

De Willebroekse Vaart

SCHEEPVAART EN SCHIPPERSLEVEN

door Frans Verbraeck

wille-
broekse
kro-
nieken 

wille-
broekse
kro-
nieken 

wille-
broekse
kro-
nieken 

De Willebroekse Vaart

SCHEEPVAART EN SCHIPPERSLEVEN

door Frans Verbraeck

Uitgave van de
Werkgroep "Heemkunde-Geschiedenis-Leefmilieu"
van de
Gemeentelijke Culturele Raad van Willebroek
-
p.a. Karel De Decker, Voorzitter
Vaartstraat 19, 2660 Willebroek
-

1989

TEN GELEIDE

Bij het verschijnen van zijn brochure "Het Burgerlijk Gods- en Gasthuis Louis De Naeyer te Willebroek" vertelde eresecretaris Frans Verbraeck, de minzame man die zo graag in de vergeelde papieren van het archief op het gemeentehuis snuffelde, dat hij nog een en ander in petto had. En dat had hij.

De voorliggende brochure, die door de goede zorgen van en de samenwerking met de leden van de werkgroep Heemkunde-Geschiedenis van de Gemeentelijke Culturele Raad in de reeks "Willebroekse Kronieken" kon opgenomen worden, is daar het sprekend resultaat van.

De "gelegenheidschrijver" zoals Frans Verbraeck zichzelf in alle bescheidenheid die hem sierde noemde, is erin geslaagd in het kort bestek van deze brochure, een beeld te schetsen van het schippersleven, zoals zich dat ontwikkelde rond de Willebroekse Vaart, de economische slagader waarrond de dagdagelijkse activiteiten van de nijvere Willebroekse bevolking zich afspeelden.

Het is een zeer persoonlijke impressie geworden van iemand die met genegenheid terugkijkt naar het volk waaruit hij is voortgekomen en naar de plaatsen waar hij is opgegroeid en die hem zo dierbaar waren. Een historische terugblik op een moment dat het eigen karakter vervaagt om op te gaan in het grotere geheel.

"Elke gemeenschap leeft vanuit het verworvene van het verleden via de realiteit en de verwezenlijkingen van het heden, naar een toekomst die weer anders zal zijn", zo schreef Gouverneur A. Kinsbergen.

Ik ben ervan overtuigd dat Frans Verbraeck met deze brochure, met dit "gelegenheidsgeschrift" een belangrijke plaats heeft ingenomen in de steeds langer wordende rij van "Willebroekse kroniekers" en dat "De Willebroekse Vaart, Scheepvaart en Schippersleven" met niets dan sympathie zal worden begroet.

Laten we met die nostalgische nieuwsgierigheid ons allen eigen, even weemoedig wegdromen ...

Rob SIEBENS
Schepen voor Onderwijs
en Cultuur

Wie stelt er geen belang in een kort verhaal over het puzzelblokje "Oud-Willebroek" uit de legkaart van het jonge "Belgique-België" sinds 1830.

De kunstmatige oprichting van de minibufferstaat door de grote mogendheden op een congres te Londen en zijn verder bestaan onder leiding van het koningshuis van Saksen-Coburg, liepen gelijktijdig samen met de groei en bloei van onze plattelandsgemeente Willebroek tot een piepjong nijverheidscentrum in deze neokapitalistische monarchale grondwettelijke natie.

Toch wil dit relaas enigszins een tipje van het grijs verleden oplichten van de evolutie van het kanaalwezen Brussel-Willebroek en van het schippersberoep vóór, tijdens en na de vestiging van de overheersende moderne nijverheidstakken op het grondgebied van Willebroek - langsheen de beide vaartdijken - sinds het begin van de voorlaatste eeuw tot op heden. Het is noodzakelijk even op het verleden van die "oude vaert", die uitmond in de Rupel vlak tegenover Boom, terug te blikken.

1550.

Vaert naar Willebroek.

In brVesseLLe den XXXI daCh MeIIs,
Is VeeL bLIIsChap ghesIen en ghesChreIIs. ¹

Incarnatie ven 't begintsel vant graven,
dat men den eersten steeck stack:

Tot VVILLebroeC heeft LoqVenghIens MaCht ghebLeken,
XVI IVnI VVas den eersten steeCk ghestecken.

(Breede verclaringhe).

Op den sesthiensten Junii, zijnde het gulden Iacr,
Is Heer Jan van Locquengien, onbesweken,
Nae Willebroeck ghereyst, met vreuchden aldaer,
Om graven, was den eersten steeck ghestecken.
Waer af men wel hadde hooren spreken,
Over dry-en-seventich jaer oft meere,
Hoe dat 't water wt de Rijpel soude comen ghestecken,
Nae Bruessel, deur nieuwen practijkschen keere,
En alsnu beliefdet alsoo Godt den Heere,
Dat die prophecie souden worden volbracht;
Waer af hij hebben moet lof, prijs, en eere,
Die om het volbringhen wel heeft die macht;
Hij is sot, die in sijn qualijck-vaert lacht. ² —

¹ Den lesten dach der maent Meye (1550) 'smorgens omtrent den acht uren, zoo is die Keyserlijke Maj. met sijnen sone den Prince van Spaignien wt Bruessel ghetrocken nae Duytschlandt met schoonen staet, wesende seer qualijck te passe, waeromme tot Bruessel groote droefheit was. Maer ten selven daghe sprack men van de nieuwe vaert oft riviere tusschen die van Mechelen ende Bruessel. Ende daer was in de presentie van vrouwe Maria, die gouvernante, met voorwisc verclaert ende in deteghenwoordicheit van de heeren van Bruessel ende Mechelen, dat die van Bruessel sonden van stonden aen mogen gaen beginnen te graven, achtervolgende de acten daer af zijnde van derselver date, waeromme weder soo grooten blijtschap was onder die ghemeente van Bruessel; als er droefheit was om het vertrek van den keyser. [*Kronijk van Brabant*].

² Het kanaal werd eerst na elf jaren voltooid, en in Okt. 1561 met feesten en plechtigheden voor de scheepvaart geopend.

De kunstmatig gegraven vaarweg is meermalen reeds een aanknopingspunt geweest van gelegenheidsgeschriften over de gemeente Willebroek : aan deze vaart heeft de bevolking haar alom gekende welvaart te danken evenals haar snelle aangroei in de loop van de 19e en 20e eeuw. Nu is het door de kunstmatige administratieve samenvoeging of fusie van 1976 met de buurgemeenten Heindonk, Blaasveld, Tisselt en deels Breendonk en Ruisbroek tot één groot Willebroek geworden.

Is het toeval of noodwendigheid dat onze aandacht gevestigd wordt op één van de best gekende volkswijken van de gemeente Willebroek, namelijk het gehucht "Klein-Willebroek", en ook op onze gemeente, die in het verleden dikwijls het trefpunt werden van het bezoek van prominente personages, zoals bv. de Prins van Oranje-Nassau. Deze zou te Willebroek afscheid genomen hebben van zijn vriend Graaf Egmont in 1567. Laatstgenoemde zal later op 5.6.1578 op de Grote Markt te Brussel onthoofd worden, waardoor de vroegere legendarische woorden "Vaarwel Prins zonder land" & "Vaarwel Graaf zonder hoofd" bewaarheid werden.



De Schans

Wij verwijzen graag naar de "Willebroekse Kronieken" 1985, van de hand van dhr. Flor Cools, waarin de "Schans" op de "oude vaert" van Willebroek-Brussel tijdens de beroerde jaren van de Spaanse Furiën, het trefpunt werd van herhaalde confrontaties van rivaliserende Engelse en Duitse huurtroepen.

Het oude kanaal naar Willebroek

Uw gelegenheidspublicist, een leek in de geschiedenis, denkt dat de volgende teksten volstaan om de gebeurtenis van het graven van een kunstmatige waterweg van Brussel naar Willebroek te memoreren, als

inleiding van zijn desbetreffend verhaal over dat oude kanaal (1561) en dito Tol- en Sashuis - anno 1608.

Graag verwijst hij naar een "Breede verclaringhe" over de "Vaart naar Willebroek", zoals vermeld in de "Nederlandsche Geschiedzangen", gedrukt bij H.R. de Breuk te Leyden in 1852 en waarbij verwezen wordt naar de bron van het bevaren van dit oude kanaal Brussel-Willebroek. "Die oude Vaert" met haar toegankelijkheid vanaf het jaar 1561 voor houten schuiten, pramen en boten, was toen reeds een mini-internationale waterweg voor die trek- en zeilschuiten, die mettertijd verdwenen.

