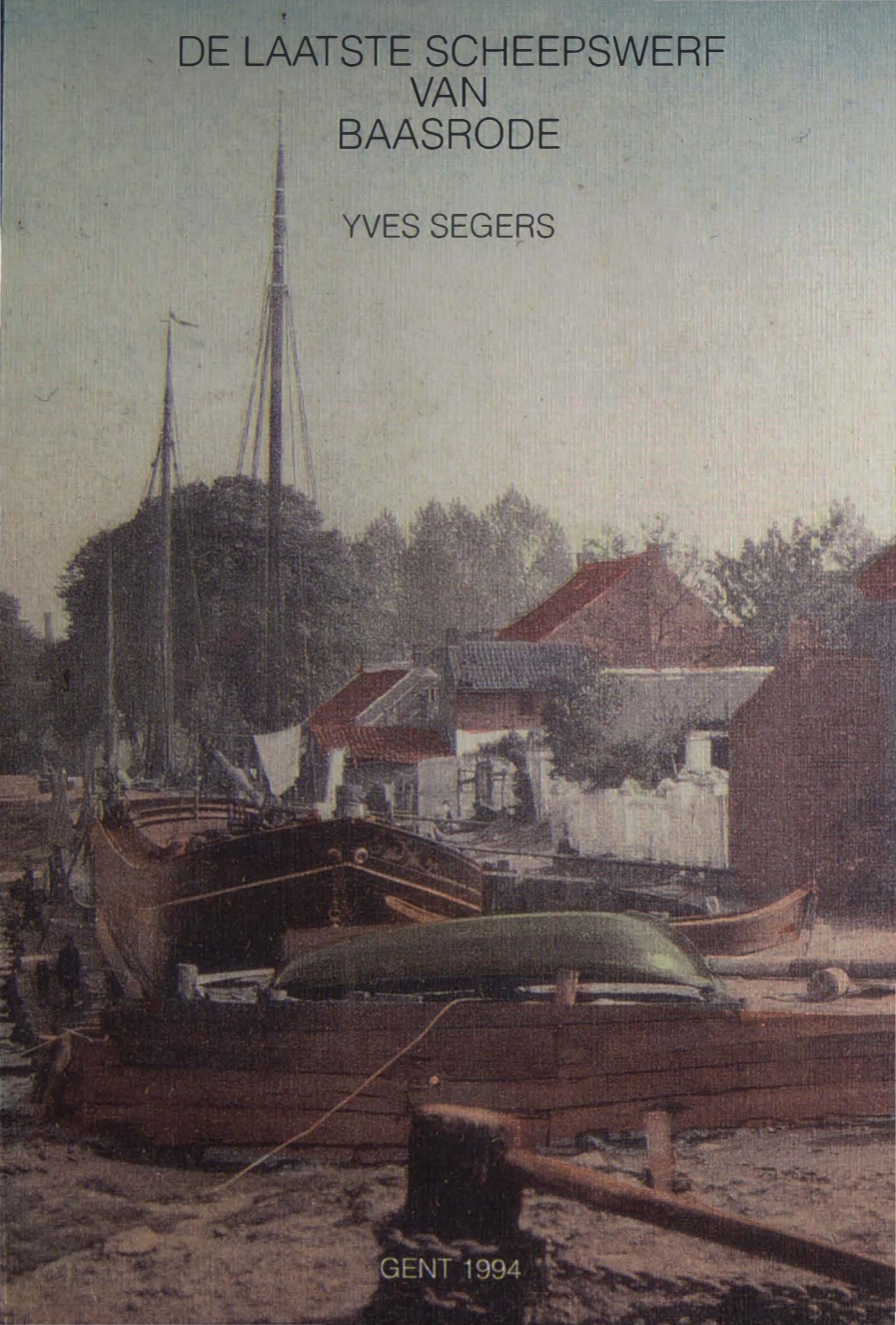


DE LAATSTE SCHEEPSWERF
VAN
BAASRODE

YVES SEGERS



GENT 1994

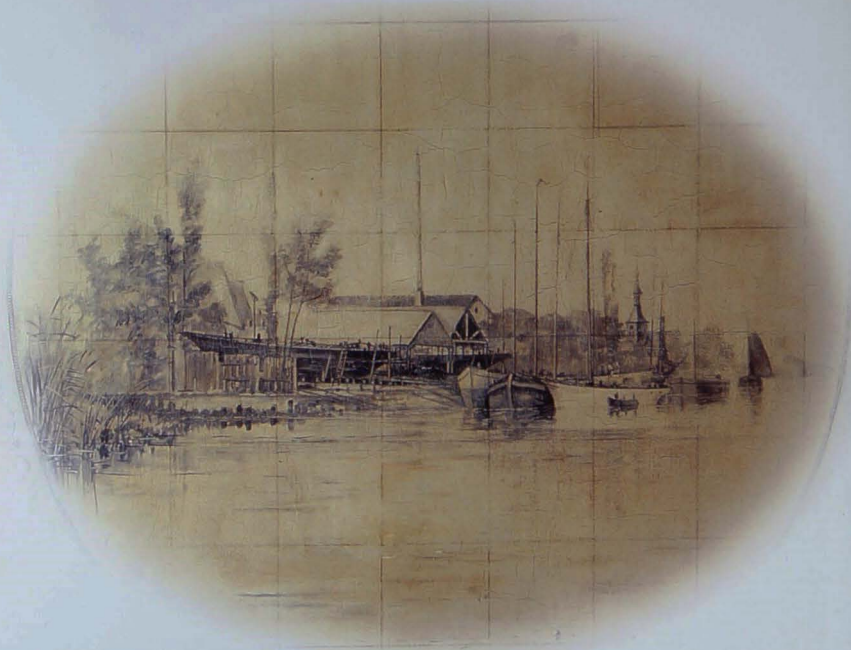
Uitgegeven in opdracht van
DE BESTENDIGE DEPUTATIE
VAN DE PROVINCIERAAD
VAN OOST-VLAANDEREN

H. BALTHAZAR, Gouverneur

J. VALLAEYS, P. WILLE, A. VERCAMER,
R. KOOLBRANT, J.-P. VAN DER MEIREN,
G. MEERSSCHAERT-DE MEYER,
Bestendig Gedeputeerden

A. DE SMET, Provinciegriffier

De illustraties op de voor- en achterkant zijn details
van een postkaart met een Scheldezicht van
Baasrode rond de eeuwwisseling.



DE LAATSTE SCHEEPSWERF
VAN
BAASRODE

YVES SEGERS

GENT 1994



BASERODE, OP DE SCHELDE GELEGEN, EN VAN EEN ZEER SCHOONE KAAI VOORZIEN

De naam Baasrode of "Baceroth" vinden we voor het eerst terug in een diploma van 29 juni 821 toen Lodewijk de Vrome, koning van het Frankische rijk, een pachthoeve schonk aan de abdijs van Elnon.

Een sluitende verklaring voor de plaatsnaam Baasrode is er niet. Hoewel er over het tweede deel "rode" wel een consensus bestaat - het duidt een open plaats in het bos aan - geldt dit niet voor het eerste deel. Sommige toponymisten verklaren "Baas" als woest, wild of onvruchtbaar, anderen menen dan weer dat het afstamt van "baai" en dus slaat op een plaats waar de schippers hun schepen in legden om te overwinteren (Baai'srode). Het Baceroth-domein bestond aanvankelijk uit drie parochies, met name Baasrode Sint-Ursmarus (het huidige Baasrode), Baasrode Sint-Amands (het huidige Sint-Amands) en Baasrode Sinte-Maria (het huidige Mariekerke). Sommige geschiedschrijvers, zoals Boeykens en Lindemans, voegden hier nog Baasrode Sinte-Gertrudis of het huidige Vlassenbroek aan toe, maar dit wordt o.a. door Verbesselt tegengesproken. Hij beweert dat Vlassenbroek een afzonderlijk domein was, gewonnen op het Vlassenhout, een boscomplex dat zich uitstrekte langs de Scheldeoever over Dendermonde, Sint-Gillis en Vlassenbroek. Baasrode Sint-Ursmarus werd waarschijnlijk gesticht eind 9de-begin 10de eeuw, na Baasrode Sint-Amands (9de eeuw), maar vóór Baasrode Sinte-Maria (11de eeuw).

Toen in de loop van de 11de eeuw het Land van Dendermonde en het Land van Bornem werden gevormd, viel het domein op "wereldlijk" vlak uiteen. Baasrode Sint-Ursmarus werd, net als Vlassenbroek, in het Land van Dendermonde opgenomen. In Baasrode Sint-Amands verwierven de heren van Dendermonde samen met de Berthouts, heren van Grimbergen, de voogdijrechten, terwijl de abt van Lobbes de overheer bleef. Baasrode Sinte-Maria werd bij het Land van Bornem ingelijfd.

In 1139 viel het Baceroth-domein ook "geestelijk" uit elkaar. Bisschop Niklaas van Kamerijk schonk de parochie Baasrode Sint-Ursmarus aan de abdijs van Affligem, terwijl de twee andere afhankelijk bleven van de abdijs van Lobbes.

Het oudste bewoningscentrum van Baasrode was waarschijnlijk gelegen ter hoogte van de Briel, ook Kuitelgem genoemd, waar twee oude heerbanen op elkaar aansloten. De eerste kwam van Dendermonde over Sint-Gillis en het huidige Baasrode-dorp, de tweede was de heerbaan van Artesië die Dender en Schelde,

Dit schilderij van 1609, bewaard in de Nationale Bibliotheek van Wenen en opgenomen in de *Albums de Croÿ*, is de oudste afbeelding van de Baasroodse scheepswerven.

In de linker benedenhoek bemerkt men timmerlieden bij een schip dat in aanbouw is.

over Lebbeke, met elkaar verbond. Het is op die plaats dat het eerste veer en de eerste kaai moeten gesitueerd worden.

Toen echter in de loop van de 11de eeuw het Hertogdom Brabant via Buggenhout, en dan meer bepaald via de Oude Briel, een uitweg kreeg naar de Schelde, en de kaai overnam, stichtte de abdi van Lobbes een nieuwe kaai en een nieuw veer ter hoogte van de huidige Baasroodse parochiekerk. Op die plaats zou na verloop van tijd "een capelleken ten dienste des volcx ende reysende man" gesticht worden omdat daar "ene grooten toeloop" was.

De kaai die tot ver in de 19de eeuw eigendom bleef van de kerk betekende een zeer grote bron van welvaart voor het kleine Schelgedorp. Als stapelplaats van de Antwerpse koopwaren leefde Baasrode tijdens de middeleeuwen schitterende tijden, maar een tweetal branden omstreeks het midden van de 16de eeuw veranderden die situatie grondig.

En het bleef niet bij die rampen. Op 14 augustus 1579 werd Baasrode, waar vier vendels Gentse krijgslieden gelegerd waren, door Waalse soldaten belegerd. Een groot aantal inwoners en soldaten verloor bij de gevechten het leven en het dorp werd door de Walen ingenomen en geplunderd. Waarschijnlijk werden bij die gevechten de kerk en het "hof van Peene" grotendeels verwoest.

Dit hof was tussen 1450 en 1500 gebouwd door de Halewijns, heren van Baasrode. In de 11de eeuw was Baasrode in handen gekomen van de heren van Moerzeke, leenmannen van de heren van Dendermonde. Het werd pas een zelfstandige heerlijkheid toen Geerard van Maldeghem in 1410 huwde met de dochter van de heer van Moerzeke. Baasrode kwam vervolgens in handen van de Vilains (tot 1456), van Jan Van den Driessche, van de Halewijns (tot 1575), van de hertog van Beieren (tot 1588) en van Karel van Mansfeld en zijn echtgenote Maria Kristine van Egmont, dochter van Lamoraal en hertogin van Bournonville. Na haar dood kocht Maurits van Nassau de heerlijkheid Baasrode, maar hij deed haar na amper zes jaar, in 1619, van de hand aan Alexandre de Bournonville, zoon van Maria Kristine van Egmont. Baasrode zou dan tot aan de Franse revolutie in het bezit blijven van het geslacht de Bournonville. Na de verwoestingen in de 16de eeuw ontkwam Baasrode ook niet aan de rampen die gepaard gingen met de verovering van onze streken door Lodewijk XIV. In 1684 ging het samen met "verscheidene plaatsen van het omliggende" in de vlammen op. Van dan af zou het echter beter verlopen. Het floreren van de scheepstimmerwerven vanaf het einde van de 17de eeuw bracht opnieuw welvaart in het Schelgedorp ¹.

Dankzij zijn gunstige ligging, op het punt waar de noord-zuid loop van de Schelde een oost-westelijke richting aanneemt, ontpopte Baasrode zich eeuwen geleden tot een centrum van

scheepsbouw, visserij en vooral handelsvaart. De middeleeuwse zeilschepen konden in één tij van Antwerpen naar Baasrode varen en omgekeerd. In een volgende hoogwaterperiode geraakte men dan tot in Gent. Om de tol in Dendermonde te ontlopen, gebruikten de kooplieden uit de stad en het Land van Aalst de kaai van Baasrode als laad- en losplaats. De oude heerbaan van Artesië en Henegouwen zorgde voor de verbinding over het land.

Een aantal geschriften wijst op het grote belang van Baasrode voor de regionale handel. Zo lezen we bij De Potter en Broeckaert dat Wauters in zijn werk "Histoire des environs de Bruxelles" vermeldt "dat er in het Brabantsche dorp Merchtem in het evengemelde tijdvak (de middeleeuwen) eene gestadige beweging was waar te nemen van heen- en wedertrekkende wagens en reizigers uit Artesië en Henegouw naar de Neder-Schelde en voornamelijk naar Baasrode"².

Verscheidene malen protesteerde de stad Dendermonde bij de vorst tegen de voor haar financieel nadelige tolontduiking door de handelaars uit Aalst, maar het zou duren tot 1540 vooraleer zij van Keizer Karel uiteindelijk het alleenrecht van laden en lossen bekwam.

Dat was niet alleen nadelig voor Baasrode, maar vooral voor de Aalsterse kooplieden, die van dan af afhankelijk werden van hun grootste rivaal, Dendermonde, om de Schelde (via de Dender) te bereiken. Een gunstige en voordelige uitweg naar de Schelde was immers zeer belangrijk vermits Antwerpen zich in die periode had opgewerkt tot de voornaamste haven van onze gewesten. De Aalsterse handelaars stoorden zich dan ook niet aan het dekreet van 1540 en zetten hun handel via Baasrode verder. Toen die overtreding echter dreigde uit te lopen op een rechtszaak, sloten Aalst en Dendermonde in november 1550 de overeenkomst om in Baasrode alleen nog bier te lossen. De malaise in het Scheldedorp werd nog vergroot door de brand van 1558, die de tweede was in dertien jaar tijd. De stadsgrieff van Dendermonde schreef in de notulen: "alle schiptimmersaeten, huizen van commerce ende houtsaegeryen in Bastrode waeren verdestreweerd". Kwade tongen beweerden zelfs dat de branden werden aangestoken door Dendermondse soldeniers, maar dat valt niet meer te achterhalen. Het zorgde in ieder geval voor een eeuwenlange rivaliteit³.

Dat er zich in de eerste helft van de 16de eeuw reeds scheepswerven bevonden in Baasrode, mag men gezien de grote handelsdrukte, zonder meer aannemen. De oudste concrete gegevens over scheepsbouwactiviteit dateren nochtans pas van 1572, dus van na de grote brand. De penningkohieren van dat jaar vermelden ene Verhavert als "schipmaker met een huysken met een erve achter aen tschelde". Het feit dat we in die bron slechts één scheepmaker aantreffen, houdt ongetwijfeld verband

met het verbreken van de contacten met Aalst en met de twee grote branden. Een eerste afbeelding van de Baasroodse scheepswerven vinden we terug op een schilderij uit 1609, dat werd opgenomen in de "Albums de Croÿ". Het verschaft ons een zicht op de Schelde met de aangrenzende dorpen Baasrode, Kastel en Sint-Amands. Naast de ruïne van het hof van Peene zien we duidelijk de scheepswerven, waar een schip in aanbouw is en een aantal timmerlieden druk bezig is met het zagen en in de juiste vorm hakken van het konstruktiehout.

Dat schilderij toont niet alleen aan dat de scheepsbouwactiviteit zich reeds bij het begin van de 17de eeuw had hersteld, maar laat vermoeden dat deze ook belangrijk was. De andere schilderijen uit de "Albums de Croÿ", die een beeld geven van de andere dorpen en steden langsheen de Schelde, beelden nergens anders deze nijverheidstak af, terwijl er in Antwerpen, Gent, Rupelmonde en Schelle ook timmerwerven waren. Betekent dit dat Baasrode toen één van de grootste scheepsbouwcentra aan de Schelde was?

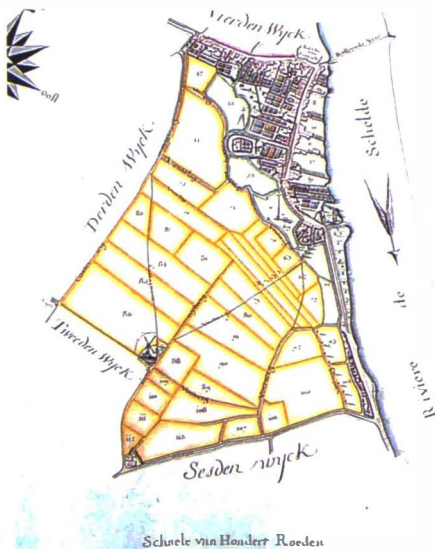
Feit is dat de bedrijvigheid op en rond de Baasroodse kaai opnieuw hoge toppen scheerde omstreeks het midden van de 17de eeuw. In "Verheerlykt Vlaandre" schrijft Sanderus: "Baserode is [...] op de Schelde gelegen, en van een zeer schoone Kaai voorzien, van waar de Schepen dagelijks met de Ebbe en Vloet na Antwerpen af en aan vaaren"⁴.

