tonne van Praet Dansaert De W. van Praet</p>	<p>De W. van Praet X</p>
---	--	---------------------------------------

Bron: Scheepvaartmuseum Baasrode VZW

XXXVII. Bijlage: bestek van een "stalen spitschip 'Renard', code 555", Boelwerf, Temse, september 1927

555

Tusschen de beide ondergeteekende, Edm. DE VOS schipper te Gent, 29 Scheldelaan, en Jos. Boel & Zonen, scheepsbouwers te Temse, is de volgende overeenkomst aangegaan en van wederzijde aangenomen.

De ondergeteekende, Jos. Boel & Zonen, verkoopen aan de ondergeteekende Edm. DE VOS, een stalen spitschip, van circa 38.70m lang, 5.03m breed binnenkant en 2.40m diep midschips, leden in opbouw op de werf van Jos. Boel & Zonen onder bouwnummer 555. Ditschip zal binnen ongeveer twee maanden klaar zijn, en zal 190.000frs (Honderd en negentig duizend frs) kosten, betaalbaar met levering.

Er zal geleverd worden:

2 voorankers van 275 K², 2 kabelkettingen van 70 m. lang 20 mm dik, en euringketting van 75 m lang en 13 mm dik, een achteranker van 125 K² met ketting van 16 mm dik, 55 m. lang. Een mast met oortouwen en stag, en een brebandschone boot met eessche reede riemen en loeiysers.

Den achteronder proper betimmerd in esch en scajon, wuigering in grein. Marmeren schouw, vleeschkleur, met dikke columnen, staanders en blad, oval uitgebekt, vloerplant van onder, en komende op zij gelijk met rechtstaende schouw 0.90m binnenkant, geplaatst in boeg; in schouw effen gebloemde tichels.

Toekoute trap en plancher, plafond eschert felt en lichte zink. Ingang met paneelen, de 2 hoeken met marmer bezet, rechtstaende kant tegen de kombuis, ovale geslepen spiegel met dikke lijst, binnenkant. De ingang in tank. Led 1.10m breed, met ressort overtrokken met 2 tellige gegelkan. met kamertje 0.40 m breed, 2 massief koperen pootpompertien met aachtblinden, in slaapkamers den kanten van onder tot boven, met ovale spiegel van boven. Twee étages van onder naar boven, half land met witte gebiseteerde spiegel in koper. tegelkast neven de schouw op den achtertoeren met ovale spiegel. Pomp achter kettinkelom, zeege kopere pomp. - De voorboende étages in kas bezet met witte steentjes. Van onder een kraan aan overboord; de 2 lierkassen neven de schouw, de andere met schabben. De kettinkelom betimmerd soela en kerkpilaar.

Een veranda op achterdek van onder in yzer, van boven in teakent, voorzien van een kas. - Een acute stuurrad. - Vooronder betimmerd in lichte piteppyn, felt tusschen de plafond, afwagiering geklikte plancher, een ressort in bed. Aardappelbak achter trap trap in rood hout, gevernist.

Een zwaer boom met ijzerwerk
De boes van achter naar voor

Een veranda op achterdek van onder in yzer, van boven in teakent, voorzien van een kas. - Een acute stuurrad. - Vooronder betimmerd in lichte piteppyn, felt tusschen de plafond, afwagiering geklikte plancher, een ressort in bed. Aardappelbak achter trap trap in rood hout, gevernist.



Handwritten notes in Dutch:
 Het is te verstaan dat de afmetingen van het schip overeenkomstig zijn met de afmetingen van de tekening. De afmetingen van de tekening zijn in millimeter. De afmetingen van het schip zijn in meter. De afmetingen van de tekening zijn in millimeter. De afmetingen van het schip zijn in meter. De afmetingen van de tekening zijn in millimeter. De afmetingen van het schip zijn in meter.

A86821V

Bron: Archief Boelwerf Temse, bewaard in het rijksarchief Beveren


En tevens eenkel van twee linden te
 Brindelen van achteren, Enige lastbaken.
 Verspreiding met schochel aan de linden
 vastgeheven, met aan de linden een
 pot aan de stinken.