Er werd zelfs in 1563 een eerste ijsbreker in gebruik gesteld om de vaargeul voor de scheepvaart open te houden.

Tijdens de aanvangsperiode was het zelfs noodzakelijk beschermingsmaatregelen te treffen tegen de rovers en de ongere elementen die zich langsheen het kanaal ophielden.

Willebroek als overstapterminus van de passagierstrekschuiten en heuen

Een dagelijkse veerdienst als vaste lijn voor personen van aanzien werd ingesteld tussen Brussel en Antwerpen via Willebroek, als overstapterminus, met een vloot van vijf comfortabele trekschuiten speciaal voor het personenvervoer gebouwd.

Volgens de genoteerde reisgelden was er ook een reizigersvervoer met de grote trekschuiten of heuen voorzien vanaf de sluis te Willebroek, via de Rupel en de Schelde naar Antwerpen.

Op donderdag en zaterdag was er een afzonderlijke heu reisvaardig voor Gent & Brugge & Oostende; om de twee weken ging er een afvaart naar Den Haag en naar Nederland.

Het Brusselse kanaalbestuur beheerde ook dit personenvervoer tussen de hoofdstad en andere steden van het land op de rivieren en op de stromen.

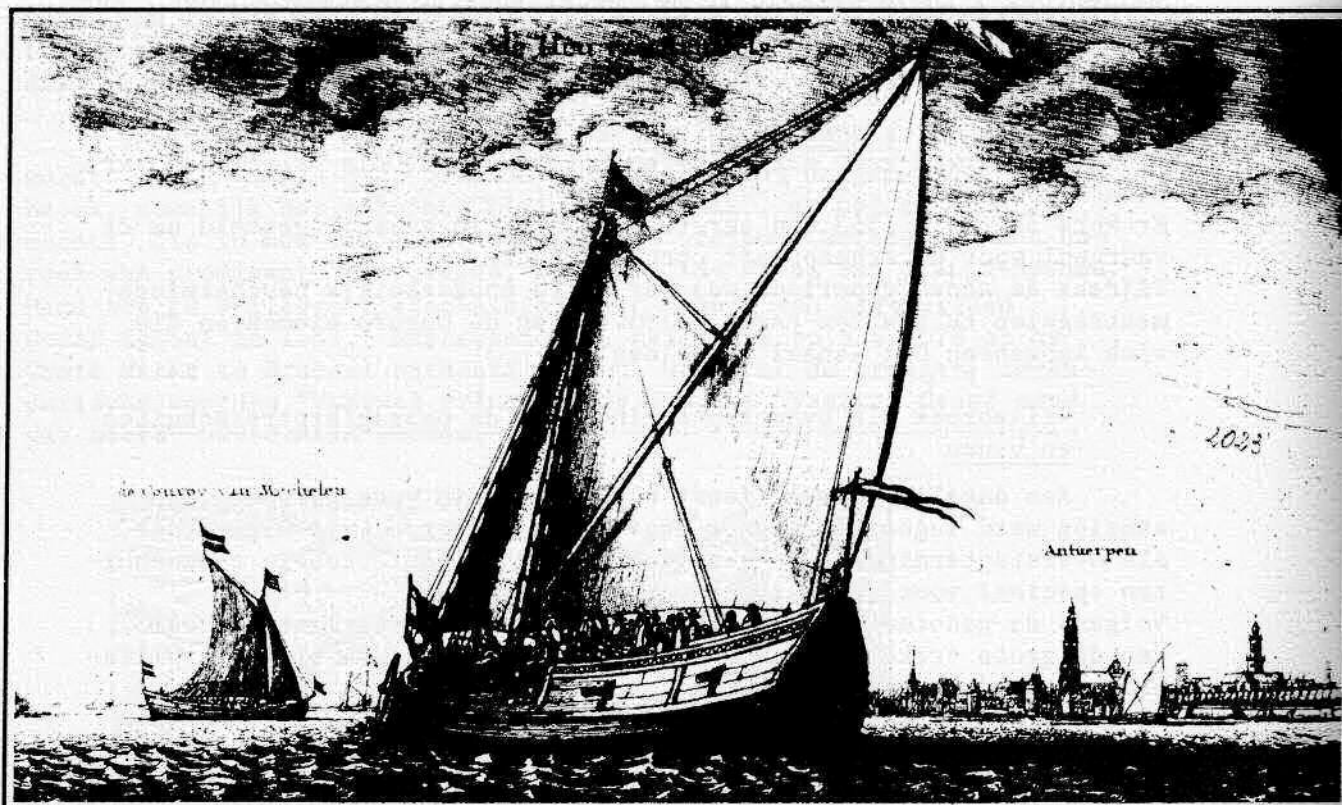
Verpachting van openbare veerdiensten

Deze openbare veerdiensten werden verpacht voor een termijn van drie opeenvolgende jaren onder beding dat er permanent vijf comfortabele trekschuiten in de vaart waren om de prominente passagiers te vervoeren samen met collis en koffers met linnen.

Al pendelden deze luxueuze trekschuiten tussen Brussel - via Willebroek - en Antwerpen, toch vertoonde dit vaartraject af en toe een ernstig reisrisico : er werd melding gemaakt van het vergaan van twee heuen, één tijdens een storm in 1658 en één door aanvaring in 1740. Dit gaf er aanleiding toe dat tal van passagiers met de veerboot de Rupel overstaken naar Boom en zich van daaruit met een vigilante naar Antwerpen begaven.

Rond 1835 - zodra de stoomtrein tussen Brussel en Mechelen dagelijks een gelijkwaardig en sneller luxevervoer heen en terug verzekerde - verloor dit personenvervoer te water bijna ten volle de belangstelling van de toenmalige prominenten en kooplui van aanzien.

Toch bleef er, sinds drie eeuwen, af en toe een plezierboot het kanaal op- en afvaren.



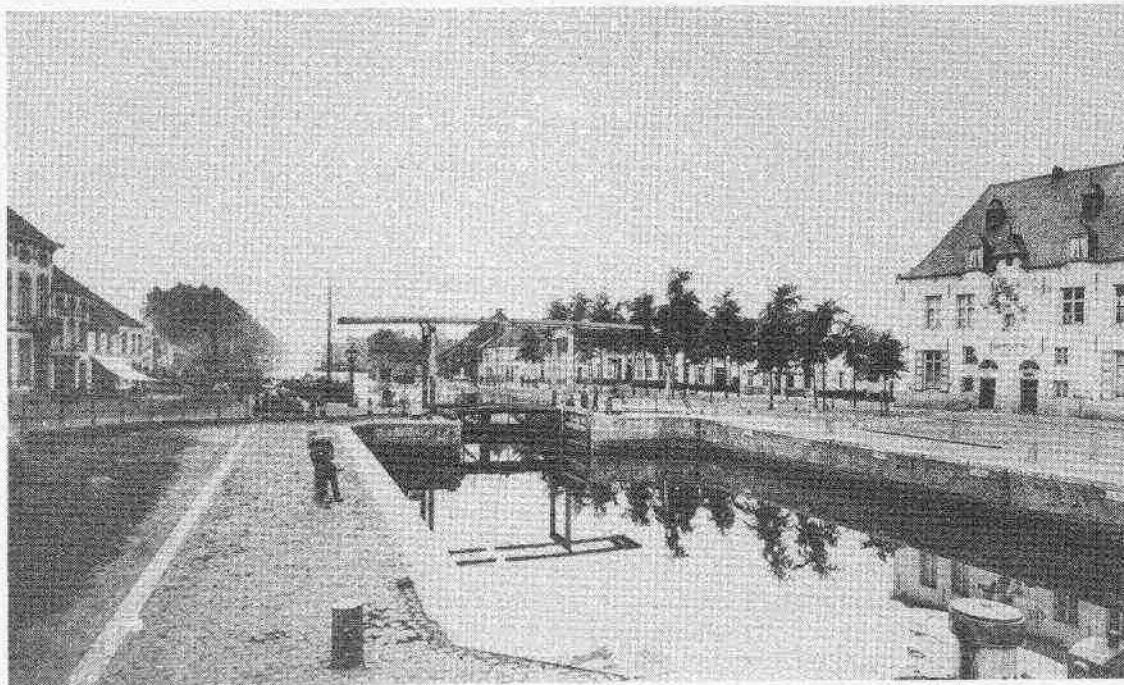
Het Tol- en Sashuis - anno 1608

Men kan het Tol- en Sashuis - anno 1608 - eenvoudig niet wegdenken van de oude vaart al is het een halve eeuw jonger.