Hoe de scheepsbouwnijverheid in Baasrode evolueerde doorheen de 17de en een groot deel van de 18de eeuw, is echter veel minder duidelijk. Diepgaand archiefonderzoek zou hierover misschien uitsluitsel kunnen brengen.

EEN OVERVLOED AAN SCHEEPSWERVEN

Een beter beeld van de scheepsbouwindustrie krijgen we vanaf de tweede helft van de 18de eeuw. Volgens de industriële telling van 1764 telde Baasrode toen vijf werven die elk 20 arbeiders tewerkstelden, wat van Baasrode veruit het belangrijkste nijverheidscentrum van het arrondissement Dendermonde maakte en bovendien één van de belangrijkste scheepsbouwcentra in de Oostenrijkse Nederlanden ⁵.

In de periode 1777-1835 werden er op negen verschillende percelen in Baasrode schepen gebouwd, wat wel niet betekent dat er op een bepaald moment negen timmerwerven tegelijkertijd actief waren. In 1777 waren het er vermoedelijk zes. Jan De Decker, Pieter De Landtsheer, Adriaan De Landtsheer, Jan Frans Van Praet, Frans Van Praet en Jan Van Eetvelt baatten elk een eigen werf uit ⁶. Een nijverheidsenquête van 1801-1802, georganiseerd door de Franse bezetter, belicht het grote belang van de vijf Baasroodse scheepswerven op dat moment. Een meester-scheepmaker uit Dendermonde berichtte: "La

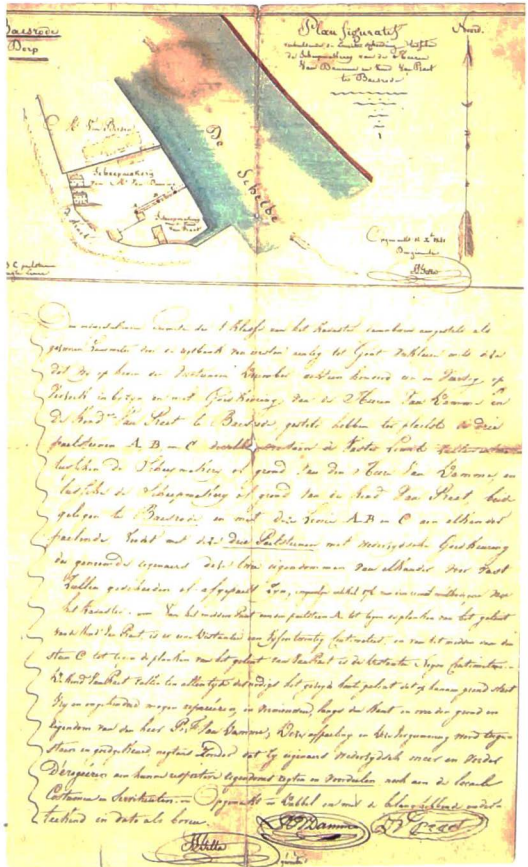


Het *Land & Caerteboek der prochie van Baasrode*, getekend door Pieter Francies Van Tieghem geeft een duidelijk beeld van de kadastrale situatie in 1777. Meer dan zes scheepstimmerwerven worden erop gelokaliseerd.

concurrence des cinq chantiers de Baesrode dont le moins considerable est ammoins occupé que celui de notre ville, influe encore beaucoup sur le très petit nombre de nos constructions". Een ambtenaar uit Ninove beweerde zelfs dat "Les bateaux qui vont par la rivière la dendre regulièrement jusqu' à la commune d'Ath, sont presque tous construits à Baesrode près Termonde".

De Franse overheid was blijkbaar onder de indruk van de goede staat van dienst van de scheepsbouwers uit de kleine Schelde-gemeente. In de periode 1806-1814 eiste ze een twintigtal Baasroodse scheepmakers en grofsmeden op om op de Keizerlijke Scheepswerven in Antwerpen, Vlissingen en Oostende mee te helpen aan de bouw van grote oorlogsschepen voor de vloot

In 1841 werden de aan elkaar palende scheepswerven van de families Van Damme en Van Praet officieel door een beëdigd landmeter opgemeten. De exacte scheidingslijn werd op papier gezet.





Vanop de andere Scheldeoever krijgt men een duidelijk beeld van de scheepswerven van de families Van Damme en Van Praet. Links bevindt zich de werf van Van Praet met de toegang tot het droogdok. Rechts ervan ziet men de werf van Van Damme.

van Napoleon. Dit gebeurde echter niet altijd met de volle zin. Zo deserterden in 1810 vier scheepmakers omdat ze de soldij van 1 frank per dag, waarmee ze zelf voor onderdak en voedsel moesten zorgen, veel te weinig vonden ⁸.

Omstreeks de eeuwwisseling beschikte Baasrode trouwens niet alleen over bloeiende scheepswerven, maar ook over een kleine handelsvloot met een vijftal zeeschepen tot 140 ton, die regelmatig de Franse havens Le Havre, Rouen, Bordeaux en Marseille aandeden ⁹.

Tijdens de Hollandse periode (1815-1830) was Baasrode al even bloeiend. Dagelijks meerden er verschillende schepen aan en verhandelden kooplieden allerlei waren op de verschillende kaaien die Baasrode rijk was. Uit de bewaarde herstelnota's van de scheepswerf van Emanuel De Landtsheer (later Van Damme) blijkt dat in die dagen één schip op vijf zijn thuishaven in een noordelijke provincie had ¹⁰.

De Belgische revolutie van 1830 gooide echter roet in het eten. De Nederlanders sloten de Schelde af waardoor de internationale handel over die stroom bijna onmogelijk werd. De gevolgen voor de scheepsbouwrijverheid in Baasrode waren dan ook zwaar. Hoewel de gemeente in 1835 nog steeds zes scheepswerven telde, stond de activiteit van die ondernemingen op een zeer laag pitje. Een document uit de jaren vijftig beschrijft de situatie omstreeks 1835 in Baasrode als volgt: "door verschillende omstandigheden (is) dien tak van nyverheid zoo niet geheel en al uitgedoofd, dan toch in zulk eenen kwynenden toestand gebracht, dat er wynig, ja byna geen werk meer was, vele werklieden vervielen in armoede, zoo dat men met reden voor de toekomst moest vrezen" ¹¹.

Die zware recessie had natuurlijk zijn gevolgen. Reeds in 1837 was het aantal scheepswerven gedaald tot vier en omstreeks 1860 waren de families Van Damme en Van Praet, die toen elk één scheepswerf uitbaatten, de enige overgebleven scheeps-

bouwers in het dorp. Van dan af zou het scheepsbouwgebeuren in Baasrode nog uitsluitend door die twee families worden bepaald. In 1912 ontstond nog wel een derde werf, "De Toekomst/L'avenir" rechtover het gemeentehuis, maar die was eveneens eigendom van een Van Praet.

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

Jan Frans Van Damme, nazaat van een landbouwersfamilie, kocht op 20 januari 1790 van de erfgenamen van Francis Van Praet "ene schoonen huize ende schiptimmersaete". In datzelfde jaar huwde hij met Anna Francisca Vernimmen en vroeg hij aan de heer van Baasrode, de hertog de Bournonville, toelating een herberg in het pas aangekochte huis te mogen openen en het wapen van de heer als "enseigne" uit te hangen. Dit werd toegestaan en de herberg kreeg de naam "'s Heeren Wapen". Jan Frans verdiende aanvankelijk de kost als herbergier en koopman in hout, steenkool, vuilnis en allerlei soorten steen, waarbij hij hoofdzakelijk handel dreef met Hollandse kooplieden. Zo kocht hij in 1819 voor zeven achtereenvolgende jaren "al de vuilnis hoe ook genaemd" van Schiedam, leverde hij jarenlang steenkool aan "'t lant van Marcken" (een eiland in de Zuiderzee) en verkocht hij zink, blauwe en Doornikse steen aan handelaars uit Amsterdam, Breda, 's Hertogenbosch, Werkendam en Vlissingen¹². Er waren trouwens meerdere steenhandelaars in Baasrode. Op 27 november 1829 schreef de gemeentegriffier in de notulen "... dat er te Baesrode verscheidene kooplieden in steen aangetroffen worden, welke dezelve aldaar na Zeeland en andere noordelijke provintien afladen..."¹³.

Ondanks het feit dat hij zelf een aantal binnenschepen bezat, baatte Van Damme de oude scheepswerf achter zijn herberg "'s Heeren Wapen" niet uit .

Daarin kwam verandering na het overlijden van zijn zuster Maria Anna en haar man Emanuel De Landsheer, een meester-scheepmaker die zijn timmerwerf net naast de herberg van Jan Frans Van Damme uitbaatte. Omdat de scheepswerf van De Landsheer zwaar verlieslatend was geweest en de schulden zich hadden opgestapeld, werden alle bezittingen van de gemeenschap De Landsheer-Van Damme, waaronder dus ook de "zate", openbaar verkocht. Tijdens de eerste zitting, die plaats had op 18 maart 1826, bracht de Dendermondse rentenier Lodewijk Marie Le Begue een bod van 1.832 gulden nederlands uit op het "huys ende erve met schipstimmerwerf". Hiermee ver-

wierf hij echter niet de eigendom, want tijdens de tweede zitting een week later bood Francis Verheyden, een handelaar uit Den-dermonde, zes gulden nederlands meer. Verheyden verklaarde onmiddellijk dat hij gehandeld had in naam van Jan Frans Van Damme, die de nieuwe eigenaar werd voor 1.838 gulden nederlands¹⁴.

Waarschijnlijk vertrouwde Van Damme de technische en praktische leiding over de twee scheepswerven die hij nu bezat toe aan een meester-gast - Van Damme was tenslotte koopman - die tevens de opdracht kreeg zijn oudste zoon en opvolger Petrus Franciscus de nodige scheepsbouw-kennis bij te brengen.

Het hoogtepunt uit zijn korte loopbaan als scheepsbouwer kende Jan Frans ongetwijfeld in november 1827 met het van stapel-lopen van het koopvaardij-schip "Baesrode", een grote brik van 340 ton¹⁵. Hoeveel arbeiders er vóór de Belgische onafhankelijkheid tewerkgesteld waren op de werf is zeer moeilijk in te schat-ten. Toch mogen we aannemen dat het om enkele tientallen ging, zeker wanneer er een groot (zee)schip werd gebouwd.

Na de dood van zijn vader in 1832 nam Petrus Franciscus de leiding van de onderneming op zich en kon hij de timmerwerf uitbouwen tot één van de meest toonaangevende van het jonge koninkrijk België. De zaat bestond op dat ogenblik uit de vroe-gere werf van Emanuel De Landtsheer "met de verbeteringen en met bijvoeging van een weynig grond van de erf 's heeren wa-pen; in voege dat de notelaers en geheel de scheepsslede naer de schuer of magazijn van 's heeren wapen onder dit voorwerp zijn begrepen".

Uit de loon- en andere boekhoudkundige registers die in het Na-tionaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen worden bewaard, blijkt dat Van Damme in de tijdsspanne 1845-1860 tot 130 scheepmakers tewerkstelde en er grote koopvaardij-schepen voor reders uit Antwerpen, Gent en Leuven werden hersteld en gebouwd. In 1852 liep er de "Léopold Ier" van stapel, het op dat moment grootste koopvaardij-schip dat sedert de Belgische onaf-hankelijkheid was gebouwd. Van Damme kreeg in die periode zoveel bouw- en herstelorders binnen, dat hij zich genooddaakt zag de kleine scheepswerf van Pieter Jan De Landtsheer, die zich op de Driehuizen bevond, voor een aantal jaren te huren om er vooral binnenschepen te kunnen herstellen.

Vanaf 1860 brak echter een diepgaande crisis uit, die de al zo minieme Belgische handelsvloot als sneeuw voor de zon deed verdwijnen, zodat de werkzaamheden bij Van Damme zich nood-gedwongen toespitsten op het vervaardigen van allerlei binnen-schepen en vissersvaartuigen. De recessie sloeg zelfs zo hard toe dat Petrus Franciscus in 1858 verplicht was 60.000 frank te lenen om het hoofd boven water te kunnen houden. Vier jaar later verkocht hij noodgedwongen voor bijna 40.000 frank aan onroerende bezittingen¹⁶.

In 1894 werd op de werf van Van Damme het kleine magazijn afgebroken en vervangen door een grote loods onder een pannendak.



Eén van de oorzaken voor de lening en de verkoop van ongetwijfeld de slechte economische situatie. Het Kollege van Burge-meester en Schepenen meldde in 1859 dat de werf "min bloeyende (was) uit oorzaak dat er thans gene zeeschepen meer worden gebouwd" ¹⁷. Een aantal verkeerde beleggingen kan dat probleem nog hebben versterkt. Petrus Franciscus onderhield goede contacten, zowel vriendschappelijk als zakelijk, met Pierre-Jean Spilliaerd, een rijke en voorname koopvaardij-reder uit Antwerpen. Deze laatste was in 1853 mede-oprichter van de "S.A. Belge des Bateaux à Vapeur Transatlantiques", die echter zeer weinig sukses kende en reeds in 1859 werd opge-doekt met zware verliezen ¹⁸. We vermoeden dat Van Damme ook participeerde in die maatschappij, weliswaar op veel klei-nere schaal dan Spilliaerd, maar dus ook meedeelde in de fi-nanciële klappen. Dit vermoeden wordt nog gesterkt wanneer we weten dat Spilliaerd en Van Damme aandelen bezaten van de scheepvaartlijn met stoomschepen naar de Levant.

AVIS
AUX INTERESSES!!!

Les Messieurs **VAN DAMME FRERES**, constructeurs de Bateaux à Bassefond, ont l'honneur de vous informer qu'ils ont repris à leur charge, ainsi qu'ils l'ont déjà fait, la construction de

VAN DAMME FRERES & ADAM,
ont l'honneur de vous annoncer qu'ils ont repris à leur charge

Bateaux en Fer et en Acier.

Ils ont l'honneur de vous annoncer qu'ils ont repris à leur charge la construction de

VAN DAMME FRERES et ADAM,
BARSEDE

BERICHT
AAN DE BELANGHEEBENDE!!!

De ondergeteekende **VAN DAMME GEBROEDERS**, constructeurs van Bateaux, hebben de eer U te berichten, dat zij hunne constructie voor Bateaux, wederom in handen

VAN DAMME GEBROEDERS & ADAM,
zou wederom met altem. hebben overgenomen, van het bouwen van

IJzeren en Stalen Schepen.

De ondergeteekende **VAN DAMME GEBROEDERS**, constructeurs van Bateaux, hebben de eer U te berichten, dat zij hunne constructie voor Bateaux, wederom in handen

VAN DAMME GEBROEDERS et ADAM,
BARSEDE

De gebroeders Emile en Cesar Van Damme stichtten in 1894 samen met Henri Adam een Naamloze Vennootschap die zich specifiek zou toeleggen op de bouw van schepen in ijzer en staal.

Op 27 februari 1858 schreef Spilliaerdts aan Van Damme dat hij "cinquante actions bateaux à vapeur sur le Levant" had gekocht, waarvan er dertig voor hemzelf bestemd waren en twintig voor Van Damme¹⁹. Ook die maatschappij ging succesloos ten onder. Het is trouwens goed mogelijk dat Spilliaerdts, die de beste klant was op de scheepswerf, nog openstaande rekeningen had en die niet meer kon afbetalen, waardoor de scheepsbouw-onderneming nog dieper in de problemen kwam.

In 1875 overleed Petrus Franciscus Van Damme op 72-jarige leeftijd en liet hij de scheepswerf over aan zijn vrouw, Cornelia Juliana Neerincx, en zijn twee zonen Emile en Cesar, die de praktische leiding van de scheepswerf "Van Damme Gebroeders" in handen kregen. De oudste zoon, Carolus Augustus, was reeds in 1874 uitgeweken naar Sint-Jans Molenbeek waar hij aan het kanaal Brussel-Charleroi een eigen scheepswerf uitbaatte en hoofdzakelijk "baquets de Charleroi" bouwde²⁰

Tijdens het beleid van Emile en Cesar Van Damme ging men in Baasrode over tot het bouwen van de eerste ijzeren en stalen schepen. Op 24 april 1894 stichtten Emile en Cesar samen met een "chef d'atelier" uit Willebroek voor een termijn van twintig jaar de "Société Anonyme Van Damme frères & Adam -pour la construction de bateaux en fer et en acier". Dit betekende dat naast deze nieuwe, ook nog de oude vennootschap "Van Damme Gebroeders" bleef voortbestaan voor het bouwen van houten schepen en voor de handel in hout. De overgang van hout- naar metaalbouw bracht de Baasroodse scheepmakers enigszins in de problemen. Ze waren zeer goed onderlegd in het bouwen van houten vaartuigen, maar hadden geen kennis en geen ervaring met het bewerken van ijzer en staal. Noodgedwongen deden de eigenaars een beroep op Henri Adam, die belast werd met de leiding van de werkzaamheden in de ateliers en het tekenen van de scheepsplannen. Emile Van Damme verkreeg "la signature social" en beschikte over het alleenrecht om kontrakten af te sluiten tot 20.000 frank. Eens dat maximum bereikt, had hij de toestemming nodig van de twee andere geassocieerden. De drie vennoten brachten elk een kapitaal van 6.500 frank in en een deel van de scheepswerf: "le bureau, magasin et hangar couvert" werd eigendom van de vennootschap. De nettowinst die elk jaar op 31 maart zou worden vastgesteld, verdeelde men als volgt: Emile en Cesar Van Damme verkregen elk 2/5den, Henri Adam verwierf 1/5de²¹.