Alle geschillen overspuitende uit het
 huidige contract zullen uitsluitend van
 de rechtbank van Antwerpen onderworpen worden

In geval van oorlog, onmachtiging of
 dergelijke storingen, hebben de wettelijke
 het recht het contract te vernietigen en
 de gestorte som aan aanbesteding te
 betalen, zonder dat deze eenig recht of
 schadevergoeding heeft.

Gedaan in drijdubbel te Brussel,
 den 13 februari 1924. Registratiehoofd
 van aanbesteding zitting.

Ex. Dewez
 Voorzitter



Geregistreerd te Hamme den negenden maand 1924
 en blad een verzening deel 66 blad 29 vak 13
 Ontvangen negentien maand januar
 De Ontvanger,

17-1900

[Handwritten signature]

1924
 Ontvangen kwint maand februari
 van het register van teboekstelling
 Algemeene volgorde n^o 1095 . Teboekgesteld.
 Ingeschreven op het kantoor van Scheepvaartbetrieven
 te Antwerpen, den 18 April 1900 naar en vestig,
 onder nummer 5 van artikel 509

XXXVIII. Bijlage: Lijst van bezochte spitsen (periode april 2015 – juli 2016)*

* enkel de bezoeken aan schepen van het type spits werden in deze lijst opgenomen

	Aard bezoek	Schip
1.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Marie
2.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur (ingekorte en verbouwde) spits De Moor
3.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Ludwina + gesprek schippersvrouw
4.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Dover + gesprek bewoner
5.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Renfort + opmeting + gesprek bewoner
6.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Loam + opmeting + gesprek bewoner
7.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Frajac + gesprek eigenares
8.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Mariposa
9.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Scaldis + gesprek eigenaar
10.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Conchita + gesprek eigenaar
11.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Alphons
12.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Lou + gesprek huurster
13.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits [Floating Desk]
14.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Ares
15.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Rejean + gesprek bewoner
16.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Ship-ping
17.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Sarajana + gesprek eigenaar
18.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Bilbo + telefoon eigenaar
19.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Peps
20.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Charles
21.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Michel
22.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Leopard
23.	bezoek interieur	Bezoek interieur spits Panter + gesprek eigenaars
24.	bezoek exterieur	Bezoek exterieur spits Santa Maria
25.	bezoek interieur	Bezoek interieur beschermde spits Mon Désir
26.	bezoek interieur	Bezoek interieur beschermde spits Liomar
27.	Bezoek interieur	Bezoek interieur beschermde spits Alyv
28.	Bezoek interieur	Bezoek interieur spits Lauranda
29.	Bezoek interieur	Bezoek interieur beschermde houten waal Céphée
30.	Bezoek interieur	Bezoek interieur spits Esmeralda

Tabel 1: Lijst van bezochte spitsen (periode april 2015 – juli 2016)

XXXIX. Bijlage: Fiche gehanteerd bij het bezoeken van de schepen (periode april 2015– juli 2016)

2 Fiche zoals gehanteerd bij het bezoeken van schepen (periode april 2015- juni 2016). Deze fiche werd in de mate van het mogelijke ingevuld met het oog op het opmaken van een beknopte inventaris.

Naam:	<u>datum bezoek:</u>
Vorige na(a)m(en):	
Bouwjaar:	Bouwwerf:

Huidige eigenaar:

Vroegere eigenaar(s):

met kinderen:

Vooraf gevaren op:

met:

Huidige ligplaats: (thv)

Woning

Ligging: voor stuurhut / achter stuurhut / achteronder / stuurhut inbegrepen
aan de den / theehut / salonroef / paviljoen

Achterdek: gangboord / leefdek / ingenomen door roef / tabernakels

Toestand: bewaard / kleine aanpassingen / verbouwd / gesloopt

→ wijzigingen:

Buitenlicht door: patrijspooten / ramen / daklicht / ...