In zijn sobere maar robuuste eclecticische bouwstijl van de 16e eeuw, domineerde het Sashuis niet alleen zijn omgeving maar werd het door zijn dubbele functie van tolinning en van technische versassing van de vaartuigen, de scharnier van de dag : dagelijkse scheepvaart bij het op- en afschutten van het schip van de rivier naar het kanaal en vice versa, naargelang de stand van de getijden.

De orde en het ritme van het vervoer te water werd in grote mate over geheel de kanaalzone van Willebroek naar Brussel met al zijn eventuele tussenliggende bestemmingen vanaf 1608 tot het jaar 1922 met de regelmaat van een klok uitgevoerd, in overeenstemming met het vaarreglement zoals door de stad Brussel aanvankelijk opgesteld en nadien aangepast aan de vooruitgang.

Ontelbare zeilschepen en trekschuiten van allerhande typen en nationaliteiten zijn hier in- en uitgevaren en op- en afversast door de schutsluis, voorzien van een dubbeldeurensluiting.



Sluis en brug te Klein-Willebroek

Ondenkbare avonturenverhalen zijn hier ontsproten over het wel en wee van schippers, van loodsen, van vissers, in één woord van de "zwerfers" op en rond de waterwegen, alsook van de scheepsbouwers, de zeilmakers, de zeeldraaiers; voeg daarbij de sjouwers, de stouwers, de baaldragers en de "batters" aan de laad- en loskaden.

De schipperij van de binnenscheepvaart was en blijft een apart wereldje, hoe nauw zij ook technisch en praktisch verbonden en verweven mag zijn met het vervoer te land.

Wie nog dieper op dit wisselende schippersleven wil ingaan, leze de breed uitgesponnen beschrijving "Klein-Willebroek, schippersdorp" van de auteur Jos De Keersmaecker (gewezen voorzitter van de heemkundige kring ter plaatse). Zie ook de Willebroekse kronieken 1983 nr. 1 - Willebroek 800 : rede van de gouverneur van de provincie Antwerpen, dhr. Kinsbergen.

DE SCHEEPVAART

HOUTEN VAARTUIGEN OP HET KANAAL

Vlaamse houten vaartuigen onder zeil

Een bondig overzicht van houten trekschuiten en vaartuigen onder zeil geven ons slechts een gedeeltelijke opsomming van de verscheidenheid van het vaartuig, dat het vervoer te water zienderogen bevorderde, gezien in het verleden van drie eeuwen terug tot op heden.

Mettertijd verdwenen en verdwijnen de Vlaamse houten vaartuigen onder zeil uit het getij en uit de stille binnenwateren. Zij werden in de loop van de tweede helft van de 19e eeuw verdrongen en vervangen door de gemechaniseerde plaatijzeren vrachtboten. Met hen verdween grotendeels de romantische atmosfeer uit het vervoer te water en het zo kleurrijke schippersvolk uit de lage landen bij de zee. Een nieuwe generatie van zelfstandige schippers trad aan, maar ditmaal zonder poëzie.

In de schilderkunst van de Verenigde Provinciën blijft dit bekoorlijk verleden een onuitputtelijke bron. Het vervoer te water en de verschepping van landbouwprodukten zoals vlas, aardappelen, tarwe, hooi, bieten, enz., alsook andere goederen zoals bakstenen, grint, zand, enz., zijn dankbaar gebruikte onderwerpen.

Van het model van de Vlaamse pleit vinden wij sporen in de 13e eeuw : in het reglement van de scheepvaart en de heffing van de tolleren op het Zwin (+ 1252) werd er reeds melding van gemaakt.

Naargelang de grootte behoort de pleit tot de klasse van het op één na grootste scheepstype : het was dus niet verwonderlijk dat met pleiten zelfs zeereizen werden ondernomen. Uit documenten van 1473 te Kampen blijkt dat een pleit werd bevracht voor Danzig; merk wel op dat dit zeilschip meestal niet meer dan 60 ton kon laden.

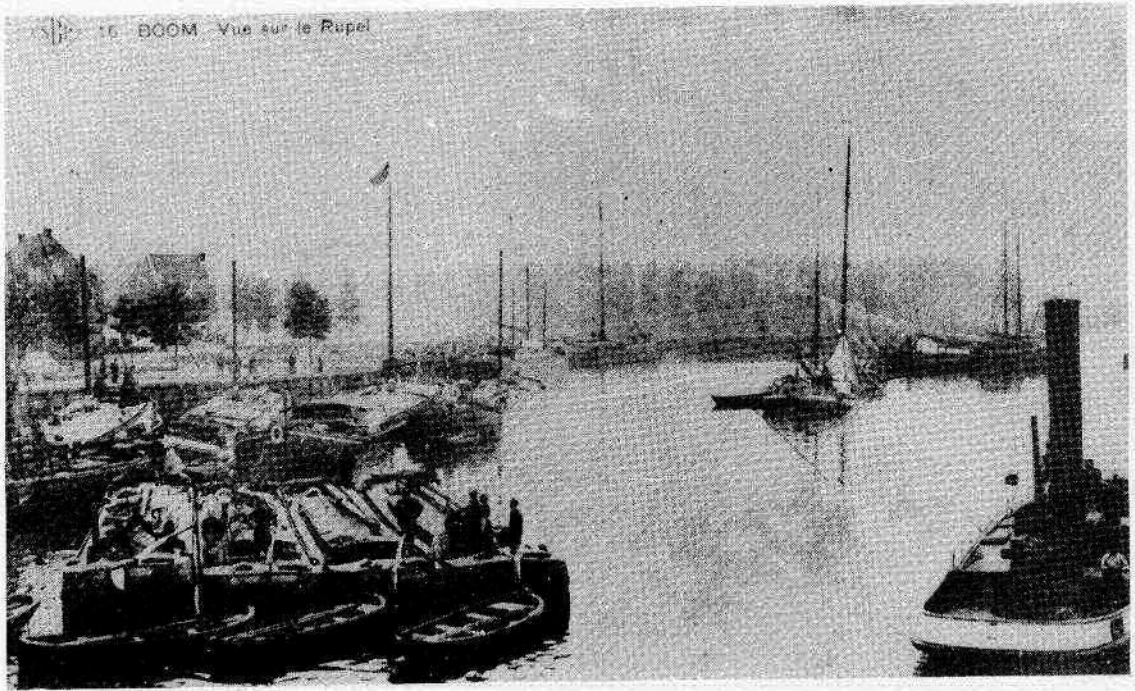
In scheepstermen uitgedrukt, werden de kenmerken van de pleit als volgt samengevat : - een oprecht lid van de tjalkenfamilie
- een schip met platte bodem
- een model met oplopende vóór- en achterstevan en zonder veel "zeeg".

Anno 1671 of ruim honderd jaar na het toegankelijk stellen van de "oude vaert" Brussel-Willebroek en vice versa, vermeldde een zekere Mie Witze dat "de Vlaamse Pleyten lange en platte schepen zijn met luiken bedekt en waar een voetgang (gangboord) te wederzijden nevens staatsie zich bevond".

Voor wat de binnenvaartpleiten betreft, was er weinig onderscheid van grootte tussen het zeegaande en binnenvaarttype.

Rond 1850 kende België nog 82 exemplaren, in grootte van 73 tot 179 ton.

In het oude kanaal waren er binnenvaartpleiten die groter waren dan de grootste zeepleit.



Binnenschepen wachten op de Rupel om het sas van Klein-Willebroek binnen te varen (+ 1918)

Omstreeks het einde van de vorige eeuw werden er nog gebouwd, wel meestal uit ijzeren platen en met een laadvermogen van ca. 270 ton. Dergelijke schepen waren dan \pm 35 m lang; de breedte was beperkt en de mast kon doorgaans gestreken worden. Bij dit scheepstype dat het binnenland van België, Nederland en Duitsland als vaargebied had, was de vorm aangepast aan de kanaalvaart.

Wellicht de laatst overlevende pleit sleet haar (werkloze) levensjaren als "woonschip" in de Brusselse vaart te Klein-Willebroek, gemeerd tegen de wal van de Westvaarddijk nabij de particuliere zwaai kom van de Firma Dumon & Van der Vin; een vereenzaamd lot dat menig traditioneel schip was beschoren : men denke maar aan de vele woonschepen die destijds op een tjalkenromp zijn gebouwd.

Een andere telg van de tjalkenfamilie : de otter.

Met een betrekkelijk jonge datum van identiteit in de tjalkenfamilie, werd dit type voor het eerst genoemd in 1711 in een reglement van de stad Mechelen met betrekking tot de tarieven voor het laden en lossen van schepen, zoals "een ferrieschip, 't zij groot oft cleyn, alle smalschepen met schmackseylen; cromsteve schuyten metgaders de hestvelders oft otters".