Adam, een jarenlange vriend van de Van Dammes en getuige bij het huwelijk van Emile met Joanna Serraes in 1893, hield zich trouwens uitsluitend bezig met het bouwen van metalen schepen. De activiteiten op de "houten werf" werden door Emile en Cesar Van Damme op de voet gevolgd. Samen met Henri Adam



Emile en Cesar Van Damme kregen in 1875 de leiding van de scheepswerf "Van Damme Gebroeders" in handen. Beide werf-eigenaars speelden ook op politiek vlak een belangrijke rol. Emile werd schepen van Baasrode en werd opgevolgd door zijn broer Cesar, die tot aan zijn dood in 1916 zelfs volksvertegenwoordiger is geweest.



Tussen de verschillende scheepsbouwers groeiden familiebanden. Zo huwde de dochter van Petrus Joannes Van Praet, Maria Constance, in 1889 met Cesar Van Damme.

zakten een twintigtal Willebroekse metaalarbeiders naar Baasrode af om de plaatselijke scheepmakers vertrouwd te maken met de nieuwe machines en technieken. Na ongeveer een jaar keerden de meesten reeds terug naar Willebroek, al vestigden enkelen, waaronder de families Mainil, Volckaert en Robyn, voormalige ketelmakers en metaalbewerkers, zich definitief in Baasrode en bleven zij en hun nazaten nog tientallen jaren op de scheepswerven actief²².

Ondertussen was ook Cesar Van Damme op 7 september 1889 gehuwd met buurmeisje Maria Van Praet, een dochter van scheepsbouwer Petrus Joannes Van Praet. Diezelfde dag nog vertrokken ze op huwelijksreis naar Italië. Ruim drie weken later, op 29 september, organiseerden de beide families een diner "à l'occasion du retour des jeunes époux". Een mooie, met de hand geschreven menukaart is daarvan bewaard gebleven. De aangeboden gerechten zijn indrukwekkend en getuigen van de welstand van de twee scheepsbouwfamilies.

In tegenstelling tot hun (voor)ouders huwden de beide broers niet in gemeenschap van goederen. In het huwelijkskontraat van Maria Constance en Cesar lezen we dat er "eene gemeenschap van aanwinsten (zal) bestaan begrijpende alleenlijk de roerend en onroerende goederen die zij door hunne gemeenzame vlijt, arbeid en nijverheid [...] zullen verkrijgen".

De bedoeling daarvan was natuurlijk hun vermogen, en dan vooral de scheepsbouwonderneming, binnen de familie Van Damme te houden. Dat vermogen was zeer zeker niet gering. In 1884 had de moeder van Cesar en Emile al haar bezittingen, en die vertegenwoordigden toen een waarde van maar liefst 250.000 frank, aan haar beide zonen en dochter Maria Joanna geschonken.

Dat dit een aanzienlijk bedrag was, wordt duidelijk wanneer we het vergelijken met het jaarloon van een arbeider op de scheepswerf. Een scheepmaker 1ste klasse die "oud werk" verrichtte, wat de best betaalde arbeidsfunctie bij Van Damme was, verdiende drie frank per dag. Wanneer we ervan uitgaan dat hij jaarlijks 300 dagen werkte, betekent dit een jaarloon van 900 frank, wat nog geen 250ste van de totale schenking uitmaakte.

Op 28 mei 1906 stierf Emile Van Damme, oud schepen van de gemeente Baasrode, onverwacht na een korte ziekte. Met veel eerbetoon en "door eene ontelbare schaar vrienden en kennissen, van heinde en ver" werd hij twee dagen later, zoals het eevrijzinnige betaamde, burgerlijk begraven. Vier arbeiders van de scheepswerf droegen de lijkst, waarna de Schippersgilde van Baasrode en de liberale Harmonie Sint-Cecilia volgden. Emile schonk in zijn testament, opgesteld op 26 mei, zijn aandeel in de "maatschappij voor het bouwen van schepen en vaertuigen" aan zijn broer Cesar. Dit gebeurde wel onder voor-

waarde dat Cesar elk jaar een som van 4.000 frank zou betalen aan zijn weduwe Maria Joanna Serraes en haar "zonder vergelding" bij hem zou laten inwonen.

De vennootschap "Van Damme frères & Adam" hield op te bestaan na de voorziene termijn van twintig jaar. Op 10 april 1914 verzuurde Cesar Van Damme een omzendbrief, waarin hij medede dat hij de onderneming overnam en dat de officiële naam van de scheepswerf voortaan "Chantiers Navals Cesar Van Damme" zou luiden.

Die gang van zaken was niet verwonderlijk. Cesar bezat, na het overlijden van zijn broer Emile, namelijk alleen de scheepswerf en Henri Adam had ondertussen de leeftijd van 65 jaar bereikt. Na twintig jaar metalen scheepsbouw was de scheepswerf op dat vlak niet meer afhankelijk van hem.

Cesar, die in 1904 als kandidaat van de liberalen verkozen was tot volksvertegenwoordiger, bleef echter niet lang aan het hoofd van de scheepswerf staan. Enkele maanden na de overname, op een moment dat de scheepsbouwonderneming met een tweehonderdtal werknemers een ongekende bloeiperiode beleefde, viel het Duitse leger België binnen en vluchtte de familie Van Damme naar Scheveningen in het neutrale Nederland. De laatste lonen werden uitbetaald begin juli 1914, hoewel er tijdens de oorlogsjaren nog gewerkt zou worden.

Cesar Van Damme, officier in de Orde van Leopold II, oud-schepen van de gemeente Baasrode, voorzitter van het "Comité belge de Scheveningen" en lid van het "Comité Officiel belge pour les Pays-Bas", een organisatie die hulp bood aan Belgische vluchtelingen in Nederland, stierf op 28 augustus 1916. Drie dagen na zijn overlijden werd hij voorlopig begraven op het kerkhof "De Nieuwe Eik en Duinen" in Scheveningen. In 1918 werd zijn stoffelijk overschot overgebracht naar het kerkhof van Baasrode.



In 1914 veranderde Cesar Van Damme de naam van zijn scheepswerf in "Scheepswerven/Chantiers Navals Cesar Van Damme". Die naam vindt men nog in de korte gevel van zijn werkplaats, die op de Schelde uitgeeft

Na de eerste wereldbrand namen Gaston en André Van Damme, de zonen van Cesar en Maria, het roer in handen en trachtten zij hun werf opnieuw te laten bloeien zoals in 1914.

In 1928 werd er een volledig nieuwe scheepswerf net buiten de dorpskern opgericht, waar bijna uitsluitend metalen spitsen van stapel liepen, maar de grote economische crisis van de jaren dertig was er de oorzaak van dat die werf nooit optimaal heeft gerendeerd.

In 1955, na ongeveer 130 jaar, hielden de scheepswerven Van Damme op te bestaan. De oude werf, waar men na 1928 alleen nog schepen herstelde, werd door Gaston Van Damme verkocht aan zijn buur en scheepsbouwer Gabriël Van Praet en bij de werf Van Praet-Dansaert gevoegd, terwijl een firma gespecialiseerd in waterbouwwerken de nieuwe "zate" overnam en er alle timmerbedrijvigheid stilletde²⁴.

DE SCHEEPSBOUW IN HET BLOED : DE FAMILIE VAN PRAET

De oudste informatie over scheepsbouwactiviteit verricht door leden van de familie Van Praet, dateert uit het eerste kwart van de 18de eeuw.

Op 8 januari 1723 bestelde het kapittel van Dendermonde bij de gebroeders Gillis en Frans Van Praet uit Baasrode "eene nieuwe ponte over hun veir t'Appels". Het vaartuig had een lengte van 50 Dendermondse voet en kostte 750 gulden²⁵.

Na de dood van Frans Van Praet in 1772, namen zijn drie zonen, Judocus, Jan Frans en Jan Baptist, niet enkel zijn werf over, maar zij stichtten ook elk een eigen timmerwerf aan de Schelde in Baasrode. Het zou ons te ver leiden de evolutie van die scheepswerven in detail te bespreken, maar omstreeks 1835 bestonden alleen nog de twee aanpalende scheepswerven van Petrus Johannes en van Josephus Judocus Van Praet. Joannes Frans, broer van de twee eerstgenoemden, baatte een eigen timmerwerf uit in Saint-Vaast (La Louvière) in de provincie Henegouwen en legde zich toe op het bouwen van houten baquets. Zijn werf werd zelfs de belangrijkste bouwplaats voor dat type van binnenschip in de 19de eeuw²⁶.

Om te kunnen optornen tegen de zeer sterke concurrentie van de scheepswerf Van Damme, besloten de twee broers op 18 mei 1853 zich te "vereenigen of te associeren voor het uitoeffenen van hun bedrijf van scheepmakers, en verdere koophandel van hout, kolen en zoovoorts". Petrus Joannes en Josephus Judocus waren dus niet uitsluitend bedrijvig in de scheepsbouw, maar zij dreven ook handel in o.a. hout en steenkool. Dit is niet verwonderlijk omdat het grondstoffen waren die men ook overvloedig

nodig had op een scheepswerf. Hout was toen nog het belangrijkste konstruktie materiaal en steenkool werd gebruikt in de smidse. Het verhandelen van deze produkten was een gemakkelijke bijverdienste die van pas kon komen wanneer de bouworders uitbleven.

De firma "P.J. Van Praet en broeder" kon over twee werven beschikken die een gezamenlijke waarde hadden van 11.850 frank. De waarde van het materieel bedroeg 1.500 frank, wat het kapitaal van de vennootschap op 13.350 frank bracht. Hierin was het "scheepshout, planken, riet, spijkers, scheepen in bouwing, pek en teir (en) de gelden in comptante penningen" niet begrepen. Het bestuur van de firma was in handen van Petrus Joannes. Hij verwierf "alleen de handteekening", waardoor de kontrakten slechts geldig waren wanneer hij ze had ondertekend, en hij verzorgde ook de boekhouding. Josephus Judocus had wel het recht de boeken in te kijken en om verantwoording te vragen, hij kon met andere woorden "ten allen tyde mededeeling en communicatie komen vragen en daarover de nazigt hebben". In één van de laatste artikels bepaalden de broers dat wanneer één van hen zou sterven, de andere het recht verkreeg één of beide werven met de bijhorende woonhuizen en het timmergereedschap te kopen voor de bovengemelde prijzen ²⁷.

Over de economische situatie van de scheepswerf hebben we zeer weinig tot geen gegevens. Een van de bronnen die ons inlichtingen zou kunnen verschaffen, is de industriële telling van 31 december 1880, maar de cijfergegevens die deze telling verschaft - 73 scheepmakers voor de werven Van Damme en Van Praet tesamen - laten ons niet toe de tewerkstelling op de scheepswerf "P.J. Van Praet en broeder" te achterhalen ²⁸. Wat we wel met zekerheid kunnen stellen is, dat het de onderneming financieel niet echt voor de wind ging. In 1875 zagen de twee broers zich namelijk genoodzaakt een bedrag van 12.000 frank te lenen bij een grondeigenaar uit Vilvoorde.

Toen Josephus Judocus in 1883 overleed, stelde de werf nog geen tien scheepmakers tewerk en rustte op de scheepswerf met bijhorende scheepsbouwerswoningen een zware hypoteek. De schuldenlast zou zelfs nog groter worden onder het beheer van Petrus Joannes Van Praet. Om de ene helft van de scheepsbouwonderneming te kunnen kopen van de erfgenamen van Josephus Judocus, was Petrus Johannes verplicht opnieuw een lening aan te gaan. Het ging om een bedrag van 13.000 frank, dat hij vond bij een rijke, bevriende weduwe uit het Gentse ²⁹.

Na het overlijden van Petrus Joannes Van Praet in 1892 nam zijn weduwe, Henrica Joanna Dansaert, dochter van een rijke

Op het einde van de jaren 1880 werd op de werf van Van Praet een volwaardig droogdok uitgegraven. Na de overstap van houtbouw naar metaalbouw in 1895 werden systematisch nieuwe ateliers opgetrokken om de kostbare machines in te plaatsen.



Brusselse koopvaardijreder, de zaken over en veranderde zij de naam van de werf in "Van Praet-Dansaert".

De weduwe van Petrus Joannes Van Praet, Henrica Joanna Dansaert, dochter van een rijke Brusselse koopvaardijreder veranderde in 1892 de naam van de werf in "Van Praet-Dansaert". Zij waagde in 1895 de overstap van hout- naar metaalbouw, één jaar nadat de gebroeders Van Damme haar daarin waren voorgegaan

Henrica Joanna legde in 1895 de basis voor het jarenlange succes van de scheepswerf door de overstap van hout- naar metaalbouw te wagen, één jaar nadat Van Damme haar daarin was voorgegaan. Piet Hoogendooren, een Nederlander uit Geertruidenburg (Noord-Brabant), werd voor een vrij hoog bedrag voor drie jaar ingehuurd (hij werd zelfs betaald op zon- en feestdagen) en bracht de kennis om metalen schepen te bouwen met zich mee. Nog geen jaar na zijn aankomst besloot de weduwe Van Praet-Dansaert echter de Nederlander aan de deur te zetten omdat hij de nodige capaciteiten niet bleek te bezitten.



Op 31 oktober 1896 werkten er volgens de industriële telling 31 arbeiders op de scheepswerf van de familie Van Praet. Een jaar eerder was men al gestart met het bouwen van de eerste ateliers of werkhuizen, die in 1904 zouden worden vervangen door de gebouwen die er nu nog staan ³⁰.

In 1902 liet Henrica Joanna Dansaert de scheepswerf over aan haar tien kinderen, die op 20 mei van dat jaar de "Société en nom Collectif Van Praet-Dansaert" oprichtten. Drie kinderen maakten echter geen deel uit van de nieuwe vennootschap en hadden daar elk hun eigen reden voor.

Livin, die de oudste was en huwde met Rosalie Van Der Ecken, bezat een eigen, weliswaar zeer kleine, scheepswerf in Dendermonde. Die zaat bevond zich aan de rand van de haven, waar nu de Dendermondse yachtclub haar aanlegsteiger en lokalen heeft. Livin heeft nooit nieuwe schepen gebouwd. Hij beschikte enkel over een strandingsbank, waardoor zijn werkzaamheden zich meestal beperkten tot het herstellen van de houten bovenbouw van de binnenschepen.

Arthur Van Praet had na zijn lagere school in Baasrode verder gestudeerd en bouwde aanvankelijk een loopbaan uit in het onderwijs. Hij was achtereenvolgens "surveillant" in het Koninklijk Atheneum van Gent, onderwijzer in Sint-Joost-ten-Node en hoofdonderwijzer in Zele en Baasrode. Bovendien begaf Arthur Van Praet zich ook op het politieke strijdtoneel en met succes, want hij mocht zelfs een vijftal jaren de burgemeesterssjerp van Baasrode omgorden. Waarschijnlijk had hij geen interesse om zich met de scheepswerf en de vennootschap in te laten en ontbrak hem de tijd daarvoor³¹.

Maria Constance was gehuwd met buur en "konkurrent" Cesar Van Damme, waardoor het voor haar min of meer onmogelijk was deel uit maken van de firma "Van Praet-Dansaert". Ten laatste in april 1912 breidde de onderneming haar activiteiten gevoelig uit. Onder impuls van Armand Van Praet werd de "Fabrique pour cables métalliques" opgericht. Dit bedrijf was gevestigd in de Statiesstraat naast de firma "P. Vermylen et fils" en vervaardigde niet alleen kabels voor de marine en de scheepvaart, maar ook waterdichte "baches", zeilen en dekleden³².

De werkzaamheden op de scheepswerf werden omstreeks de eeuwwisseling geleid door Emile, Edmond, Chrétien, Oscar en Gabriël Van Praet. Onder hun bestuur kende de onderneming een zeer grote bloei. De industriële telling van 1910 vermeldt een werknemersaantal van 134 eenheden, terwijl vier jaar later zelfs de kaap van 200 tewerkgestelden werd overschreden³³.



Edmond Van Praet leidde samen met zijn broers Emile, Chrétien, Oscar en Gabriël de scheepswerf "Van Praet-Dansaert" vóór de Eerste Wereldoorlog tot een zeer grote bloei.