Verlichting door:

Verwarming door:

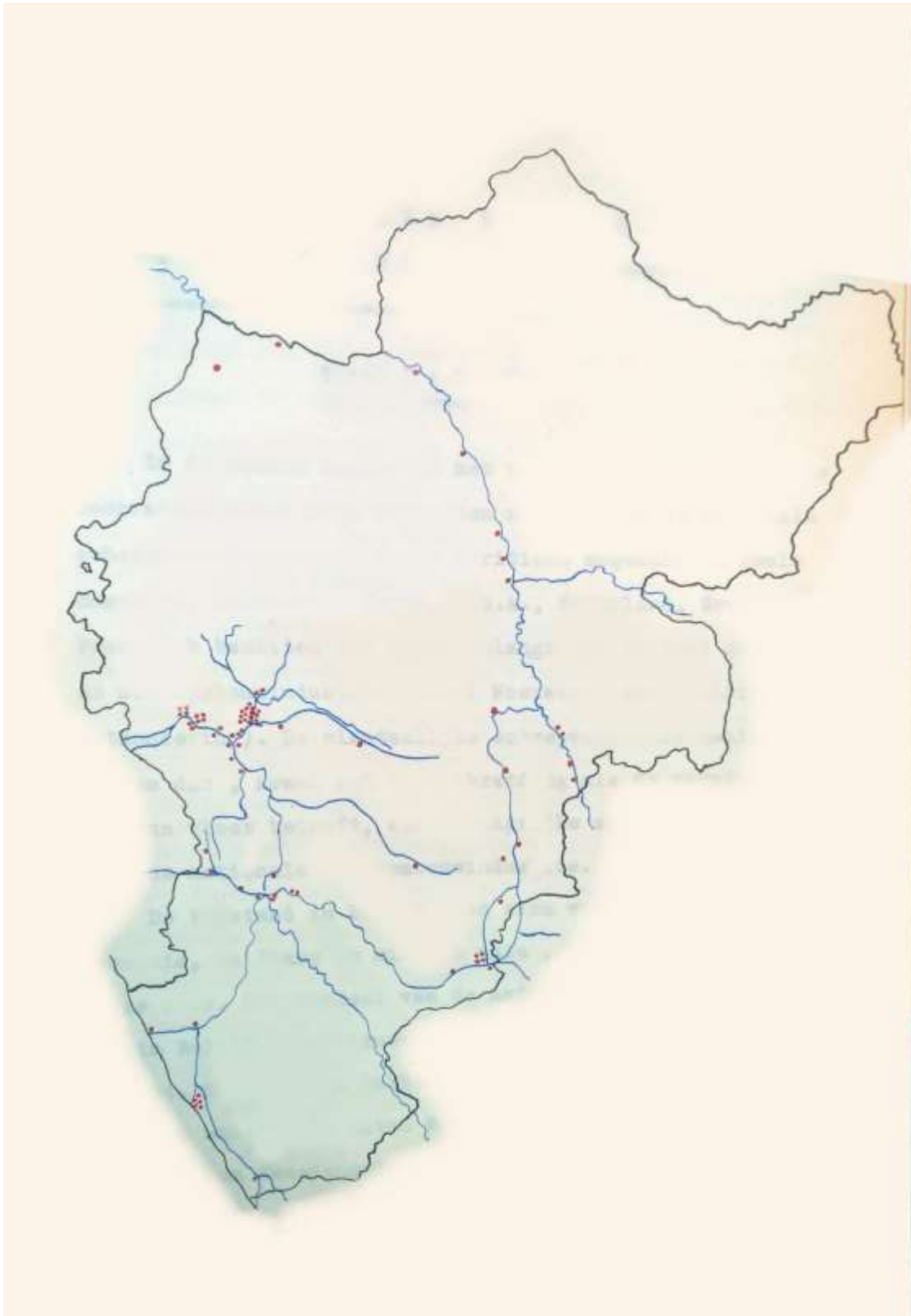
Gebruikte houtsoorten:

Vloer:

Opvallend:

Schets

XL. Bijlage: Handgetekende kaart van België met scheepswerven in 1952



Bron: WAETERLOOS, Hugo. *De scheepsbouw in België*. Diss. Lic. Economische wetenschappen, Rijksuniversiteit Gent, 1952, 25.