Om dit vaartuig in beeldende taal te beschrijven, waren de kenmerken van de otter als volgt : - een mooi gelijnd schip

- een zwaar gebouwde romp met veel zeeg.

De otter geleek veel op haar noordelijke zuster, de tjalk, namelijk de "hektjalk".



De scheepvaart in vroeger jaren : deel VI/G.Nauwelaers - Wanders

In vergelijking met de poon was het voorschip van de otter breder en zwaarder; daarbij stak de boeg nagenoeg een minivoet (of 25 cm) dieper dan het achterschip.

Het zeilgetuig! Zeilen en zeilen is tweeërlei!

Als wij het otterzeil vergelijken met dat van de 19e-eeuwse pleit, dan zien wij naast gaffelgrootzeil, fok en kluiver, als vóórzeilen toch nog één kleine mast met zeil aan de achterzijde van de reef (kajuit) of "staatsie" van de otter.

Vrachtzeilen was en blijft een bestendige kamp met het open woelige water, soms tegen de verdoken natuurelementen, zoals de plaatswisselende zandbanken, de storm met zijn oerkrachtige windstoten, de gure regen- en sneeuwbuien en de verraderlijke mistbanken als ondoorzichtige wolken.

Het risico van eventueel verlies van schip en goederen bleef nog steeds een dreiging voor de stoere kapitein en zijn bemanning, zoals zelfs nog vandaag voor schepen met een radaruitrusting.

Vrachtvaren was hier ook de voornaamste taak van de otter.

De verscheidenheid was groot en werd doorgaans per waterbekkengebied bepaald, zoals het Scheldebekken, het Maasbekken, het Rijnbekken, het Zuiderzeebekken en het Zeelandgebied. Al deze bekkens werden door de otter bevaren evenals de kunstmatige bestaande waterwegen, zoals de gekanaliseerde rivieren, de aangelegde vaarten en verbindingskanalen. Het draagvermogen of de grootte van de otters ging van 70 tot 225 ton bij een lengte (in verhouding van het laadvermogen) van 16 tot 35 m en een breedte van 4 tot 6,5 m.

De kleine otters bevoeren naast de Schelde en haar bijrivieren ook de Maas en de kanalen veelal geladen met Kempische bakstenen; de grotere otters voeren meestal naar Duitsland (Ruhrgebied) om steenkolen te laden.

De wereldhaven Antwerpen en haar bijzondere Reinigheidsvloot

De reinigheidsdiensten van de stad Antwerpen waren een avant-garde daar zij reeds in de 19e eeuw over een minivloot van kleine houten otters beschikte, beter gekend onder de volkse benaming van "beerotters". Zij waren speciaal ingericht en gebouwd uit een stevige houtsoort, bijna immuun tegen de bijtende stoffen van deze zelfs vloeibare faecaliën en van het straatvuil van deze metropolis. Deze zeilschuiten waren voorzien van vaste luiken en een pompinstallatie voor het ruimen van de vloeibare lasten. Deze uitzonderlijke meststof werd afgevoerd naar de Antwerpse Kempen met haar onvruchtbare magere zandbodem.

Dit vaartuigtype met paviljoen en tamelijk hoog opgebouwde reef, bleef tot na de 2e W.O. in de vaart; het laatste exemplaar volbracht op 25 mei 1951 zijn laatste reis. Dit schip werd aan het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen geschonken; wachtend op herstelling werd het in de winter van 1953/54 door het ijs stukgekraakt en moest het gesloopt worden. Hier eindigt voorlopig de otterhistoriek.

De knots of de kleinste telg van het drietal Vlaamse tjalkachtige schepen was bij uitstek een vissersboot!
De kenmerken van dit minizeilschip of beter vissersboot kunnen wij samenvatten als volgt. Zijn afmetingen en lastvermogen lagen binnen de hierna vermelde beperkingen : - het droeg ongeveer 14 ton
- ca 10 m lang en 4 m breed
- diepgang van nabij 1 m.

Dit boottype had eenopvallende overeenkomst met de bolletjes van de oostkust van de voormalige Zuiderzee (Nl). Deze scheepsmodellen behoorden oorspronkelijk tot de Friese scheepstypen; de namen van havens en vissersdorpen uit Nederland zijn hieromtrent nog bekend zoals "Volkenhove", "Blokzyl" en "'t Eiland Urk".

Volgens historici wordt er beweerd dat de bevolking langs de Antwerpse Scheldeoever een sterk Friese inslag heeft; sommige oude Antwerpse plaatsnamen bij het Kiel zouden o.m. op die Friese oorsprong wijzen. De knots, een vissersboot - in tegenstelling tot de pleit en de otter - waarmee voornamelijk op bot werd gevist. Om de gevangen vis zo vers mogelijk op de markt te kunnen aanvoeren, was de boot voorzien van een bun of beun, een bak in het midden van het schip, in verbinding met het buitenwater (zout of zoet) door gaten afgespannen met koperdraad.

In de vroegere viswateren van de Schelde, tussen Zandvliet en Bath, werden ook garnalen gevist; de vervuiling van het Scheldewater leidde ertoe dat het na 1920 niet langer mogelijk was de vis vers aan te voeren in de bun. Zo verviel het gebruik van de Vlaamse knots en ook het plaatselijk beroep van botvisser.



Scheepstypen uit de buurlanden

Zo het scheepstype van oudsher een lokaal en een internationaal karakter had, verdween ook dit geleidelijk uit de keten van het vervoer en werd door het nieuwe en moderne vrachtschip vervangen. Behalve de Vlaamse scheepstypen is er nog een reeks van verdwenen vaartuigen nl. tjalken, ponen, aken, klippers, mosselhengsten en minimarktschuiten.

Beginnen wij eerst met de poon die sterk verwant was met de tjalk : een zeer stoer schip als binnenvaartuig. De dekluisen over het ruim waren gekromd en inderdaad bij de poon waren er weinig rechte lijnen te ontdekken. Het roer met het helmhout vormde een sieraad in harmonie met het paviljoen.

Kenmerken van de poon kunnen wij als volgt samenvatten :

- de kop was buitengewoon zwaar als verweer tegen het onstuimig water van de delta aan de Rijn, de Maas en de Schelde
 - met een vóór- en achterzijde tamelijk hoog oplopend was het sterker gezeegd
 - bovendien was het verhoudingsgewijs korter dan de bekende tjalk
 - door zijn wijde bodem lag de poon vast op het water
 - het laadvermogen, naargelang het vaargebied, schommelde van \pm 16 tot 60 ton
 - de achterkajuit of paviljoen was het domein van de passagiers voor zover zij er geen voorkeur aan gaven om bovendeks te blijven.
- Tal van varianten kende het kleine sloopstyp. In de periode 1780 en 1789 kende het kleine sloopstyp een uitzonderlijke bloei dat zich uitte in een grote verscheidenheid : de beurt- en veerboten, de vracht- en marktschuiten, de turf- en rietaken. Het laadvermogen van elk schommelde naargelang het vaargebied in overeenstemming met de poonen van 16 ton tot 60 ton.

De tjalk en zijn varianten

De tjalk die door de jaren heen in de lage landen bij de zee het binnenschip bij uitstek is gebleven, kende nog andere (jongere) varianten, nl. de hektjalk, de stevenaak, de Hasselteraak en de klipperaak.