LES CHANTIERS NAVALS DE BAESRODE
VAN PRAET-DANSAERT

Baesrode, le 16 Mai 1915
(PARIS D'ARRIÈRE)

CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS
DE
BATEAUX EN ACIER, FER ET BOIS
BATEAUX DU RHIN
BATEAUX À VERREUX, VOILIERS
CHALANCS
TANKS À PÉTROLE, YACHTS
BATEAUX DÉMONTABLES POUR L'EXPORTATION
RÉSÉROIRS, ETC.
RIVURE-MATAGE, BURINAGE
A L'ACIER COURBÉ
CORDAGES, VOILES ET BACHES
CABLES MÉTALLIQUES
MACHINES, MONTREUSES, BOURNEMENTS ET ACCESSOIRES
Scierie et Raboterie à Vapeur
BOIS DE CONSTRUCTION BOIS DU NOIR
ET DU FAYE
Les paiements se font le 15 et 31 de chaque mois
Adresser pour l'abonnement: VAN PRAET-DANSAERT
Manufacture BAESRODE-NORD
TÉLÉPHONE N° 38

*De ondergetekende heeft per
ij. Anthonis prater van het
schip "Clemence" verklaard bij
dijge ontwerpen te hebben de
verzekeringsofs van voornoemd
schip voor 1915 welks bedrag
zijnde Le 54500 op de bonven
van het betoef, dier anvarij, zijnde
de som van Le 174500*

*(aan of wijfkenning van 10% op. anvar ad)
24. de 1915
Bourmes*

Vóór de Eerste Wereldoorlog ont-
plooidde de werf "Van Praet-
Dansaert" een veelzijdige activiteit.
Het briefhoofd uit die periode ver-
meldt o.m. de bouw en herstelling
van houten, ijzeren en stalen sche-
pen, en de productie van metalen
kabels alsook van touwen, zeilen
en dekzeilen.

De economische situatie was in die jaren zelfs zo gunstig dat Edmond Van Praet het aandurfde in 1912 zijn aandeel in de vennootschap "Van Praet-Dansaert" te verkopen en een eigen scheepswerf ("De Toekomst/L'avenir") op te starten rechtover het Baasroodse gemeentehuis.

Kort na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog vluchtte de familie Van Praet naar Engeland en werd elke activiteit op de scheepswerf, die op dat ogenblik bijna uitsluitend ijzeren spitsen afleverde, stilgelegd. Wie er naar Engeland vluchtte en wanneer konden we jammer genoeg niet achterhalen. Feit is wel dat een aantal leden van de familie in 1918 in Sandford-Saint-Martin verbleef, waar ze de Belgische marineschilder en tekenaar Maurice Seghers ontmoetten ³⁴.

Na de oorlog herstelde de scheepsbouw zich vrij snel en een aantal leden van de familie Van Praet ging zijn geluk buiten het vertrouwde dorp zoeken. Walter, de oudste zoon van scheepsbouwer Edmond Van Praet, vertrok naar Villeneuve-la-Garenne (nabij Saint-Denis) in Frankrijk en begon aan de boorden van de Seine voor eigen rekening een scheepswerf die vandaag de dag, weliswaar onder een andere naam, nog altijd actief is. Gustaaf Van Praet zocht het dichter bij huis en richtte ten laatste in 1920 een scheepswerf op in Boom ³⁵.

Maar ook in Baasrode ging het de scheepswerf "Van Praet-Dansaert" voor de wind. In 1955 kochten Armand en Gabriël Van Praet nog de oude werf van hun buur Gaston Van Damme, waardoor ze over twee dokken beschikten waarin vijf schepen konden worden geplaatst en hersteld.

Vanaf de late jaren zeventig werden er echter nog zelden nieuwe schepen gebouwd bij Van Praet. Het treinverkeer en vooral de snelle opkomst van het vervoer met vrachtwagens vanaf de jaren zestig lag aan de basis van het snel dalend aandeel en belang van de binnenscheepvaart, wat grote gevolgen had voor de kleine scheepswerven.

Het verwonderde dan ook niemand toen in 1988 de laatste eigenaar, Robert Van Praet, besloot de boeken van de scheepsbouwonderneming "Van Praet-Dansaert" neer te leggen. Dat betekende meteen ook het einde van een eeuwenlange scheepsbouwtraditie in Baasrode ³⁶.

HET BELANG VAN DE SCHEEPSBOUWNIJVERHEID VOOR BAASRODE

In 1914, weliswaar één van de topjaren, werkten er ongeveer 450 scheepmakers op de timmerwerven van de families Van Damme en Van Praet. De scheepsbouwnijverheid was onbetwistbaar de grootste werkgever in Baasrode, dat plusminus 5.500 inwoners telde. Toch moet dit gegeven enigszins gerelativeerd worden. In Baasrode waren op dat ogenblik nog een zestal andere bedrijven werkzaam, die meer dan honderd arbeiders tewerkstelden. Bovendien was 75% van alle industriearbeiders buiten de scheepsbouwnijverheid actief.

Baasrode had zich op het einde van de 19de eeuw ontpopt tot een waar industrie centrum. Bedrijven vestigden zich in de Scheldegemeente omdat de werkplaatsen in de nabijheid van de stroom konden worden gebouwd, wat zeer handig was voor de aanvoer van grondstoffen. De gemeente bezat trouwens nog een andere troef: de aanwezigheid van twee belangrijke spoorwegen. De lijnen Dendermonde-Mechelen en Dendermonde-Antwerpen liepen over haar grondgebied, waarbij de laatste zich met het station Baasrode-Noord vlak naast de Schelde en het industriegebied bevond. Vanuit dat station liepen er kleine aftakkingen naar de verschillende ondernemingen.

Eén van de belangrijkste bedrijven in Baasrode was de "Raffineries du Congo Belge", gegroeid uit de olieslagerij van de familie De Bruyn. Die onderneming, in 1893 gesticht, produceerde olie en vaste vetten, waaronder margarine. Na een fusie in 1922 met de machtige Engelse groep Lever Brothers werden de fabrieken ingrijpend verbouwd. Het belang van deze onderneming komt duidelijk naar voren wanneer we weten dat omstreeks 1950 70% van de Belgische margarine in Baasrode werd gemaakt.

Aan de oorspronkelijke olieraffinaderij werden in de zestiger jaren allerlei afdelingen toegevoegd: de roomijsfabriek Oia in 1958, het smeltkaasbedrijf Milkana in 1960 en later nog de afdeling Iglo voor het maken van diepvriesproducten. Vandaag de dag is het bedrijf vooral bekend onder de naam Jacky of Chambourcy en worden er yoghurt en andere zuivelproducten vervaardigd.

Een andere grote werkgever was de familie Vermylen. In 1896 bouwde Petrus Vermylen zijn zaak in zetmeel, stijfsel en kleurstoffen om en begon zijn bedrijf onder leiding van zijn twee

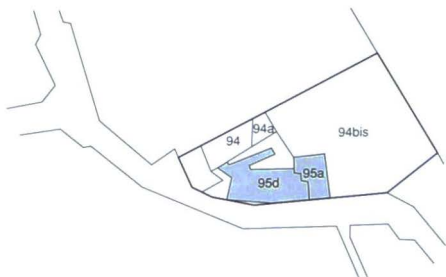
SCHEEPSWERF
VAN PRAET-DANSAERT



In 1895 werden op perceel 95 b de eerste twee ateliers (1 en 2) opgericht.



In 1898 werd vlak naast het woonhuis (95 a) een derde atelier gebouwd (3)



In 1903 is het gebouwenbestand reeds grondig gewijzigd : de ateliers aan de straatkant zijn tot één geheel verbouwd (95 d).

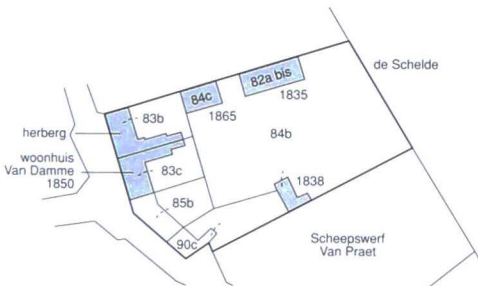


In 1908 werd het atelier (95 f) nog verder uitgebreid tot tegen de ateliers van buur Van Damme.

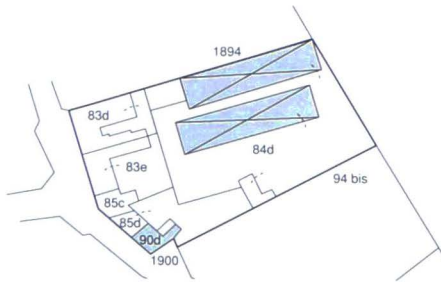
In 1910 werd het woonhuis (95 a) afgebroken en opgenomen in het ateliercomplex (95 g).



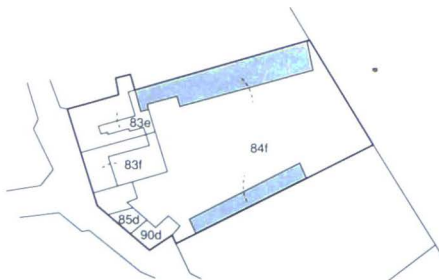
SCHEEPSWERF VAN DAMME



Op het kaartje van 1894 bmerken we het woonhuis van de scheepsbouwer (83 c), de aanpalende herberg "s Heeren Wapen" (83 b) en los van elkaar ingeplante ateliers (82 a bis van 1835; deel van 84 b van 1838; 84 c van 1865).



In 1894 werd het kleine atelier 82 a bis afgebroken en vervangen door een grote loods die op dat ogenblik nog open was. Over het droogdok werd een afdak geplaatst. Het huis op perceel 90 d werd in 1900 in gebruik genomen als smidse.



Op het kaartje van 1905 ziet men dat de open loods een gesloten atelier is geworden, dat het afdak boven het droogdok is verwijderd en dat op de scherdingsslijn met de scheepswerf Van Praet-Dansaert een nieuw atelier is opgetrokken.

zonen glukose, siroop, suiker, oliën en allerlei grondstoffen voor de brouwerijsektor te produceren. Na de Tweede Wereldoorlog ging men zich dan toeleggen op het vervaardigen van veevoeder, maar in 1986 werd de zaak ambtshalve in faling gesteld. In 1901 had diezelfde familie Vermeylen de "Ateliers de construction de Baesrode" opgericht. Het doel van de firma bestond uit het uitbaten van een konstruktiewerkhuis met smidse, gieterij en ketelmakerij, gericht op het fabriceren en herstellen van allerlei machines en werktuigen. Naast leveringen aan de plaatselijke scheepswerven hield het bedrijf zich vooral bezig met de produktie van de metalen konstrukties voor de walerijen van de steenkoolmijnen in binnen- en buitenland, tot in Rusland toe. In 1958 beleefde het bedrijf een laatste bloeiperiode, maar de sluiting van verschillende steenkoolmijnen bracht de onderneming een fatale slag toe, zodat in 1972 besloten werd de vennootschap venroegd te ontbinden.

Men mag dus het belang van de scheepsbouwindustrie op lokaal ekonomisch vlak zeker niet overschatten. Toch behoorde Baasrode tot de grootste scheepsbouwcentra van België, na Hoboken (de Cockerill werven), Antwerpen en Boom. Bij de scheepswerven in Baasrode treffen we ook nog een aantal nevenbedrijven aan, denken we maar aan de "cabellerie" van de firma "Van Praet-Dansaert", de "Ateliers de construction" van de familie Vermeylen en er zou ook een bedrijfje geweest zijn, uitgebaat door een De Landtsheer, waar men ankers en lieren maakte³⁷.

Ook op politiek vlak speelden de werfeigenaars een belangrijke rol. Jan Baptist Van Praet, Petrus Joannes Van Praet en Emile Van Damme brachten het tot schepen van de gemeente Baasrode, telkens voor de liberale partij. Cesar Van Damme en Arthur Van Praet zouden zelfs nog meer politiek sukses behalen. Cesar Van Damme werd in 1882 verkozen tot gemeenteraadslid en nam twee jaar later de schepenzetel van zijn broer Emile over. Van 1890 af onderhield Cesar, die behoorde tot de linker-vleugel binnen de liberale partij, nauwe kontakten met de socialisten. De liberale partij had het vertrouwen van de conservatieve kiezers in het arrondissement Dendermonde verloren en stelde zich noodgedwongen militant vrijzinnig op. De enige manier om de klerikale macht te breken was een liberaal-socialistisch verbond te sluiten, dat opkwam voor algemeen stemrecht. Het was dan ook geen toeval dat op een socialistische meeting in 1891 in Baasrode Cesar Van Damme en de liberale advocaat De Bruyne te zien en te horen waren.

De politieke tegenstanders van Cesar Van Damme, en we denken dan vooral aan de katolieken, konden zijn groeiend sukses niet verkroppen en begonnen een lastercampagne tegen hem, die uitmondde in een rechtszaak. Wat de beschuldigingen waren, konden we niet achterhalen, maar we weten wel dat Van

Damme op 12 april 1893 voorwaardelijk veroordeeld werd tot "8 dagen gevang en 26 frank boete". De rechter motiveerde zijn vonnis als volgt: "de heer Van Damme moet aanzien worden als een persoon welk een algemeen gekend slecht gedrag heeft". De provinciegouverneur gelastte het gemeentebestuur daarop Cesar Van Damme, die de functie van eerste schepen bekleedde, uit zijn ambt te ontsetten. Maar dat was zonder de Liberale Partij gerekend. Na het vonnis organiseerde Bert Leën van het Laatste Nieuws "une grande manifestation en l'honneur de M. César Van Damme" in Baasrode op zondag 30 juli 1893. Leën beweerde dat Van Damme door de gemeenteraad unaniem was aangeduid als kandidaat-burgemeester. De katolieken wilden zijn benoeming met alle middelen vrijdelen omdat Van Damme "a lutté avec un courage indomptable contre la domination cléricale et le fanatisme religieux". Leën verwachtte ongeveer 2.000 (!) Antwerpse en Brusselse liberalen die met stoomschepen naar Baasrode zouden afzakken. De groots opgezette organisatie en de verwachte massale opkomst onderstrepen het belang van Cesar Van Damme voor de liberale beweging, niet alleen in Baasrode maar ook op nationaal niveau. Het mocht echter allemaal niet baten. Einde 1893 was Van Damme schepen af.

Niettegenstaande hij geen gemeenteraadslid meer kon zijn, bleef Cesar Van Damme volop politiek actief, en hoe! In 1904 werd hij volksvertegenwoordiger dankzij de grote steun van de arbeiders, en hij bleef dat tot aan zijn dood in 1916. De katolieken noemden hem zelfs de "gekozene der socialisten". Deze laatste partij kreeg slechts zeer langzaam voet aan wal in Baasrode, mede door de sterk sociaal-gerichte politiek van de liberalen. Op 2 april 1906 stichtten Cesar Van Damme en zijn zwager Arthur Van Praet de "Liberale Werkmanskring van Onderlingen Bijstand -Help U Zelve-". Die was vooral het geesteskind van Arthur Van Praet, die de werklieden van de voordelen van de maatschappij kon overtuigen zodat zij zich er massaal bij aansloten.

Na de dood van Van Damme ontpopte Arthur Van Praet zich als de meest populaire en voornamelijk liberale politicus uit Baasrode. Net zoals zijn schoonbroer was hij sterk sociaal geëngageerd. Van Praet was afgevaardigd-beheerder van de Samenwerkende Maatschappij "Geluk in ons huis" en ondervoorzitter van het "Voorzorgs- en beschermingskomitee van de Werkmanswoningen" in het arrondissement Dendermonde. Na de verkiezingen van 1921 telde de Baasroodse gemeenteraad vijf liberalen, vijf katolieken en één socialist. De liberalen en de socialisten vormden een coalitie en Arthur Van Praet werd als burgemeester voorgedragen en benoemd. Hij bleef die functie bekleeden tot aan de volgende gemeenteraadsverkiezingen. Van 1922 af tot aan zijn dood in 1927 was Van Praet ook voorzitter van de Liberale arrondissementsfederatie.

Gaston Van Damme, zoon van Cesar, was in dezelfde periode eveneens politiek bedrijvig. In 1921 werd hij verkozen tot gemeenteraadslid, een mandaat dat hij zou blijven uitoefenen tot in 1948 ³⁸.

Ook op socio-kultureel vlak, wat trouwens zeer sterk verweven was met het politieke aspekt, was de invloed van de scheepsbouwers groot. De meester-scheepmakers bekleedden leidinggevende functies in de liberale turnkring, de muziekmaatschappij en de toneelvereniging.

"De Moedige Strijders" was de naam van de toneelkring die repeteerde en optrad in de herberg en schouwburg (!) "'s Heeren Wapen". Cesar Van Damme was er in 1899 de voorzitter van. Andere bekende leden waren de gebroeders Van Praet en Emile Van Damme.

De "Liberale Harmonie Sint-Cecilia," opgericht in 1760, werd jarenlang voorgezeten door Petrus Franciscus Van Damme, Cesar Van Damme (1886-1916) en Gaston Van Damme (1919 tot ± 1960). Eén van de belangrijkste "muzikale direktors" was Armand Van Praet.

Een opmerkelijk gegeven is de regeling dat wie bij de liberale harmonie speelde twee dagen in de week twee uur vroeger het werk mocht neerleggen om te gaan oefenen, zonder een deel van zijn loon te verliezen. Eenzelfde afspraak gold ook voor diegenen die naar de vakschool gingen en een cursus volgden die verband hield met scheepsbouw, zoals bijvoorbeeld mechanica of technisch tekenen. Op die manier investeerden de scheepsbouwers in een ruime aanhang voor de liberale partij, waarvan zij de sleutelposities in handen hadden, en zorgden ze steeds voor voldoende geschoold en steeds bijgeschoold personeel ³⁹.

Welke schepen werden in Baasrode gebouwd en hersteld en hoe evolueerde deze produktie doorheen de tijd. Drie grote groepen kunnen worden onderscheiden, met name de koopvaardijschepen, de vissersvaartuigen en natuurlijk de talrijke binnenschepen. Het is niet de bedoeling om op de volgende pagina's de algemene kenmerken van elk scheepstype uit deze drie categorieën op te sommen, maar veeleer om een idee te verschaffen van de veelzijdigheid en de "stielkennis" van de Baasroodse timmerwerfen en scheepmakers.

HET BOUWEN VAN KOOPVAARDIJ- EN ANDERE SCHEPEN

Hoewel er in Baasrode reeds in de 18de eeuw verschillende kleine koopvaarders tot 140 ton en één fregat werden gebouwd, moet die bedrijvigheid toch vooral in de daaropvolgende eeuw gesitueerd worden. Tijdens het Hollands bewind (1815-1830) werden er in Baasrode, onder impuls van een aantal subsidie-maatregelen die waren ingevoerd ten voordele van de handels-vaart en de scheepsbouw, twee koopvaardij-schepen gebouwd. Op 12 november 1825 werd bij Jan Baptist Van Praet in opdracht van de Brusselse reder C.L. Dansaert de 180 ton grote kof "Brusselaer" op stapel gezet. Bij Jan Frans Van Damme, wiens timmerwerf zich vlak naast die van Van Praet bevond, liep op 21 november 1827 de door de Antwerpse rederij Moll & Co bestelde brik "Baesrode" te water. Het vaartuig was volgens de rijksmeter 340 ton groot⁴⁰.

De Belgische revolutie van 1830 betekende geen goede zaak voor de scheepvaart en voor de scheepsbouw in het zuiden. Tot dan toe profiteerden de Belgische reders van de hoge vrachtprijzen die de Nederlandse Handelsmaatschappij uitbetaalde, iets wat na de omwenteling niet meer mogelijk was. Dat had als gevolg dat een aantal Belgische reders met hun schepen naar Nederland emigreerde, waardoor de Antwerpse handelsvloot, die aan de vooravond van de revolutie een honderdtal schepen telde, omstreeks 1835 zo goed als gehalveerd was. Ondanks die slechte omstandigheden werden er in Baasrode tussen 1830 en 1845 toch nog twee, weliswaar kleinere, koopvaarders gebouwd. In 1833 werd bij Petrus Franciscus Van Damme, zoon en opvolger van Jan Frans, de 100 ton grote kof "Mary" opgetimmerd voor reder J. Fenner uit Antwerpen. Een aantal jaar later liet de eigenaar het schip met 4,82 meter of 40 ton verlengen op dezelfde scheepswerf. Buur en konkurrent Van Praet bouwde in dezelfde periode de 114 ton grote zeepleit "Persévérant" voor C.L. Dansaert. De scheepsbouwpremies die de Belgische overheid invoerde met de wet van 7 januari 1837 zorgden voor een opleving van de scheepsbouwindustrie in België. In de periode 1837-1851 werden er 92 handelsvaartuigen boven de 100 ton afgewerkt en te water gelaten. Petrus Franciscus Van Damme startte op 9 juli 1839 met de bouw van een 200 ton groot schip, de "Edmond", maar opdrachtgever Spilliaerd-Caymax uit Antwerpen liet wegens geldgebrek reeds na een tweetal maanden alle werkzaamheden stilleggen⁴¹.

HET EERSTE UIT EEN RIJ VAN DRIE: DE CLOTILDE

Pas in 1847 liep er een nieuw order bij Van Damme binnen. Spilliaerd-Caymax die op dat ogenblik acht schepen bezat en voornamelijk Duitse emigranten naar de Verenigde Staten verscheepte, bestelde een zeer grote koopvaarder. Op 5 mei werd de kiel van het eikehouten en twee dekken tellende driemastvol-schip "Clotilde" gelegd. Een jaar later, op 6 mei 1848, was de romp afgewerkt en werd het schip, dat een grootte van 561 ton bleek te hebben, te water gelaten. Na de afwerking bracht een stoomsleepboot het vaartuig naar de "bassin" in Antwerpen, van waar het naar het droogdok van Huysmans op de Kattendijk voer om het onderwaterschip in koper te laten dubbelen. Dit bleek echter niet zo eenvoudig te verlopen. Bij het binnenvaren van de sluis kwam men tot de vaststelling dat de "Clotilde" te breed was. De kapitein van het schip ondernam vergeefse pogingen om toch in de sluis te geraken. Ten einde raad werd de bescherming rond de poorten weggenomen, waardoor de operatie uiteindelijk slaagde. De verslaggever van de Journal du Commerce d'Anvers kon maar zeer moeilijk begrijpen hoe een dergelijke konstruktiefout mogelijk was geweest.

Op 27 juli 1848 ving de "Clotilde" onder leiding van kapitein Brabander haar eerste reis aan waarbij het met 255 Duitse emigranten naar New York voer.

Een aantal jaren later bleek het schip bewapend te zijn. In 1852 schreef de Journal: "la barque belge, partie hier après-midi avec des émigrants pour New-York, a tiré plusieurs salves d'artillerie en quittant le port". Waarom het schip bewapend was, is ons volkomen onduidelijk. De periode waarin koopvaardij-schepen zich dienden te bewapenen tegen piraten lag immers reeds ver achter de rug.

In 1863 liep de "Clotilde" met een lek in Saint-Thomas op de Virgin Islands (Kleine Antillen) binnen, waar de autoriteiten het schip afkeurden en waarschijnlijk lieten slopen ⁴².

DE STANISLAS

Tien maanden nadat de "Clotilde" was afgelopen, zette men bij Van Damme op 8 maart 1849 een nieuw handelsschip op voor de rederij Spilliaerd-Caymax. De "Stanislas", een driemastbark van 452 ton met één dek, werd in een rekordtempo door een honderdtal scheepmakers opgebouwd. Op 19 oktober liet men het vaartuig onder massale belangstelling te water. Na het dubbelen van de huid in Antwerpen vertrok de bark met een lading manufakturen, glazen en jenever naar Singapore. Hoewel

de eerste reis naar het Oosten ging, werd het schip veelvuldig ingezet om migranten van Antwerpen naar de overkant van de oceaan te brengen. Op 7 januari 1862 keerde de "Stanislas" vanuit de Amerikaanse hoofdstad terug. Het schip heeft echter nooit de Belgische haven bereikt; het verdween spoorloos samen met de voltallige bemanning.⁴³

DE LÉOPOLD Ier: EEN PRACHTSCHIP OF EEN MISLUKKING?

De tewaterlating van de "Léopold Ier" op 19 april 1852 leverde Baasrode één van zijn mooiste en meest bewogen dagen op. Spilliaerd-Caymax was een vertrouweling van de Belgische koning Leopold I en verkreeg daardoor de eer zijn schepen koninklijke namen te geven.

Naast de nieuwe "Léopold Ier" had hij ook nog het handelsschip "Duc de Brabant" in de vaart, dat zich op 19 april eveneens in de Scheldegemeente bevond om een grote herstelbeurt te ondergaan. De koning kon zelf niet aanwezig zijn bij de stapelloop van het naar hem genoemde schip, maar hij stuurde zijn twee

Het koopvaardijship de *Léopold Ier* liep op 19 april 1852 bij Van Damme van stapel in aanwezigheid van kroonprins Leopold en zijn broer prins Filips. Het was speciaal ingericht om Duitse emigranten van Antwerpen naar New York en New Orleans te vervoeren





Ter gelegenheid van de tewaterlating van de *Léopold Ier* in 1852 en het koninklijk bezoek, werd het salon van de woning van scheepsbouwer Van Damme fraai beschilderd met bloemmotieven en mediterrane landschappen.

zonen, kroonprins Leopold (hertog van Brabant) en prins Filips (graaf van Vlaanderen).

Spilliaerd-Caymax en meester-scheepmaker Petrus Franciscus Van Damme nodigden naast de koning natuurlijk ook nog talrijke reders en hoogwaardigheidsbekleders uit. Een honderdtal Antwerpse genodigden, waaronder de burgemeester, de voorzitter van de "Yacht Club Royal Belge" en de konsuls van Denemarken, Zweden en Mexico, vertrokken vanuit de havenstad met twee stoomschepen naar Baasrode waar ze om twee uur in de namiddag aanmeerden. De stemming in het dorp was ronduit feestelijk: "toutes les rues, plantées de sapins, élégamment pavoisées, étaient littéralement encombrées de monde [...]. Autorités et habitants n'avaient rien négligé pour donner à cette fête un éclat digne des augustes hôtes qu'ils allaient recevoir". Even na vier uur kwamen de prinsen in Baasrode aan, nadat ze met de koninklijke trein in Dendermonde waren gearriveerd.

Spilliaerd-Caymax en Petrus Franciscus Van Damme leidden zo rond op de "Léopold Ier" en op de scheepswerf die zeer mooi versierd was. Aan de ingang van de werf bevond zich een grote triomfboog met een immense kroon en alle schepen op de Schelde, waaronder de koopvaarder "Duc de Brabant", waren behangen met kleurige vlaggen.

Na korte toespraken van reder Spilliaerd-Caymax en van Petrus Franciscus Van Damme nam de heer Vermeire als vertegenwoordiger van de Dendermondse Kamer van Koophandel het woord. Hij preeste de vakkennis van de Baasroodse scheepmakers en beklemtoonde dat zij ervoor zorgden dat "la gloire, le génie et les produits de l'industrie belge" over de zeven wereld zeeën konden worden uitgevoerd.

Niets was echter minder waar. De "Léopold Ier" zou, net zoals die twee andere grote koopvaarders, "Stanislas" en "Clotilde", bijna uitsluitend Duitse migranten van Antwerpen naar New York en New Orleans vervoeren. Die schepen waren trouwens voor dat bijzonder personenvervoer speciaal ingericht en werden door een commissie van experts regelmatig gecontroleerd op hun zeevaardigheid.

Omstreeks zes uur kon de stapelloop dan uiteindelijk worden aangevat. Na de zegening van het schip door de pastoor van Baasrode, werd het door kroonprins Leopold te water gelaten, wat echter niet vlekkeloos verliep en zelfs bijna op een ramp uitdraaide. Het schip, dat zoals gebruikelijk in België met het achterschip eerst de Schelde inliep, kwam vast te zitten tegen de dijk aan de overkant van de stroom. Dankzij de vloed kwam de "Léopold Ier", weliswaar lichtjes beschadigd, toch nog vlot. Een dergelijk voorval moet ons niet verwonderen wanneer we weten dat het driemastvolschip op de waterlijn een lengte had van 39 meter en dat de Schelde in Baasrode ongeveer 90 à 100

meter breed is. Door de vaart die het bezat bij de tewaterlating, dreef het schip gemakkelijk tot aan de andere oever.

Na de stapelloop van de "Léopold Ier" dreef de graaf van Vlaanderen, prins Filips, de eerste spijker in de kiel van een nieuw te bouwen koopvaardij-schip. De "Comte de Flandre", die men eveneens voor rekening van Spilliaerd-Caymax ging optimaliseren, zou nog groter worden dan de "Léopold Ier". Het was de bedoeling dat de koopvaarder 1000 ton zou meten. Het bleek echter een louter ceremoniële daad te zijn, want na 19 april werd er aan dat schip nooit meer verder gewerkt.

Na de plechtigheden op de scheepswerf begaf het hoge gezelschap zich naar de woning van scheepsbouwer Van Damme waar een rijk banket op hen wachtte. Het feestmaal werd in de grote salon gehouden, die naar aanleiding van de feestelijkheden met geschilderde bloemmotieven en een aantal mediterrane landschappen was versierd. Bij de aanvang van de uitgebreide maaltijd bracht Spilliaerd-Caymax een heildronk uit op de koninklijke familie en op het vaderland, waarop de kroonprins een dankwoord uitte: "Je vous remercie tant au nom de mon père qu'en mon nom personnel de votre bienveillante hospitalité, et des sentiments dévouées dont vous nous donnez tant de preuves. Je bois à la marine marchande belge qui, grâce à vous Messieurs, peut devenir pour notre pays une source féconde de richesse et de prospérité".

Vier dagen na de tewaterlating kwam de "Léopold Ier", geslept door het stoomsleepschip "Klok" in Antwerpen aan, vanwaar het na de dubbeling in koper, met 318 Duitse emigranten naar New York vertrok.

Het duurde echter niet lang of er rezen problemen met het paradepaardje van Spilliaerd-Caymax' handelsvloot. Op 2 mei 1857 schreef de reder in een brief aan Petrus Franciscus Van Damme: "Spillemaeckers part demain pour Londres où les experts sont en train de faire une masse de frais au Léopold Ier par suite de ce qu'ils ont trouvé des membrures échauffées qui peut fort bien m'absorber une grande partie du fret, c'est vraiment désolent, voilà un navire pour ainsi encore neuf et Dieu sait ce qu'il y aura à faire; croyez vous que la chose puisse réellement être grave?".

De machtige koopvaarder had dus te kampen met spanten die aangetast waren door droog rot of vuur, een soort schimmelvorming die ontstaat door niet volledig sap- of vochtvrij hout te gebruiken in weinig geventileerde ruimten. Of de "Léopold Ier" in London is hersteld, konden we niet achterhalen. Waarschijnlijk is het schip toch in de vaart gebleven tot Spilliaerd-Caymax het in 1860 in het buitenland verkocht.



Tijdens de werkzaamheden aan de "Léopold Ier" werd bij Van Damme nog een andere koopvaarder opgetimmerd. Op 3 maart 1851 liep de 158 ton grote schoener "Daniël" van stapel. De opdrachtgever, de Leuvense reder De Neuter, liet reeds omstreeks 1830 zijn handelsschepen bij Van Damme herstellen, maar dit was zijn eerste echte bestelling. In 1860 maakte het schip zijn laatste reis. Tijdens de overtocht van Antwerpen naar Liverpool verging de Leuvense schoener op de Goodwin Sands. De bemanning kon worden gered ⁴⁴.

KRISIS EN VERVAL VAN DE KOOPVAARDIJSCHEEPSBOUW

De laatste koopvaarder die in Baasrode werd gebouwd was de in 1859 afgewerkte brik "Adèle", 168 ton groot, voor de Antwerpse rederij Robyns & De Vries. Het afschaffen van de overheidssteun in 1852 voor het bouwen van zeeschepen en vooral het handhaven van hoge invoerrechten op de basiskonstruktiewerkstoffen en de hoge loonkosten van de Belgische matrozen, zorgden ervoor dat de Belgische koopvaardijvloot verdween als sneeuw voor de zon. Dit had natuurlijk ook gevolgen voor de bedrijvigheid bij Van Damme. Zelfs herstellingen aan koopvaardij-schepen kwamen na 1858-1860 bij deze scheepsbouwer nauwelijks meer voor.

VERBOUWEN EN HERSTELLEN VAN KOOPVAARDERS

Vóór de tewaterlating van de "Léopold Ier" in 1852 lieten slechts drie koopvaardijreders hun schepen bij Van Damme herstellen. Dit waren Fenner en Spilliaerd-Caymax uit Antwerpen en De Neuter uit Leuven. Af en toe werden er wel werken uitgevoerd aan buitenlandse handelsschepen, die van of naar de nabijgelegen Dendermondse haven voeren.

De grote publiciteit die rond de stapelloop van de "Léopold Ier" werd gemaakt, zorgde er echter voor dat nog andere reders meerdere schepen in Baasrode lieten opknappen of verlengen. Handelsvaartuigen van De Cock & Frère uit Gent, Van Tilt uit Leuven en De Decker-Cassiers, E. & A. Weber, Elsen & Van Linden, Michiels-Loos, Chabot en Jean Key uit Antwerpen, verschenen na 1852 op de scheepswerf van de familie Van Damme. In die periode werkten er dan ook permanent ongeveer 120 scheepmakers op de werf. Omstreeks 1860 was het echter gedaan met de grote bedrijvigheid en werden er in Baasrode geen houten koopvaarders meer gebouwd ⁴⁵.

VISSERSVAARTUIGEN

In 1881 bestelde de Belgische overheid een driemasttopzeilschoener bij scheepsbouwer Petrus Joannes Van Praet. Aanvankelijk zou het schip dienst gedaan hebben als opleidingsschip voor Belgische matrozen en marineofficieren, maar daar kwam spoedig verandering in. Op 6 mei 1882 sloten Nederland, Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en België in 's Gravenhage het "Noordzeeverdrag". Die overeenkomst regelde een aantal afspraken om conflicten tussen vissers op zee te vermijden en organiseerde een begin van toezicht op de zeevisserij. Met de wet van 6 januari 1884 werd de 358 ton grote "Ville d'Ostende" in dienst gesteld als visserijwachtschip. Het schip had als taak toezicht te houden op de navolging van het bovenvermelde en op andere internationale verdragen in buitenteritoriale wateren. Markant gegeven: op dat schip begon de bekende Belgische poolonderzoeker Adrien de Gerlache in 1890 zijn loopbaan als luitenant ⁴⁶.