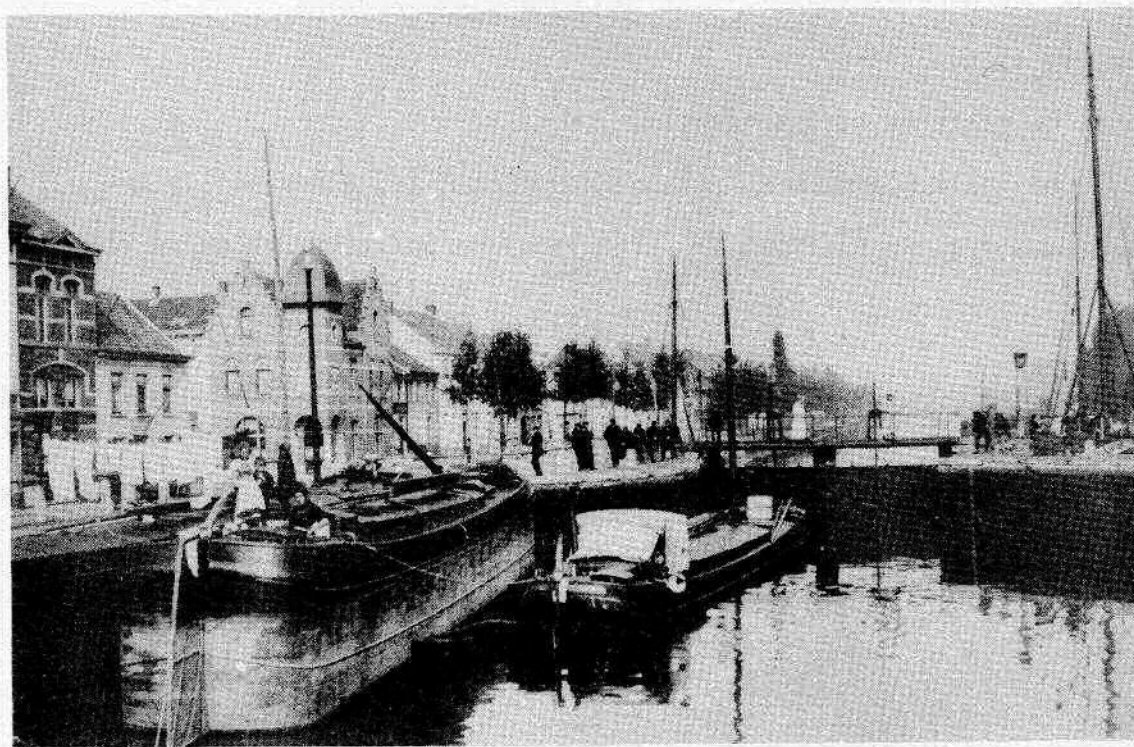


Tjalk voortgetrokken door twee mannen

Merken wij wel op dat op het einde van de 19e eeuw de klippers uit ijzeren (of beter) uit stalen platen werden gebouwd. Omstreeks 1880 begon men ook plaatijzeren tjalken te bouwen. Vanaf 1890 komen er éénmast- en tweemastenklippers in de binnenlandse vaarten en kanalen. Wat kan verteld worden over het scheepswant van het zeilschip in het algemeen?

Vooraf moeten wij een onderscheid maken tussen het gros van de oude vaartuigen :

- a. met een strijkbare mast, om de bevaring mogelijk te maken van de waterwegen waarover vaste bruggen geslagen waren;
- b. de zeilschepen met vaste mast, die stromen, rivieren, vaarten en kanalen bevoeren waar draaibruggen of hefbruggen de doorvaart voor beide categorieën verzekerden.



Baquet

Het Charlerooyse bakske of beter baquet

Wanneer wij de geschiedenis van het vaartuig "Baquet de Charleroi" of het "Charlerooyse bakske" - eigen aan die kanaalzone - willen memoreren, komen wij tot het besef dat dit scheepstype gebouwd was in overeenstemming met de toenmalige beperkte afmetingen van de sluizen in het kanaal van Brussel naar Charleroi. Dit scheepsmodel in zijn oorspronkelijke vorm was en bleef een trek-schuit.

De baquets zeilden nooit op de kanalen en zelden, om niet te zeggen nooit, op de rivieren wanneer zij niet over de noodzakelijke aanvullende uitrusting konden beschikken. Van zodra zij de stille waterpartij van het kanaal dienden te verlaten, moesten zij volgende tuigage hebben : zwaarden, een roei- of reddingsbootje, anker en ketting om het schip in open water voor anker te leggen. De schipper-kapitein kon dit noodwendige scheepsgetuig huren in het schippersgehucht Klein-Willebroek om zo het bakske reisvaardig te maken voor het traject Willebroek-Antwerpen of een andere bestemming in het open watergebied van de Rupel naar kleine binnenlandse havens zoals bv. Mechelen, Lier, Dendermonde, Gent, enz. De scheepsvracht van de baquets bestond meestal uit steenkolen, grondstoffen voor wegenissen en bouwmaterialen uit Wallonië en de Kempen. Zij keerden terug uit Antwerpen met graan voor de bloemmolens en stukgoederen voor de kleine en middelgrote nijverheidsbedrijven. In de Rupelstreek werden vooral de bakstenen vervoerd naar alle uithoeken van het land en zelfs tot diep in Frankrijk waar de losplaatsen op de binnenkanalen enigszins door het bakske te bereiken waren.



Uitleendienst roeiboten

Houten trekschuiten en zeilschepen

Als wij enkel de oude kanaalzone, die tot het Scheldebekken behoort, als het vaargebied van die oude Vlaamse sloopstypen in ogenschouw nemen, dan zien wij nogmaals twee categorieën van sloopmodellen.

Vooreerst de trekschuiten met smal (of klein vierkant) zeil dat slechts eventueel als hulpkracht bij het lijntrekken op de mast wordt gehesen : de Doornikse waal, de baquets, de pointu.

Daarnaast de zeilschepen met een stevig want (of staf getuig) dat op zijn beurt de mast (soms masten) diende te steunen met zijn touwwerk, wanneer de druk op de zeilen werd uitgeoefend en het schip onder helling kwam bij het zeilen en laveren op natuurlijke waterlopen. Telkens als de kapitein een opdracht van vervoer op de buitenwateren aanvaardde, moest hij zelf het risico overwegen om binnen een beperkte tijdspanne van de stroomgetijden (eb en vloed) zijn thuishaven of eventuele vluchthaven te bereiken.

Elke afvaart hield onverwachte moeilijkheden in, zoals woelig water bij stormweer, onzichtbaarheid door mist en wisselvallige zandbanken bij immer wisselende vaargeulen bij laag water : zij waren de gevaarlijke tegenspelers voor de stoere schipper om zijn vaartuig met lading en bemanning behouden aan wal te brengen.

Een kapitein, uit een vreemd waterbekken afkomstig, kon vooraf beroep doen op een ervaren loods, bekend met het te doorkruisen vaargebied, tenēinde het toevertrouwde vrachtschip behouden aan de kade of loswal te meren.

Veiligheid en zekerheid bij het varen waren voor de schipper en voor de sloopslast van primordiaal belang om zijn toekomst en overlevingskansen te verzekeren.

Het boottrekken in de kanaalzone

Bijna drie eeuwen bleef in de oude vaart het boottrekken (of lijnlopen) onderworpen aan de plaatselijke regelingen binnen de kanaalzone zelf.

Een eerste normaliserende maatregel bij het jagen van het schip in de vaart kwam tot stand door een Koninklijk Besluit van 28 juni 1833, waardoor iedere schipper vrij een boottrekker mocht kiezen.

Gedurende een korte tijdspanne werden ezeltjes gebruikt maar die liepen te dikwijls in het water.

Vijf jaar later werd door een wet het boottrekken een zaak van openbare aanbesteding en zo aan een onderneming toegewezen; de prijs was : 0,1439 fr/500 m + 70/100 van deze prijs per geladen ton van 1000 kg.

Rond 1880 werden er nog hoofdzakelijk paarden gebruikt voor het slepen van de schepen; zelfs na de 1e wereldoorlog waren er nog enkele schippers die hun eigen paardenstel tijdelijk in een afspanning te Klein-Willebroek stalden, voor de duur van hun vrachtopname in de Antwerpse zeehaven, om nadien hun kanaalopvaart met eigen paarden te hernemen vanaf Klein-Willebroek naar Brussel (Leopold Mertens 1919/20).



Een schipper en zijn twee zonen



Lambert-Toueur vaart de sluis van Humbeek uit (voor 1900)

Een gemechaniseerde sleepdienst

De concessie of machtiging tot het uitbaten van een sleep- of toogdienst op het kanaal van Willebroek werd op 14 april 1866 gegeven aan de "Compagnie Générale du Touage" (of Algemene Maatschappij van de Toogdienst), vertegenwoordigd door M. Boucquie-Lefebvre, en vervangen in 1877 door de "Sleepvaartmaatschappij van Brussel tot de Schelde" waarvan het contract verviel in 1899.

De verplichtingen van de concessiehouder van deze toogdienst bestond erin dat hij moest beschikken over vijf treinen van 6 à 12 boten bij het opvaren en evenveel bij het afvaren en dat het aantal sleepers (toueurs) uit 11 eenheden moest bestaan, waarvan elke sleepmachine een stoomkracht ontwikkelde van 15 PK met een steenkolenverbruik van 600 kg voor de opgang en teruggang van 1 trein of tros van 900 ton, als maximale last voor 1 sleper op de ketting.

De onder water liggende kabelketting

De schakels van deze ketting hadden elk 0,11 m en 0,22 m lengte en een doormeter van 0,18 m; het gewicht was 6 kg per lopende m en het totaal gewicht bedroeg 170.000 kg.