Op de scheepswerf van de familie Van Damme bouwde men in opdracht van het "gouvernement" tevens verschillende loodskotters en -schoeners. Alle schepen die Gent, Antwerpen of Rotterdam wilden aandoen of vanuit die havens de open zee wilden bereiken, waren en zijn nu nog steeds verplicht een loods aan boord te nemen. Omdat de koopvaardij schepen konden kiezen tussen een Belgische of een Nederlandse loods, heerste er een bikkelharde concurrentie tussen de twee diensten en was het van vitaal belang over zeer snelle schepen te beschikken. Op het einde van de 19de eeuw ontwierp de Belgische staat loodsschoeners die meer en meer de tragere kotters gingen vervangen en besteedde de bouw ervan uit aan scheepswerven in Antwerpen, Oostende, Boom én Baasrode. In de werfboeken van Van Damme konden we er een zestal opsporen. Dergelijke schepen hadden een lengte van 22 tot 30 meter en waren ongeveer 6 meter breed. De loodsschoeners stonden bekend als zeer snelle en fraaie vaartuigen met een scherp besneden romp naar het model van de Baltimore Klipper ⁴⁷.

Baasrode was van oudsher een belangrijke vissersgemeente. Zo telde het in 1412 elf vissers die elk twaalf schellingen verschuldigd waren aan de graaf van Vlaanderen voor "den waterhuren te Baesrode daer of dat sy plegen te ghevene van elken scepe daer sy mit visschen" ⁴⁸.

In de 19de eeuw verwierven de vissers uit Baasrode en Mariekerke het monopolie om te vissen in de Schelde tussen Dendermonde en Temse. Sommigen visten zelfs van Wetteren tot aan de Nederlandse grens. Het gemeentebestuur van Baasrode schreef in 1827 "dat er binnen onze gemeente eenige personen bestaan die het jaer door met hunnen schuitjes alhier



De 358 ton grote *Ville d'Ostende* een driemast-topzeilschoener werd in 1881 door de Belgische Staat bij Van Praet besteld

Het werd aanvankelijk gebruikt als opleidingsschip voor Belgische matrozen en zeeofficieren. Van 1884 af deed het dienst als visserijwachtschip om toezicht te houden op de navolging van internationale visserijverdragen in de buitenteritoriale wateren

Eigentijds model van een Baasroodse palingbotter





Beeld van de Schelde met de wer-
ven van Van Praet en Van Damme,
met op de voorgrond hoofdzakelijk
Baasroodse palingbotters.

aankomen met mosselen op Zeeuwsche waters gevangen of ge-
raapt, benevens ook eenige personen die somtijds met hunnen
vischschuiten alhier aanmeeren met paling en spiering geladen
in die waters". In datzelfde jaar telde een gemeentebtenaar
23 vissers waarvan het leeuwedeel op de "Driehuizen" woonde.
De meest voorkomende familienamen waren Van Cleempoel,
Van Gaever en Verheyen.

Zoals zovele Scheldevisseren verloren ook die van Baasrode hun
broodwinning bij het begin van de 20ste eeuw door de toene-
mende vervuiling van het Scheldewater ⁴⁹.

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

Reeds in 1848 bezat Emanuel Lehardy de 31 ton grote botter
"De Hoop". Vanaf de jaren vijftig zien we nog andere bidders op
de werf van Petrus Franciscus Van Damme verschijnen voor
grote en kleine herstellingen. De families De Munter, Verheyen
en Van Gaever bezaten er elk een paar. Tot nu toe heerste er
grote twijfel of er wel degelijk bidders werden gebouwd in Baas-
rode. Verscheidene auteurs, waaronder Seghers en De Bock,
stelden dat de schepen in Nederland werden aangekocht, maar
een bron voor die bewering vermeldde ze nergens. Nochtans,
in een interview met Van Beylen vertelde Gabrielle Verheyen,
dochter van de laatste Baasroodse bidderschipper, dat de grote
botter "De Koophandel" op de timmerwerf van Cesar Van
Damme was gebouwd. En dit kan kloppen. Uit de loonboeken
van de werf blijkt dat in 1888, van januari tot oktober, twee
nieuwe bidders werden opgetimmerd voor Philippe en Isidoor
Verheyen. Twee jaar voordien was er ook al een bidderschip ge-
bouwd, maar toen voor iemand van de familie De Munter.

Naast die botters die gebruikt werden voor het vervoer van paling vanuit Hollandse waters naar Baasrode - daarom werden ze ook palingbotters genoemd - werden vanaf de jaren negentig van vorige eeuw bij Van Damme verschillende botterjachten gebouwd.

De botter was niet het enige Zuiderzeeschip dat we in Baasrode aantreffen. Ook de schokker kwam er vrij frekwent voor, al konden we tot nu toe geen harde bewijzen vinden dat dit type er ook als vissersvaartuig daadwerkelijk werd gebouwd. Vanaf 1846 tot ± 1895 komen herstellingsnota's van schokkers voor in de bestekboeken van de scheepswerf Van Damme, maar nergens wordt met een woord gerept over de bouw of het bestellen van nieuwe schepen. Schokkerjachten daarentegen werden frekwent besteld door rijke burgers uit Brussel, Antwerpen en Oostende.

Knotsen en "logte hollandsche schouwen" daarentegen werden vrij veel gebouwd bij Van Damme en Van Praet en dit niet alleen voor de plaatselijke vissersvloot. De Antwerpse garnaalvissers die met hun knots in de oude viswateren tussen Zandvliet en Bath visten, waren trouwe klanten op de scheepswerf van Petrus Franciscus en later van Emile en Cesar Van Damme ⁵⁰. Maar toch zal het belang van het bouwen en herstellen van vissersschepen gering geweest zijn voor de beide scheepsbouwondernemingen, zeker in vergelijking met de productie van binnenvaartuigen.

HOUTEN EN METALEN BINNENSCHEPEN VOOR DE SCHELDE EN DE BELGISCHE KANALEN

Zowel voor de werf van de familie Van Praet als voor die van de familie Van Damme is het onmogelijk te achterhalen hoeveel houten binnenschepen er in de loop van de eeuwen van stapel liepen. Wel hebben we dankzij de loonboeken een idee van de scheepstypes die men er bouwde en voor de werf van Van Damme beschikken we zelfs over een volledige lijst, die van alle nieuwe in metaal gebouwde schepen de naam en de opdrachtgever vermeldt.



Het houten Walenschip was gedurende lange tijd een heel populair schip op de Belgische binnenvoertwateren. Het is ontstaan als sleepschip en werd nooit gemotoriseerd. De zware schepen werden vanop de oever voortgesleept door een paard en soms zelfs door mensen.

De in België omstreeks het midden van de 19de eeuw gebouwde binnenvaartuigen kunnen in drie grote groepen onderverdeeld worden : de Schelde-, de Maas- en de kanaalschepen. Aangezien Baasrode aan de Schelde ligt, is het niet meer dan normaal dat er op de lokale scheepswerven hoofdzakelijk Scheldeschepen zoals de otter, de beerotter, de pleit en de schuit werden gebouwd. Nochtans ontmoeten we in de loonboeken van de werven Van Praet en Van Damme talrijke zogenaamde Walenschepen. Dat waren kanaalschepen zoals de waal, de baquet en de bak die vooral in het zuiden van België en in Noord-Frankrijk werden gebouwd.

De intrede van ijzer als konstruktie materiaal voor de scheepsbouw, in Baasrode vanaf 1894-1895, wijzigde geleidelijkaan het beeld op de Belgische rivieren en kanalen. In één van zijn geschriften haalde scheepsbouwer Cesar Van Damme een aantal voor- en nadelen van die omschakeling aan.

Zo stelde hij dat één van de grootste pluspunten van metalen schepen de zeer lange levensduur betrof. Een goed onderhouden stalen schip kon tot zestig jaar in de vaart blijven, terwijl de meeste houten vaartuigen na een 25-tal jaren reeds versleten waren en bovendien meer onderhoud vergden, zoals de geregelde kalfaatbeurten. De stalen en ijzeren platen konden ook, nog altijd volgens Van Damme, onmiddellijk verwerkt worden, terwijl het hout steeds goed droog diende te zijn. Maar de belangrijkste reden voor de omschakeling was ongetwijfeld de sterke prijsdaling van ijzer op het einde van de 19de eeuw. Hout daarentegen werd steeds zeldzamer en bijgevolg ook duurder, wat natuurlijk gevolgen had voor de kostprijs van een houten schip⁵¹.

De rivierklipper is samen met de spits, het Walenschip en de Rijnkas het meest bekende voorbeeld van de grote binnenvaartschepen die vanaf het einde van de 19de eeuw in ijzer en staal werden gebouwd.

Van elk schip werd aan de hand van gedetailleerde technische tekeningen een maquette op schaal gemaakt van een half model.

De overgang van hout- naar metaalbouw zorgde er tevens voor dat een aantal scheepstypes verdween of grondig van vorm veranderde én dat er een paar nieuwe ontstonden. Binnenvaartuigen zoals bijvoorbeeld de otters, westerlingen en bovenschepen werden nauwelijks of niet meer in ijzer gebouwd. De spits en de aak bleven wel bestaan, maar kregen een nieuwe vorm aangemeten. Omdat het mogelijk was met ijzer en staal grotere schepen te bouwen verschenen er vanaf het laatste decennium van de 19de eeuw ook nieuwe en grotere scheeps-





Op de Antwerpse kade, naast het Nationaal Scheepvaartmuseum, ligt de *Lauranda*, een sleepspits uit Baasrode. Het ruim is thans ingericht voor tentoonstellingen. Het ingerichte woonverblijf in het achteronder is nog volkomen oorspronkelijk bewaard.

types. De Samberspits, de Kempenaar, de Rijnkas en de rivierklipper zijn hiervan de meest bekende voorbeelden. Sommige Rijnkassen bereikten zelfs een tonnemaat van 2200 ton en hadden een lengte van 95 meter. Ter vergelijking: de grootste houten binnenschepen in de 19de eeuw maten maximaal 300 ton!

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

De tweede fase ving dan aan vanaf de eeuwwisseling - bij Van Damme vanaf 1904 - en werd gekenmerkt door het snel verdwijnen, en dus niet meer of slechts sporadisch bouwen, van zeilende binnenschepen. Na 1903 namen bij Van Damme en bij Van Praet de sleepschepen, en dan vooral de spits, het leeuwedeel van de productie in. Aanvankelijk werden die vaartuigen nog gesleept door stoomboten, maar geleidelijkaan verschenen er meer en meer motorspitsen op de rivieren.

In de tijdsspanne 1904-1914 liepen er bij Van Damme 283 nieuwe metalen schepen van stapel, waaronder maar liefst 96 spitsen, 19 Rijnkassen en 13 baquets de Charleroi.

Opvallend voor de scheepswerf Van Damme is ook de grote produktie van veel niet-vrachtschepen, zoals meer dan vijftig pontons of drijvende werkplatforms, 21 stoomsleepboten o.a. voor de havens van Antwerpen en Oostende, zuigers, baggerschepen en een twintigtal "bateaux d'équipage" voor de Belgische Genietroepen. Van Damme bouwde in opdracht van de Belgische overheid ook een aantal hekwielschepen, bijvoorbeeld de "Hellas" en de "Ticom II", voor de Kongolese binnenwateren. Die vaartuigen werden in Baasrode opgebouwd en vervolgens gedomonteerd om ze in kisten via de haven van Antwerpen naar Kinshasa te verschepen ⁵².

De grote diversiteit die de scheepswerf Van Damme kenmerkt, geldt niet onmiddellijk voor Van Praet die gespecialiseerd was in de bouw van grote stalen binnenschepen zoals spitsen, Kempenaars en Rijnkassen. In 1898 werkte men op een dwarshelling aan het grootste toenmalige binnenschip, een kas van 1565 ton. Na de Eerste Wereldoorlog liepen er bijna uitsluitend motorspitsen van stapel.

De gril bij Van Praet. Een gril is een rooster, gevormd door houten balken, waarop een schip kon droogvallen. Bij vloed voer het tot boven de houten konstruktie en wachtte het tot het water zakte. Enkel bij eb konden een aantal herstellingen worden uitgevoerd.



DE TECHNISCHE INRICHTING EN INFRASTRUCTUUR

In de periode van de houten scheepsbouw beschikten de twee scheepswerven over zeer weinig technische voorzieningen. Het bouwen van houten vaartuigen was immers een sterk ambachtelijke nijverheid die geschiedde op een relatief primitieve wijze. Timmerwerven, en dan zeker diegene waar hoofdzakelijk houten binnenschepen werden gemaakt, bezaten slechts een minimum aan uitrusting. De meeste bestonden uit niet veel meer dan een langs- of dwarshelling met slede, waarmee men de schepen op het droge kon halen, en een kleine loods waarin men o.a. het timmergereedschap opborg ⁵³.

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

DE DROOGDOKKEN

Zowel het droogdok van de scheepswerf Van Praet als dat van de "zaat" van Van Damme dateren uit de periode waarin er nog uitsluitend houten vaartuigen werden gebouwd.

VAN PRAET

Toen Judocus Van Praet in 1778 het stuk grond kocht waarop hij later zijn timmerwerf zou inrichten, bleek dat perceel een volledig bedijkte kil, een natuurlijk ontstane watergeul, te bevatten, waarin de plaatselijke schippers vermoedelijk hun vaartuigen meerden ⁵⁴. Tussen 1835 en 1887 werd die geul door de werf-eigenaars omgebouwd tot een volwaardig droogdok, dat met houten deuren van de Schelde werd afgesloten ⁵⁵.

Hoe werkte een droogdok eigenlijk?

Wanneer een schip diende hersteld te worden, voer het bij vloed het dok binnen en werden de deuren gesloten. In Baasrode moesten de vaartuigen steeds wachten op de vloed omdat het getijdendroogdokken zijn. Bij laag water viel de geul naar het dok droog zodat het onmogelijk was het dok binnen te varen ⁵⁶. Eenmaal in het droogdok manoeuvreerde het schip zich op de juiste plaats en werd het water uit het dok gepompt, zodat het vaartuig op een bedding van vaten en rails kwam te staan, waardoor de

De ingang naar het droogdok van Van Praet, met op de voorgrond de langshelling.

Op de oever tussen het droogdok en de Schelde staat een binnenschip op het droge.



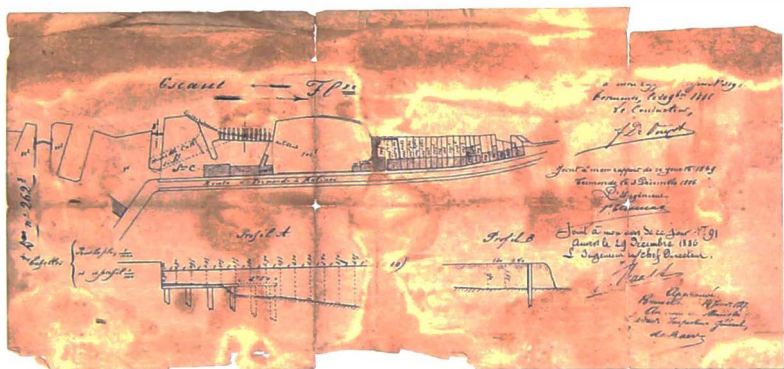
scheepmakers ook aan het vlak of de kiel herstellingen konden uitvoeren. In de 19de eeuw had men in Baasrode echter nog geen pompen, maar liet men eenvoudigweg de deuren openstaan na het binnenvaren van het schip en werd er gewacht tot het water zich bij eb volledig had teruggetrokken ⁵⁷.

Het eerste droogdok was echter niet zo goed gelegen . Het bevond zich achter een klein hoofd en lag haaks op de Schelde. De binnenschepen, die alsmaar groter werden, moesten dwars op de stroom gaan liggen om het dok te kunnen binnenvaren, wat niet zo eenvoudig was omdat er vóór de werf een zeer sterke stroming stond.

In 1886 diende Petrus Johannes Van Praet dan ook een aanvraag in bij het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken om een nieuw droogdok te mogen graven. Dit verzoek werd op 14 januari 1887 goedgekeurd door de bevoegde minister. Het bijhorende plan gaf aan waar het nieuwe droogdok zou komen. Er werden wel een aantal voorwaarden gesteld. Zo diende "l'ancienne cale sèche" dichtgegooid te worden met de



De wanden van de droogdokken waren opgebouwd uit baksteen en de bodem bestond uit aange-stampte aarde met daarbovenop houten planken.



aarde van het nieuw te graven dok en moest er een steunmuur komen op de plaats waar het oude droogdok uitmondde in de Schelde⁵⁸. Onder leiding van Petrus Joannes' zoon Edmond werd het nieuwe droogdok in de loop van 1887 door vier arbeiders met de schop uitgegraven⁵⁹. Een jaar later was het dok reeds volledig afgewerkt.

De wanden waren opgetrokken met klassieke rode bakstenen en de bodem bestond uit aangestampte aarde met daarbovenop houten planken. Er werden niet alleen schepen hersteld in het dok, maar ook gebouwd.

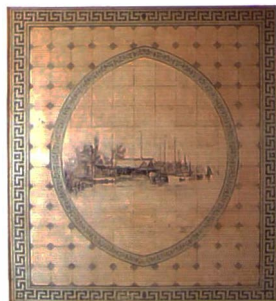
In de loop van 1895, niet toevallig het jaar van de overstap naar metaalbouw, werd het droogdok, dat toen 40 meter lang en 13 à 14 meter breed was, verlengd tot ongeveer 60 meter. Die verlenging moet gezien worden in het licht van de grote omschakeling van de Belgische scheepsbouw voor binnenschepen op het einde van de 19de eeuw. De overstap van hout naar metaal bracht met zich mee dat er nieuwe en grotere scheepstypes, zoals de Samberspits, de Kempenaar en de Rijnkas, werden ontwikkeld. Om konkurrentieel te blijven diende Van Praet (en uiteraard ook Van Damme) deze stap te wagen en moest ook de infrastructuur worden aangepast. Want zoals ir. Groenen stelde: "L'utilité d'une cale sèche dépend des dimensions principales du plus grand navire qu'elle peut accomoder"⁶⁰.

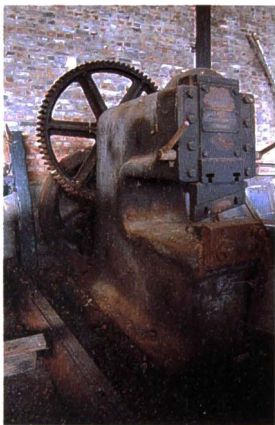
VAN DAMME

Een eerste aanwijzing voor het bestaan van een droogdok op de scheepswerf van de familie Van Damme dateert van 1846. In een herstellingsnota van 23 april lezen we: "vaertuig in de dok gekomen"⁶¹. Toch kan eraan getwijfeld worden dat het hier om een echt droogdok gaat. Schepen die het dok gebruikten moesten "per tey" betalen, wat het vermoeden doet rijzen dat Van Damme in feite slechts beschikte over een gewoon dok of een kil zonder deuren, en daardoor nog onderhevig was aan de getijden. Het is dan wachten tot 1878 voor een doorslaggevend

Een plan van de scheepswerven Van Damme en Van Praet, daterend van 1886, toont duidelijk de ligging van de bedijkte killen en van de droogdokken die met houten deuren van de Schelde werden afgesloten.

De muurschilderingen, in 1895 door kunstenaar Karel Pilaet aangebracht in de woning van scheepsbouwer Van Damme, geven een beeld van de werf aan de Schelde. Het eerste zadeldak is dat van de open loodsboven het droogdok.





In het atelier van Van Damme staat nog een snijmachine voor zware metalen platen, gemaakt bij F. Berry & Sons, Sowerby Bridge, England.

bewijs. Een akte uit dat jaar vermeldt dat Cornelia Juliana Neerinx aan haar zonen Emile en Cesar Van Damme "een huis en erf met sloopstimmerwerf en drooge dok..." verhuurt⁶². Op een kaart van de scheepswerven van 1886 wordt dit droogdok ook weergegeven; we bemerken de twee deuren die zich een eindje landinwaarts bevonden. Net zoals bij Van Praet waren ook hier de wanden van het dok opgebouwd uit klassieke rode bakstenen. In de loop van de 20ste eeuw werden op beide scheepswerven de dokwanden bekleed met beton.

In 1894 besloot Van Damme het droogdok te overdekken met een open houten loods. Een affiche uit datzelfde jaar vermeldde dat de scheepswerf Van Damme Gebroeders & Adam "een overdekte droge dok van 60 meters lengte op 8m50 breedte aan den ingang" bezat⁶³. Het dok werd kort na 1894 verlengd, zodat het grotere schepen kon ontvangen, en na de Eerste Wereldoorlog werd het ook breder gemaakt. Van dan af konden er drie in plaats van twee spitsen naast elkaar hersteld of gebouwd worden⁶⁴.

Het is niet zo evident dat rivierwerken omstreeks het midden van de 19de eeuw een droogdok bezaten. Dit wijst alleszins op een zekere welvaart, want het bouwen van een dok vergde ongetwijfeld een zware investering van de meester-scheepmakers. Een andere verklaring moeten we misschien zoeken bij de killen die zich al van bij het begin van de 19de eeuw op beide scheepswerven bevonden. Dat zorgde ervoor dat de meester-scheepmakers vlug overtuigd en gehecht geraakten aan de voordelen die een dergelijke periodiek droogvallende watergeul bood. De verdere uitbouw tot een volwaardig droogdok was dan niet meer ver af.

Toen in 1856 in Antwerpen een nieuw droogdok werd geopend, werd dit door de koopvaardijreders en de Kamer van Koophandel op zeer groot entoesiasme onthaald, wat duidelijk op het belang van een dergelijke technische voorziening wijst⁶⁵. In de Rupelstreek, eveneens een belangrijke scheepsbouwregio, verschenen de eerste droogdokken pas kort vóór en na de eeuwwisseling⁶⁶.

DE WERKHUIZEN EN DE MACHINES

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



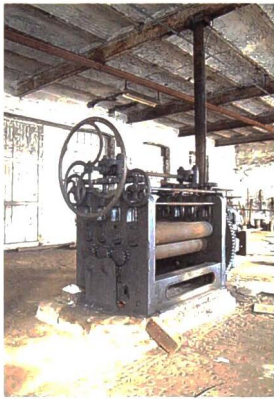
In de ateliers van de werf Van Praet zijn tot op de dag van vandaag alle machines blijven staan.

Welke machines er zich in de werkhuizen van Van Damme bevonden, weten we uit een notariële akte van 17 november 1896 toen er een hypoteek op de scheepswerf en op "toutes les machines à vapeur et autres, telles que poinçonneuse, coupeuse, tournausse, foreuse, rouleaucylindre, ventilateurs et tous autres appareils" werd gevestigd ⁶⁷. Waar en wanneer de ponsmachine, metaalschaar, draaibank, boormachine en wals werden aangekocht, is ons niet bekend omdat geen enkele aankoopfactuur is bewaard. Momenteel bevinden zich in het werkhuis van Van Damme nog twee machines, waarvan er één in Groot-Brittannië is gekonstrueerd.

In de ateliers van de scheepswerf Van Praet zijn echter alle machines tot op de dag van vandaag blijven staan, al weten we ook hier meestal niet waar en wanneer ze werden gemaakt en gekocht.

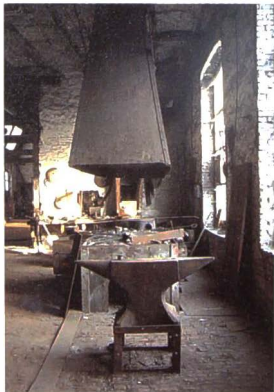
Zowel bij Van Damme als bij Van Praet rezen er in het jaar van de omschakeling ateliers en werkhuizen op. Tot 1894 en 1895 werden de houten schepen hoofdzakelijk in open lucht opgetimmerd. Met de introductie van de metaalbouw en de onmisbare machines kwam hier echter verandering in. Nochtans kunnen we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





VAN PRAET

Bij Van Praet werden er van 1895 af drie kleine, afzonderlijke ateliers gebouwd. Dat bleek een voorlopige situatie te zijn want in 1903 werd een nieuwe werkplaats opgericht waarin alle machines, die werden aangedreven door een stoommachine, zo waren opgesteld dat men van een soort bandsysteem kan gewa- gen. De metalen platen werden met een platte wagen aan het spoorwegstation Baasrode-Noord afgehaald en door een grote poort aan de straatkant het werkhuis binnengedragen. Door mid- del van een klemsysteem werden ze aan een lopende band be- vastigd die de zware platen langs de verschillende machines leidde. In de ruimte bevond, en bevindt, zich o.a. een radiaalboormachine, een wals om de platen na het ponsen en het boren opnieuw vlak te krijgen, een boxer waarmee men de spanten plooid, en twee smidsen. Eens een plaat afgewerkt, bracht men ze naar de in opbouw zijnde schepen, net naast de ateliers. We kunnen gerust stellen dat de scheepswerf Van Praet-Dansaert een voor die tijd zeer moderne werf was die alle werkzaamheden, buiten het monteren dan, in één gebouw samenbracht.⁶⁸ Het bandsysteem kon ook optimaal renderen omdat men bij Van Praet na de eeuwwisseling hoofdzakelijk metalen spitsen van dezelfde afmetingen bouwde. Jaarlijks leverde de werf een 25-tal binnenschepen af.⁶⁹



VAN DAMME

De situatie op de scheepswerf van Cesar Van Damme was volle- dig anders. Daar beschikte men over verschillende kleine ate- liers die een eindje uit elkaar verwijderd stonden. De smidse was zelfs ondergebracht in een oud herenhuis. De werkzaam- heden waren hier dus veel minder gecentraliseerd. Daarom had men op de werf een smal- of "decauillespoor" aangelegd, zodat de zware platen met een platte wagen handig en gemakkelijk getransporteerd konden worden.

Een wals en een smidse in de ate- liers van Van Praet

Op een aantal dwarsrails is duidelijk de naam en het adres van de Engelse constructeur, "R. Hudson limited, Maker, Gildersome, Nr Leeds, England", te lezen.⁷⁰

Op de werf en in het werkhuis van Van Damme liep een smalspoor om de zware metalen platen mak- kelijk te transporteren op een platte wagen.



DE HOUTZAGERIJEN

Het zagen van het hout, wat een zeer uitputtend karwei was, bleef tot aan het einde van de houten scheepsbouw dagelijkse kost op elke timmerwerf. Voor het zagen van zware en grote stukken waren trek- of kraanzagen voorhanden, die respectievelijk horizontaal en vertikaal werden gebruikt.

De scheepswerf Van Praet beschikte al in 1886 over een stuk grond rechtover de werf, aan de overzijde van de weg naar Mechelen "dienende voor ligplaats van boomen en houtzagerij". In 1903 kwam er op dezelfde plaats een houtzagerij, aangedreven met stoomkracht. Het kan misschien vreemd lijken dat men in het eerste decennium van de 20ste eeuw, wanneer het overgrote deel van de nieuw gebouwde schepen uit metaal bestond, nog een dergelijke grote zagerij oprichtte. We mogen evenwel niet vergeten dat een belangrijk deel van een schip, zoals bijvoorbeeld de roef, de mast en het interieur, nog steeds in hout werden vervaardigd.

In de loop van de Eerste Wereldoorlog werd de houtzagerij tijdens een artilleriegevecht tussen Belgische en Duitse troepen vernield.

De scheepswerf van de familie Van Damme bezat geen speciaal terrein waar het hout werd gezaagd. Waarschijnlijk gebeurde dit aanvankelijk op de timmerwerf zelf. Maar nog vóór 1884 ging de onderneming een associatie aan met Frans Vertongen en richtte ze in de "Statiestraat" een houtzagerij op. Drie jaar later, op 23 november 1887, kregen Emile Van Damme en François Vertongen de toelating van het Kollege van Burgemeester en Schepenen een houtzagerij met stoomkracht op te richten. In 1924-1925 brandde die zagerij af⁷¹.



Een lintzaag in de ateliers van Van Praet.



Op de bovenverdieping van de ateliers van Van Praet was een houtzagerij ingericht om alle houten onderdelen, zoals o.m. de demonteerbare kajuiten, te vervaardigen.

ARBEIDSFUNKTIES EN WERKOMSTANDIGHEDEN

De omschakeling van hout- naar metaalbouw doorbrak ook de sinds eeuwen vastgelegde arbeidsorganisatie op de twee scheepswerven. Tijdens de periode van de houten scheepsbouw gebeurde bijna nog alles manueel en bezaten de verschillende arbeidsfuncties een sterk ambachtelijk gericht karakter. De scheepmakers 1ste, 2de en 3de klasse, verrichtten afhankelijk van hun kwalifikaties de typische konstruktie- en herstellingswerken aan de schepen, terwijl de schrijnwerkers het interieur van de schepen, zoals kasten, deuren, tafels en stoelen, vervaardigden. Andere functies op de timmerwerken waren die van leerling-schrijnwerker en leerling-scheepmaker, zager, boorder, schouwer (schrobden de dekken en boorden van de vaartuigen), tuiger (herstelden en vernieuwden de tuigage of al het touwwerk van de schepen), lapzalver (smeerden het touwwerk in met teer tegen het bederf) en natuurlijk was er ook een meester-gast. Een laatste groepje arbeiders vormde de "jongens" die allerlei klusjes opknaptten en de andere arbeiders bijstonden. De meest handige onder hen werden na een aantal jaren leerling-scheepmaker of leerling-schrijnwerker ⁷².

Het dagloon dat aan de arbeiders op de scheepswerven werd uitbetaald, was sterk afhankelijk van het seizoen. Bij Van Damme vielen er vier periodes te onderscheiden: een winter- en een zomerperiode en de twee overgangsmaanden maart en oktober.

Het spreekt voor zich dat het dagloon in de zomerperiode groter was dan de verdiensten gedurende de wintermaanden. In de zomer kon men immers veel langer werken omdat de weersomstandigheden dit toelieten. De dagen duurden langer en de temperatuur was aangenaam om in te werken.

Naast de opsplitsing in een winter- en een zomerloon werd het loon van de scheepmakers 1ste klasse en de schrijnwerkers opgedeeld in "nieuw werk" en het beter betaalde "oud werk". Met oud werk bedoelde men het herstellen van schepen en met nieuw werk het bouwen van nieuwe vaartuigen, wat waarschijnlijk een minder grote vakkennis vereiste. Zo verdiende een scheepmaker 1ste klasse in de periode 1840-1862, tijdens de zomer voor oud werk 2,27 frank per dag, voor nieuw werk kreeg hij slechts 1 frank 63 centiem. Tijdens de wintermaanden daalde het dagloon naar 1,81 frank voor oud en 1,09 frank voor

nieuw werk. Het onderscheid winter/zomer en oud werk/nieuw werk was dus niet gering.

Vele van bovengenoemde taken verdwenen met het bouwen van ijzeren en stalen vaartuigen. De scheepmakers werden vervangen door "monteurs" en "riveurs" die de schepen monteerden en de metalen platen vastklonken. De functie van tuiger of van lapzalver verdween omdat het overgrote deel van de metalen schepen werd gesleept en dus geen zeilen behoefde. Later zou de introductie van de motor het zeildoek zelfs helemaal verdringen. Het boren en zagen gebeurde ook niet meer manueel, maar door boor- en ponsmachines en in de door stoomkracht aangedreven houtzagerijen. Ook nieuwe functies doken op. Er kwamen "traceurs" of tekenaars in dienst, wat duidde op een meer wetenschappelijke en technisch voorbereide aanpak van de scheepsbouw, in tegenstelling tot het vroeger meer ervaringsgerichte en op het oog bouwen van houten schepen. Ook "ajusteurs" of machinebankwerkers treffen we aan op de werven en zelfs twee magazijniers, die voor een betere organisatie op het vlak van materiaalbeheer zorgden ⁷³.

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

De arbeiders kwamen ook plots in een vrij strak keurslijf te zitten. Er werd op beide werven voor het eerst een "reglement van inwendige orde" opgesteld waaraan men zich zeer strikt diende te houden.

Zo mochten de arbeiders op straffe van boetes van 25 centiemen niet zonder toestemming in de werkhuizen komen. Roepen, zingen, "schuifelen" of fluiten en roken was eveneens verboden, want dit alles kon de orde verstoren! Tevens werd er met nadruk op gewezen dat het verboden was tijdens het werk



Een kapmachine in de ateliers van Van Praet.

naar de herberg te gaan of "zich op het werk in dronken toestand te bevinden". Deze waarschuwing was zeker niet overbodig omdat er vlak naast de werf een herberg was. Er wordt zelfs verteld dat het werkhuis van Van Praet via een geheim doorgeefluik in verbinding stond met die herberg en er dus op een vrij eenvoudige manier onbeperkt drank kon worden binnengesmokkeld.

Het is interessant om een aantal bepalingen uit het "werkhuisreglement" van de scheepswerf "Van Damme & Adam" van nabij te bekijken :

Art. 3: Het begin en eindigen van den werktijd wordt aangekondigd door de bel; elken werkman is verplicht op het gestelde uur op zijnen post te zijn en zijne aanwezigheid te doen kennen bij middel van de genummerde plaat, die iedereen persoonlijk aan het daartoe bestemde bord moet hangen.

Art. 4: De verdeeling der werkuren verandert volgens de jaargetijden en zal telkens door bijzonder bericht afgekondigd worden. In algemeenen regel wordt gewerkt van 6 uren 's morgens tot 7 uren 's avonds.

Art. 11: De werklieden worden betaald per uur, de gewone betaaldag is alle veertiendagen 's zaterdags avonds.

Art. 15: Niemand mag een machien in gang zetten of stil leggen, buiten den werkman opzettelijk daartoe aangesteld of die gewoonlijk met dat machien werkt. Alle machien moet worden stil gelegd voor te smeren, en voor het opleggen van riemen zal zelfs het stoomtuig worden stilgelegd. Overtredingen tegen dezen artikel worden onverbiddelijk met wegzending gestraft.