Duurtijd van een doortocht

De tijdspanse van een doortocht bedroeg hoogstens 9 u voor de 28 km waterweg; met een maximale snelheid van 85 m per minuut, nage- noeg 5 u 30.

Wanneer er iets misliep of de ketting onklaar geraakte, kon elk schip natuurlijk op eigen lijntrekking verdervaren ofwel wachten tot de sleepdienst opnieuw normaal functioneerde.

Overzicht van de oorspronkelijke tarieven van de sleepdienst

De oorspronkelijke tarieven voor de doortocht van het kanaal mochten de hierna vermelde prijzen niet overtreffen.

<u>Kostprijs per reis, inbegrepen de sluisdiensten en de afmerings- bestemmingen</u>	Geladen opvaren en leeg afvaren	Geladen op- en afvaren
Bak (schip behorende tot het ka- naal van Charleroi)	16,00	20,50
Doornikse vaartuigen of boten	27,00	37,00
Zeeschepen in overeenstemming met hun tonnemaat	29,00	60,00
Beurtschip (of beurtmans)	20,00	20,00
Sloepen, kleine pleiten of (h)otterers	9,00	16,00
Boten voor landbouwbedrijven met 15 % afval (beerotterers)	13,75	13,75
<u>Het toegepaste tarief was als volgt</u>		
1e klasse van 1 tot 20 ton (geladen of leeg)		1,50
2e klasse van 21 tot 50 ton (geladen of leeg)		8,00
3e klasse van 51 tot 100 ton (geladen of leeg)		13,00
4e klasse van meer dan 100 ton - geladen		18,00
leeg		8,50

De Concessie van de Compagnie liep ten einde op 24 april 1899.

Enkele nabeschouwingen over deze gemechaniseerde sleepdienst
vanaf 1869 tot 1899

1. In werkelijkheid was de snelheid bij het sleepvaren zeer beperkt : slechts 5 km per uur, de wachttijd bij de versassingen door de sluizen niet meegerekend. Drie eeuwen heeft het schip in de oude Willebroekse vaart nooit een stapvoetssnelheid van de mens (of van het paard of muil-dier) overtroffen. De enige aanwinst van de gemechaniseerde sleepers was de vervanging van de fysieke menselijke kracht (en/of van de trekdieren) als lijn-trekker door de stoomenergie.

2. Eventuele voorrang op andere boten

De boten die de verzendingen of transporten op bepaalde dagen verzekerden en de sloepen (geladen met verse vis) hebben altijd een voorrangsbeurt op de andere vaartuigen genoten.

3. Rangschikking van het convooi

De boten geladen met ruwe petroleum of benzine werden steeds aan het einde of de staart van het convooi gerangschikt.



Een sleepboot vaart uit het sas te Tiselt

4. Aanvang van de dagelijkse sleepdiensten

De sleepdienst ving elke dag om 5 u. 's morgens aan gedurende de zomerperiode (1-4 tot 30-9) en om 6 u 's morgens gedurende de zes overige maanden.

Tijdens alle seizoenen konden de diensten verlengd worden "tot de nacht of de duisternis valt".

5. De lasteenheid

De ton als eenheid is 1 m³ of 1000 kg voor al de vaartuigen zonder onderscheid (zie K.B. 30.3.1874).

Van treklijnen en van zeilen naar stoomslepen als overgangsperiode

De vervanging van treklijnen en van zeilen door het stoomslepen op de trossen en de kabels, alsook de bouw van ijzeren vrachtschepen, zal op de drempel van de 20e eeuw het geleidelijk verdwijnen van het houten scheepstype verhaasten.

Het aanwenden van nieuwe krachtbronnen, zoals de stoomkracht en de gasmotoren bij het vrachtvervoer te water, zal deze moderne nijverheidstak in nieuwe banen leiden, zo ook de scheepvaart op het kanaal Brussel-Willebroek.

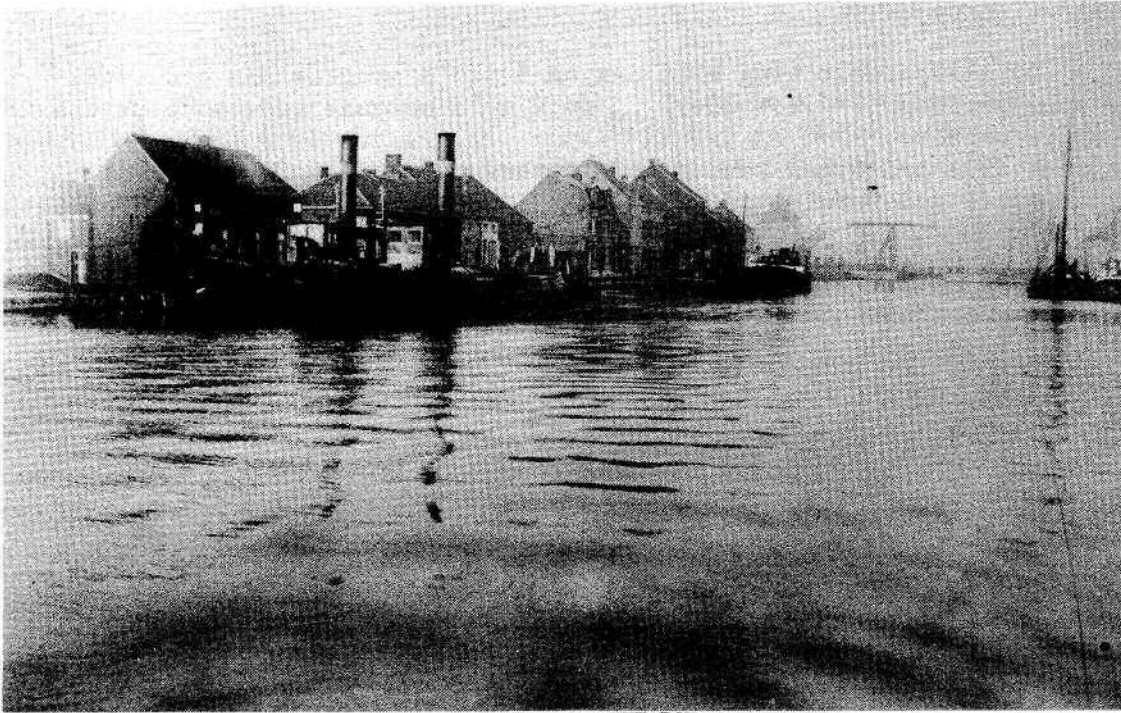
Dit economisch streven naar een grootschaliger scheepsruimte en tegelijkertijd naar een supersnelheid door het gestadig evolueren van de vaartechnieken, leidde dit vervoer te water als een volwaardige nijverheidstak naar de top van het transportwezen van ons land. Doch deze modernisering kende ook een keerzijde : zij veroorzaakte in een korte overgangsperiode een tijdelijke oververzadiging van binnenvaartschepen, waardoor het oude type van houten vrachtschepen met een minimale vrachtruimte uit de keten van het vervoer werden geweerd. Zelfs in het kanaal zal de tussentijdse sleepboot een ondergeschikte rol toebedeeld krijgen in de toekomst.

Geprivatiseerde hulpdiensten bij het slepen

Slechts een klein getal van niet gemotoriseerde vaartuigen - door de aard van het particulier industrieel bedrijf waartoe ze behoorden - zoals slijk- en slibponten (die ter plaatse werden gesleept om bagger- en waterwerken te bedienen), kraan- en hefponten, zelfs bikken om schepen te lichten, bleven door specifieke stoomslepers eigen aan het bedrijf, voortgesleept en werden beschouwd als hulpdiensten bij de waterwerken.

Een anekdote over het stoomsleepsysteem in en op het kanaal in 1876

Uit "An Inland Voyage" van de Schotse auteur-dichter Robert Louis Stevenson, vrij vertaald door Prof. Herman Emiel Mertens (KUL) in het tijdschrift Vaartland 1978 nr. 3.



Twee sleepboten aan de Westvaardijk te Klein-Willebroek

"Er was nogal wat drukte op het kanaal. Voortdurend ontmoetten we - of staken we voorbij - een lange sliert boten met grote groene roepennen, hoge achterstevens met venster aan iedere kant van het roer en soms een kannetje of bloempot in een van de vensters, achteraan een kleine sloep ; een vrouw bezig met het eetmaal voor te bereiden, en een handvol kinderen.

Deze schuiten waren alle aan elkaar gebonden met sleeptouwen; het waren er tot wel 25 à 30; aan de kop een "stoomboot" van vreemde constructie die de hele reeks in beweging bracht. Deze sleepboot had scheprad noch schroef, doch bij middel van een tuigage, niet helemaal begrijpelijk voor een niet technisch onderlegde geest, haalde hij over zijn boeg een kleine blinkende ketting die langsheen de bodem van het kanaal lag, en terwijl hij die ketting over de achtersteven losliet, sleepte hij zichzelf vooruit, schakel na schakel, met het hele gevolg van bevrachte schuiten.

Zolang niemand de sleutel tot het raadsel had gevonden, was er in de voortgang van zo'n sleper iets plechtigs en ongemakkelijks, als hij zo zachtjes vooruitging met geen ander teken van beweging dan een draaikolk er langsheen verdwijnend in het kielwater. (blz. 9)

Van al de dingen die te maken hebben met handelsonderneming is een kanaalschuit veruit het verrukkelijkst om naar te kijken. Het kan zijn zeilen spreiden en dan ziet men het zeilende, hoog boven de boomtoppen en de windmolens, zeilende op de waterloop, zeilende doorheen de groene graanakkers, als was er in de wereld niet zoiets als "business", en de man die aan de roerpen staat te dromen, ziet de ganse dag dezelfde torenspits aan de horizon. Het is een mysterie

hoe de dingen ooit op hun bestemming geraken op dit ritme; en de schuiten op hun beurt zien wachten bij een sluis, geeft je een mooie les van hoe gemakkelijk het in de wereld kan gaan. Er moeten veel tevreden lui aan boord zijn, want zulk een leven is terzelfdertijd reizen en thuis blijven. (blz.10)"

Zoals blijkt uit deze laatste paragraaf van voormelde Schot, gaf het Belgisch scheepsvolkje uit de kanaalzone Brussel-Willebroek hem een indruk van geluk door tevredenheid in hun levenslot.

Prof. Herman Emiel Mertens :

"Er is sinds 1876 veel veranderd. Van het vele groen langsheen de vaart en van het kalme bestaan van de schuitvaarders is sinds lang niet veel meer te zien.

Een eeuw technische vooruitgang en industrialisatie hebben ongetwijfeld vele economische voordelen gebracht, maar de prijs is zeer duur betaald.

Onze vaart heeft veel van haar charme verloren."

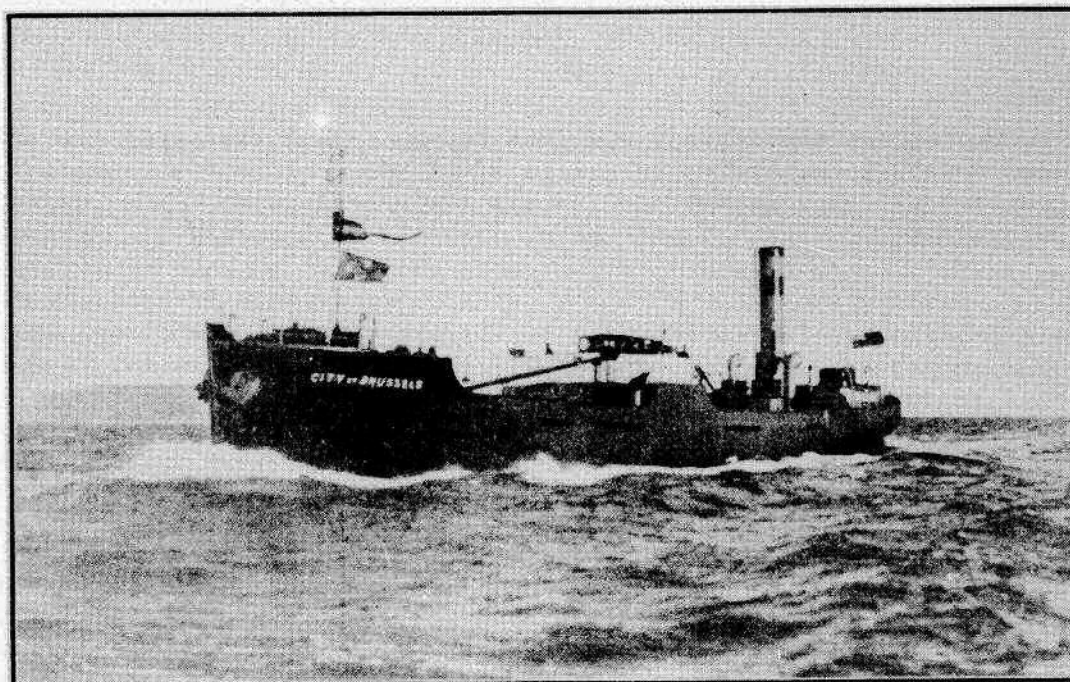
BEURTSCHEPEN

Beurtschepen op het kanaal Brussel-Willebroek

De beurtschepen waren ijzeren vaartuigen die geregelde verbindingen, hetzij dagelijks, wekelijks of halfmaandelijks, tussen twee vaste terminushavens verzekerden, en ook de tussenin gelegen belangrijke aanlegplaatsen aandeden.

Een eerste vaste beurtvaartlijn tussen Londen en Brussel via Willebroek

De eerste regelmatige stoomvaartlijn ter zee werd door de Engelse Compagnie "City Line" vanaf 1873 ingelegd. Het ondernemende Albion had voor heel de wereld het signaal gegeven om geleidelijk de houten zeilschepen : driemasters, schoeners, brikken, en zelfs haar oorlogsbodems, door plaatijzeren scheepsmomumenten te vervangen en tevens van stoomstuwkracht of semigasmotoren te voorzien.



Beurtschip "City of Brussels"

Beurtschepen

De evolutie van het scheepvaartwezen was vóór en ronf 1900 dermate gevorderd dat men hier kon spreken van een "openbare dienst" van het vervoer te water.

De maatschappij L'Union beschikte over een minireeks van vijf schepen : l'Union I, II, III, IV & V. Later kregen ze een andere benaming.

Deze beurtdiensten behelsden drie vaarrouten : de boten "Antwerpen", "Rotterdam" en "Maes" verzekerden de verbinding tussen Brussel-Amsterdam en Brussel-Rotterdam; de boten "Mon Désir" en "Le Progrès" deze tussen Brussel en Boom.

Bovendien waren er ook schepen van particuliere transportmaatschappijen : de "Espérance" vervoerde papier in opdracht van N.V. Usines De Naeyer te Willebroek; het tankschip "L'Etoile/De Ster" vervoerde vloeistoffen.

Regelmatige beurtdiensten

De haven van Brussel was door de volgende regelmatige lijnen verbonden rond het einde van de 19e eeuw : London, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Boom, St.Amands bij Puurs, Rupelmonde, Leuven en Lokeren.

Regelmatige diensten

De haven van Brussel was door de volgende regelmatige lijnen verbonden in de loop van het 4e kwartaal van de 19e eeuw.

<u>Lijnen</u>	<u>Firma of agenten</u>	<u>Aantal afvaarten</u> <u>Getal vertrekken</u>
Londen	City-Line	2 p. week
	Pool-Line	1 p. week
Amsterdam	V.-H.- Van Swieten	2 p. week
	Vanden Broeck en C°	2 p. week
Rotterdam	H. Braakman en C°	2 p. week
	Kennedy, Hunter en C°	2 p. week
Antwerpen	Union Fluviale (Samenw.Mij)	dagelijks
	Ghémar	dagelijks
	Ringrose en C°	dagelijks
	Beurt "Express"	dagelijks
	Simon-Smits	3 p. week
Gent	Van Hulle Gebroeders	2 p. week
	Cassauwers-Van Hulle	2 p. week
Boom	Ghémar-De Wael	2 p. week
	Liekens	1 p. week
St. Amands bij Puurs	De Ridder, Senior	1 p. week
	Van Kerckhoven	1 p. week
Rupelmonde	Bolle	1 p. week
Temse	Van Hoorebeeck	1 p. week
Leuven	S.A.N.F.U.	1 p. week
Lokeren	De Wilde	1 p. week

LOODSEN EN ZEEVAARTLOODSEN

De kapitein of schipper die niet vertrouwd was met de plaatselijke vaargebruiken of reglementen van het gebied of stroombekken dat hij doorkruisen moest, kon beroep doen op een loods van de streek om zo het vreemde schip en lading behouden aan de kade van bestemming te meren.

Zo lag het ook in de zeevaartgebruiken dat een Belgische zeeloods het hem toevertrouwde schip vanaf de grens van het binnenwatergebied door het oude kanaal Willebroek-Brussel loodste.

De loods moest zijn "City of London" of zijn "City of Brussels" zo sturen en beheersen in zijn vertraagde snelheid, dat er geen averij werd gemaakt aan de kanaaldijken, noch aan de meerkaaien, noch aan de talrijke aanwezige en kwetsbare houten binnenschepen die tegen de wal-
len gemeerd lagen.