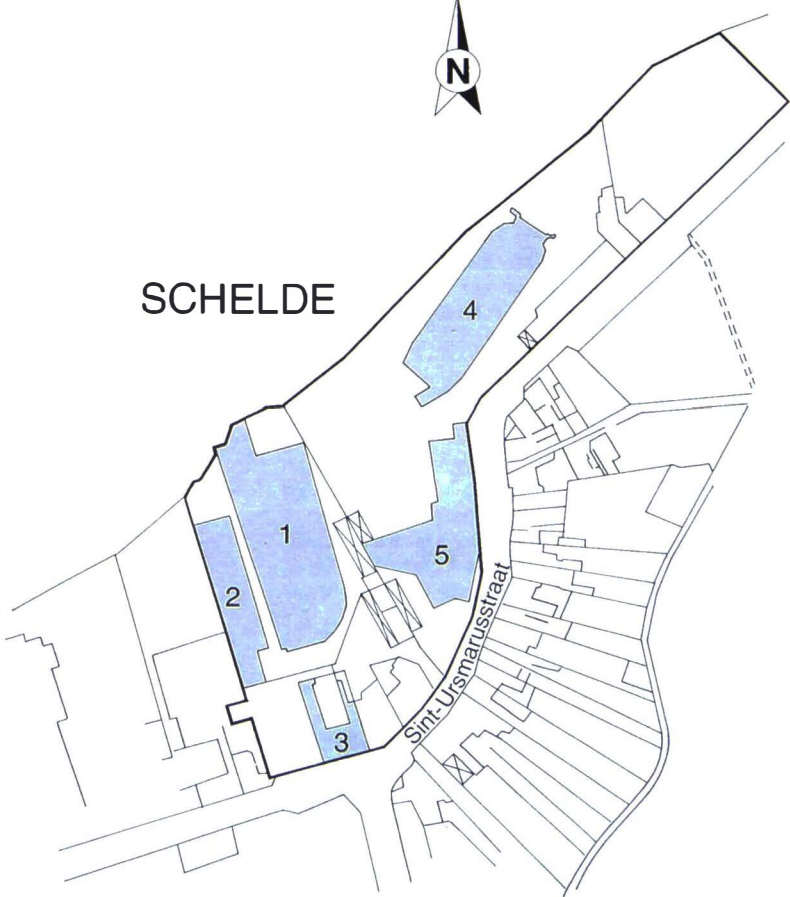
Art. 16: Stoommachien. Het is den machinist ten strengste verboden zich van de machien te verwijderen als zij in werking is. Den toegang tot dezelve is alleman verboden. De machinist zal de grootste voorzorgen in acht nemen bij het smeren van die deelen van 't machien, die onder het draaien moeten gesmeerd worden. Onder geen voorwendsel mag hij de organen van het machien kuischen terwijl het in werking is. Hij alleen zet het machien in beweging en legt het stil ⁷⁴.

Ondanks die strenge reglementeringen waren ongevallen op de twee scheepswerven, zelfs met dodelijke slachtoffers, geen uitzondering. Vooral de eerste maanden na de omschakeling, toen de arbeiders nog niet echt vertrouwd waren met de machines, viel het grootste aantal gekwetsten. In de periode 1894-1897 gebeurden er bij Van Damme acht ernstige ongevallen waarvan twee met dodelijke afloop. ⁷⁵

Om dit financieel op te vangen, bestond er bij Van Damme (ze-ker vanaf het midden van de 19de eeuw) en bij Van Praet een soort "interne ziektekas" die gespijsd werd met de boetes die de scheepmakers moesten betalen wanneer ze bepaalde regels hadden overtreden. Arbeiders die een bepaalde periode werk-onbekwaam werden, kregen van dit geld een vervangingsin-komen. Naast dit solidariteitsfonds waren alle arbeiders ook nog eens verzekerd tegen ongevallen bij de maatschappij "La Belgique Industrielle", wat in België toen bij wet verplicht was ⁷⁶.



SCHELDE



NAWOORD

Reeds op het einde van de middeleeuwen was Baasrode een druk handelscentrum aan de Schelde. Het aan- en afvaren van binnenschepen zorgde ervoor dat er vrij vroeg, de eerste vermelding dateert uit de 16de eeuw, sprake was van een niet onbelangrijke scheepsbouwnijverheid. Deze industrievorm kwam tot volle ontwikkeling in de 19de eeuw, waarbij de families Van Damme en Van Praet een zeer belangrijke rol speelden. Bij het begin van de vorige eeuw telde Baasrode nog een zestal, meestal kleinschalige, scheepswerven. De economische crisis na de Belgische onafhankelijkheid en de grote concurrentie die uitging van de timmerwerven van Van Praet en Van Damme zorgde ervoor dat het aantal drastisch verminderde tot uiteindelijk alleen de scheepswerven van deze twee families bleven bestaan. Zij zouden vanaf 1850 de plaatselijke scheepsbouw domineren. Hun scheepswerven waren niet alleen van lokaal belang, maar zij namen eveneens een belangrijke positie in op nationaal vlak. Naast Antwerpen, Hoboken en Boom, was Baasrode in de periode 1846-1910 één van de belangrijkste en oudste scheepsbouwcentra van het land.

Om hun industrieel-archeologische waarde werden de voormalige scheepswerven Van Damme en Van Praet-Dansaert bij Ministerieel Besluit van 2 juli 1993 wettelijk beschermd als monument.

Het betreft de volgende gebouwen en inrichtingen van de scheepswerf "Van Praet - Dansaert":

het droogdok voor 2 spitsen (ijzeren zaat) met alle toebehoren;
het konstruktiewerkhuis met smidse.

Het betreft eveneens de volgende gebouwen en inrichtingen van de scheepswerf "Van Praet - Dansaert", voorheen scheepswerf "Van Damme":

het droogdok voor 2 spitsen en een Kempenaar met alle toebehoren;

de houten loods;

het voormalige woonhuis "Emile Van Damme".

Alle toestellen, werktuigen en materialen door aard en bestemming als onroerend verbonden aan de voornoemde werven zijn beschermd.

Het terrein van de voormalige scheepswerven "Van Praet-Dansaert" en "Van Damme" werd als dorpsgezicht beschermd.

Afbakening van de bij Ministerieel Besluit van 2 juli 1993 wettelijk beschermde site van de voormalige scheepswerven Van Damme en Van Praet-Dansaert.

Als monument werden beschermd het droogdok (1), de loods (2) en het woonhuis (3) van de werf Van Damme, en het droogdok (4) en de werkhuisen (5) van de werf Van Praet-Dansaert.

NOTEN

- 1 J. VERBESSELT, *Het Dender- en Scheldedomein van de abdij Lobbes en het Land van Dendermonde en Aalst*, in: "Het parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13de eeuw", deel VII, 1967, pp. 5-44.
- 2 J. LINDEMANS, *Het oude Land van Dendermonde*, in: "Oudheidkundige Kring van Dendermonde. Gedenkschriften", reeks III, deel I, 1938, pp. 22-23.
- 3 G. BOEYKENS, *Geschiedenis van Baasrode*, Wetteren, 1940, pp. 25-74.
- 4 F. DE POTTER EN J. BROECKAERT, *Geschiedenis van de gemeenten der provincie Oost-Vlaanderen*, reeks IV, deel I, Gent, 1887, p. 5.
- 5 G. BOEYKENS, *Op. cit.*, pp. 24-25.
- 6 A. SANDERUS, *Verheerlykt Vlaandre*, deel II, Den Haag, 1735, p. 133.
- 7 A.P. DE JONG, *De industriële ontwikkeling van het arr. Dendermonde van 1764 tot 1880*, Gent, RUG (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1980, pp. 38-39.
- 8 Rijksarchief Beveren, *Oud Archief Baasrode*, nr. 102. Landboek met kaarten van Baasrode, 1775-1785.
- 9 Rijksarchief Gent, *Scheldedepartement*, nr. 4446.
- 10 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nrs. 11 en 12. Uitgaande brieven, 1808-1810 en 1811, 1819-1823.
- 11 Rijksarchief Gent, *Scheldedepartement*, nr. 4446.
- 12 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 152-153 en 170-171.
- 13 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 169.
- 14 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 1, 2, 5, 8, 9 en 152.
- 15 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 6.2. Gemeenteraad-beraadslagen, 1828-1836.
- 16 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 152.
- 17 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 16. Uitgaande brieven, 1824-1831.
- 18 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 43, 156, 401-h.
- 19 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 2. Kollege van Burgemeester en Schepenen. Besluiten, 1829-1917.
- 20 A. DE VOS, *De Belgische koopvaardij in de 19de eeuw*, in: "Vijftig jaar Koninklijke Marine Academie", Antwerpen, 1986, p. 30.
- 21 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 430.
- 22 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 71.
- 23 Rijksarchief Beveren, *Hypoteekkantoor Dendermonde*, reeks 72, volume 2222, case 65.
- 24 Stadsarchief Dendermonde, *Oud Archief Baasrode*, nr. B. 521.11. Register van aankomst, 1856-1960.
- 25 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, Biblioteek, nr. A.19.995.
Klankband : vraaggesprek met scheepsbouwers uit Baasrode, 1968
- 26 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 78, 159 en 401.
- 27 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 1, 63, 65, 104-105.
- 28 R. RUYSS, *Veer en veerdienst in Oost-Vlaanderen: Vroeger en nu*, Wichelen, 1979, pp. 29-30.
- 29 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Praet*, nrs. 7, 21-29, 39-42.
- 30 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 68.
- 31 A. DE VOS, *De baquet de Charleroi, een verdwenen Belgisch binnenschip*, in: "Mededelingen van de Marine Academie van België", XIII, 1961, p. 16.
- 32 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Praet*, nr. 33.
- 33 *L'industrie en Belgique. Exposé d'après le recensement de 1880 de l'état des principales industries*, Tome I, Bruxelles, 1887, p. 405.
- 34 Rijksarchief Beveren, *Registratekantoor Dendermonde Erenisaangiften*, nr. 187/B, 1892.
- 35 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Praet*, nr. 43.
- 36 Interview met Albert Van Praet, 6 februari 1993.
Recensement Général des Industries & des Métiers. 31 octobre 1896, Tome VI, Bruxelles, 1900, pp. 20-21.
- 37 P. DE COCK, *Een strenge plicht! De kamerverkiezingen in het arrondissement Dendermonde. 1919-1939*, Deel II, Gent, RUG (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1990, p. 204.
- 38 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Praet*, nr. 203.
- 39 *Recensement de l'industrie et du commerce (31 décembre 1910)*, Tome V, Bruxelles, 1913-1921, p.36.
- 40 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Praet*, nr. 201.
- 41 Deze informatie komt uit het dagboek van Maurice Seghers en werd ons meegedeeld door dhr. J. Van Beylen, waarvoor onze dank.
- 42 Interview met Albert Van Praet, 6 februari 1993.
- 43 J. VAN BELLE, *Schepen bouwen langs de Rupel*, Klein-Willebroek, 1992, p. 10.
- 44 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 164.
- 45 Stadsarchief Dendermonde, *Dokumentatiemap scheepswerven Van Praet-Dansaert*.
- 46 *Recensement de l'industrie et du commerce (31 décembre 1910)*, Tome IV, V, VI, Bruxelles, 1913-1921.
- 47 A. STROOBANTS, *Baasrode, een industriegemeente aan de Schelde*, stencil, pp. 2-4.
- 48 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 104.
- 49 P. DE COCK, *Een strenge plicht! De kamerverkiezingen in het arrondissement Dendermonde. 1919-1939*, deel I,

- Gent, RUG (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1990, p. 36.
- Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 6.4. Gemeenteraad-beraadslagingen, 1858-1894.
- 39 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 111 en 128.
- Stadsarchief Dendermonde, *Oud Archief Baasrode*, nr. B.485.664.4 Subsidies scholen en verenigingen.
- 40 Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 16.
- 41 Y. SEGERS, *Baasrode: centrum voor het bouwen en herstellen van koopvaardijsschepen omstreeks het midden van de 19de eeuw*, in: "Sirene", 1994, maart-april, p. 17.
- 42 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 166.
- Journal du Commerce d'Anvers*, 25.5.1848 en 27.7.1848.
- 43 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 167.
- Journal du Commerce d'Anvers*, 20.10.1849 en 9.12.1849.
- 44 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 168 en 430.
- Biographie Nationale*, Tome XXIII, Bruxelles, 1921-1922, p. 385.
- Journal du Commerce d'Anvers*, 21-22.4.1852.
- Jaarverslag van de Kamer van Koophandel van Antwerpen*, 1860, p. 24.
- 45 Y. SEGERS, *150 jaar scheepsbouwrijverheid in Baasrode. De werven Van Praet en Van Damme van het einde van de 18de eeuw tot 1914*, deel II. Gent, UG (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1993, pp. 232-236.
- 46 *Katalogus tentoonstelling "150 jaar schepen en scheepvaart"*, Gent, 1977, p. 11.
- 47 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 401n en o.
- Marieme Encyclopedie*, deel IV, Bussum-Antwerpen, 1970-1973, pp. 289-291.
- 48 R. STUYCK, *De Schelde. Van bron tot monding*, Tielt, 1987, p. 127.
- 49 G. BOEYKENS, *Op. cit.*, pp. 34-35.
- Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 16. Uitgaande brieven, 1824-1831.
- 50 J. VAN BEYLEN, *De botter. Geschiedenis en bouwbeschrijving van een Nederlands vissersschip*, Weesp, 1985, p. 58.
- Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 381d-381h, 401I-401m.
- 51 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 445-446.
- 52 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 405-406.
- 53 J. VAN BEYLEN, *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw*, Amsterdam, 1970, pp. 21-23.
- 54 Rijksarchief Beveren, *Oud Archief Baasrode*, nr. 102. Landboek met kaarten van Baasrode, 1775-1785.
- 55 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 196.
- 56 Het verschil tussen eb en vloed bedraagt in Baasrode maar liefst vier meter (G. VAN GUCHT, *De Schelde en haar natuurwaarden in het land van Dendermonde*, Buggenhout, 1990, p. 14).
- 57 Interview met Albert Van Praet, 6 februari 1993.
- 58 Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Praet*, nr. 196.
- 59 *idem*.
- 60 L. GROENEN, *Expertises Maritimes*, Anvers, 1927, p. 28.
- 61 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 381d.
- 62 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 158.
- 63 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 469.
- 64 Het plan van deze verbreding werd onlangs teruggevonden in het Scheepvaartmuseum van Baasrode.
- 65 *Jaarverslag van de Kamer van Koophandel in Antwerpen*, 1857, p. 30.
- 66 J. VAN BELLE, *Op. cit.*, pp. 7-10.
- 67 Rijksarchief Beveren, *Hypoteekkantoor Dendermonde*, reeks 71, volume 624, case 102.
- 68 Interview met Albert Van Praet, 6 februari 1993 en met Jean Heuninck, 25 april 1993.
- 69 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, Bibliotheek, nr. A.19.995. Klankband : vraaggesprek met scheepsbouwers uit Baasrode, 1968.
- 70 De evolutie van de verschillende percelen en bijhorende gebouwen of ateliers waaruit de twee scheepswerven bestonden, werd nagegaan aan de hand van de opmetingschetsen van het Kadaster (Archief Kadaster van Oost-Vlaanderen in Gent).
- 71 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 159.
- Scheepvaartmuseum Baasrode, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 40.
- Rijksarchief Beveren, *Modern Archief Baasrode*, nr. 4.
- Archief Kadaster Oost-Vlaanderen.
- 72 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nr. 401i en j.
- 73 *Recensement Général des Industries & des Métiers. 31 octobre 1896*, Tome V, Bruxelles, 1900, pp. 558-561.
- 74 Stadsarchief Dendermonde, *Dokumentatiemap scheepswerven Van Praet-Dansaert*.
- 75 Interview met Albert Van Praet, 6 februari 1993.
- 76 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs 401k,l en m.
- Stadsarchief Dendermonde, *Dokumentatiemap scheepswerven Van Praet-Dansaert*.

HERKOMST VAN DE ILLUSTRATIES

Oostenrijkse Nationale Bibliotheek, Wenen, foto Pjerpel Rubens, Tielt, voor *Albums de Croÿ*, uitg. J.-M. Duvosquel, deel 25, Brussel, Gemeentekrediet, 1991, blz.4;
Rijksarchief Beveren, foto Ansfried De Vylder, blz. 9;
Archief Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, blz. 14 onder, en blz. 16 boven;
Archief Scheepvaartmuseum Baasrode, blz. 10, 15, 16, 21, 40, en 43 boven;
Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, foto Ansfried De Vylder, blz. 31;
Scheepvaartmuseum Baasrode, fotos Ansfried De Vylder, blz. 35, 37, en 38;
Fr. De Saegher, Baasrode, blz. 11, 36, en 42.

MET DANK AAN

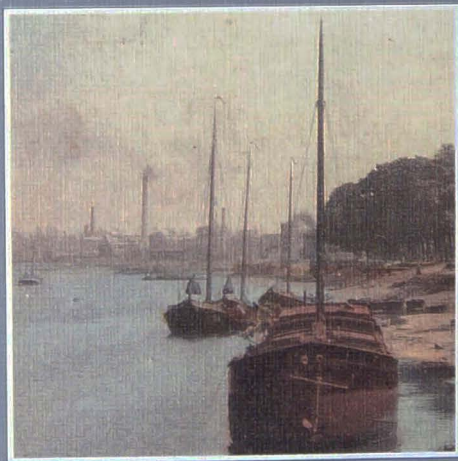
De Heer J.-M. DUVOSQUEL, Gemeentekrediet, Brussel;
De Heer Jean HEUNINCK, Baasrode;
De Heren Wim JOHNSON en Leon OST, resp. konservator en restaurator van het Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen;
De Heer Maurice KAAK, Antwerpen;
De Heer Paul MAES, Baasrode.

© Provinciebestuur OOST-VLAANDEREN
Afdeling 92 - Kunstpatrimonium

Algemene leiding en supervisie: Andrea DE KEGEL

Eindredactie: Anthony DEMEY
Fotografie: Ansfried DE VYLDER
Daktylografie: Marleen HOUTHOOFD
Grafische vormgeving: Mark VERSTOCKT en Dirk JACOBS
Fotogravure: DBL, Sint-Denijs-Westrem
Druk: Drukkerij ERASMUS N.V., Wetteren
Wettelijk Depot: D.1994/1933/1
ISBN: 90-74311-10-5

DE LAATSTE SCHEEPSWERF
VAN
BAASRODE



PROVINCIE OOST-VLAANDEREN