Tweemaal per week, bij hoog tij aan de Rupel, werden voornoemde kustvaarders door de sluis in het kanaal van Willebroek versast om verder naar de voorhaven van de hoofdstad en terug geloodst te worden.

Zelfs voor de zeewaardige schepen kunnen wij ons ettelijke familiena-
men herinneren van de zeeloodsen uit Klein-Willebroek, die dit beroep van vader op zoon hebben uitgeoefend, nl. Cappaert, Ost, Cool ...

VAN KLEINSCHALIGHEID (1910-1930) NAAR GROOTSCHALIGHEID

Samen met de verouderde schuiten, verviel ook het kleinschalig schippersbedrijf.

Daar het oude type niet meer voldeed aan de eisen van het voortdurend snel stijgende vervoer te water, verdwenen die houten trekschuiten en zeilschepen uit de keten van deze jonge wildgroeiende nijverheids- en handelstak.

Zij werden vervangen door de structuur van grotere lichters, vrachtschepen, spitsen en Kempische aken en kassen, af en toe reeds voorzien van eigen stuwkracht door motoren.

Enkel door de concentratie van het familiale bezit of door het privaat kapitaal van de ondernemende enkeling, kon de sterkere schipper zich het nieuwe type van ijzeren motorschip aanschaffen om de vooruitgang van het vervoer te water op de voet te volgen.

Het op eigen kracht varende vracht- en beurtschip dat minstens over een dubbel zo groot laadvermogen beschikte dan voorheen en dat zich bovendien met een drie- à viermaal snellere vaarsnelheid voortbewoog, werd zelfs in het kanaal Brussel-Willebroek een wedijverend element bij uitstek in het vervoer te water.

Al bij al werd aan de tussentijdse sleepbootdiensten voortaan een on-
dersgeschikte rol toebedeeld.

Een keerpunt en een omwenteling in de bouwstructuur van het vrachtschip en zijn vaarsnelheid

De scheepsbouwkunst stimuleerde die drang naar vernieuwing en aanpassing van het vrachtschip, dat zich voortaan voor- en achterwaarts

kon bewegen op het water volgens de manuele bevelen van de schipperkapitein, dank zij de eigen mechanische en dynamische drijfkracht als functioneel element waarover het gemoderniseerde vrachtschip voortaan kon beschikken.

De scheepvaart als nijverheids- en handelstak ging een "boom" tegemoet en zou op korte afstand haar evenknie, het vervoer te land, in volumen overklassen, zowel ter zee als op de stromen, rivieren en tal van binnenlandse kanalen vanaf 1910-22. Niet alleen de grootschaligheid van het laadvermogen maar ook de vaarsnelheid ontwikkelde zich gelijktijdig en buitenmate.

In de kanaalzone Brussel-Willebroek waar het schip gedurende vier eeuwen een trage stapvoetssnelheid nooit had overtroffen, bereikte het plots een vaarsnelheid van een lichte looppas.

De promotie of bevordering van de oude vaart tot zeekanaal (1881-1895)

De "boom" van de nijverheid en van de handel in ons land bracht vanzelfsprekend nog meer opzienbare modernisering en uitbreiding van het vervoer te water teweeg.

Dit gaf weer nieuwe hoop aan de hoofdstad van België om de oude vaart met haar sluizen en dokken dermate uit te bouwen, dat hier sprake kon zijn van een promotie tot zeekanaal met de nodige lopende meters laad- en loskaden eraan verbonden.

Een honderdtal prominenten uit de behoudsgezinde Brusselse "high life" stichtten in het jaar 1881 een kring : "Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles".

Deze propagandavereniging stelde zich destijds ten doel de bestaande kanaal- en haveninrichting aan de noodwendigheden van het zeer snel voortschrijdende vervoer aan te passen om minstens gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de grootnijverheid en -handel, niet alleen rond de hoofdstad maar ook langsheen de beide vaartdijken van de aanpalende steden en gemeenten.

Stippen wij even aan dat de magistratuur van Sint-Jans-Molenbeek een "pétionnement" van 15.000 handtekeningen had ingebracht om dit streven van de "Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles" te ondersteunen.

1853 - Normaliseren van de vrije doortocht van de Westerschelde voor de zeehaven van Antwerpen (Lambermont)

Een toenmalige architect Jules De Blois maakte er een kopij van op last van de "Cercle des Installations Maritimes de Bruxelles" rond 1884.

Nadien werden er in 1902 nog merkelijke verbeteringen, alsook een verlaging van de drempelhoogte van het voorgenomen waterpeil aangebracht.

Een aanvullende pennetrek, die gezet werd in 1908, deed de nieuwe gesplitste zijarm van het zeekanaal eveneens in de Rupel uitmonden op het grondgebied van de gemeente Hingene (Wintham), thans samengevoegd met de gemeente Bornem, zodat het gepromoveerde zeekanaal voor-

taan over twee in- en uitvaartsluizen op de linkeroever van de Rupel zou beschikken.

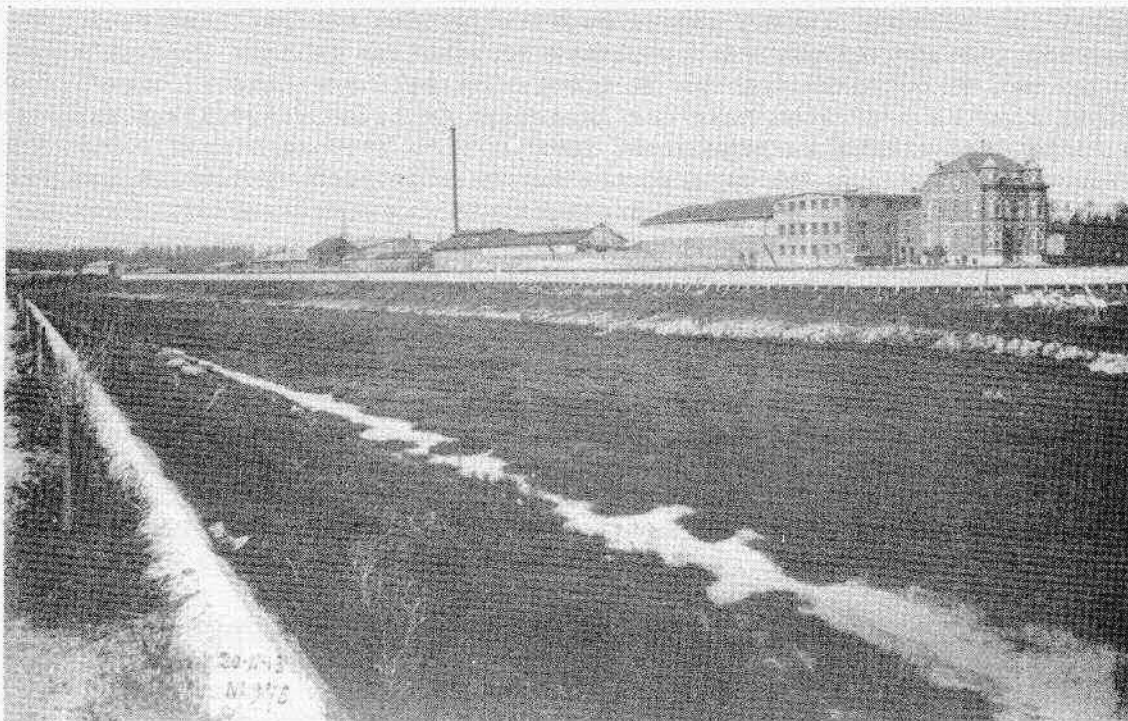
Door de uitvoering van deze grootse kanaaltransformatie tot een reëel zeekanaal, waarvan de ombouw duurde van 1906 tot 1922 (nov.), konden voortaan de overzeese vrachtschepen en cargo's, elk van 5 & 6.000 ton bruto laadvermogen, alsook de grote en middelgrote rijnen van 1.000 à 2.000 ton en meer, versast worden door de nieuwe zee-sluis van en te Wintham.

Bovendien werd de sluis te Klein-Willebroek in 1924 eveneens aangepast voor de binnenscheepvaart van het nog bestaande type van kleine en middelgrote vrachtschepen, waarvan de bruto tonnenmaat schommelde van 50 tot 750, naargelang het binnenschip een bakstenenschuit, een steenkolenspits of een grintrijnaak was.

De vaartuigen van het oude type die verder in het binnenland nog enige kans van overleving in het vervoer te water zagen, dienden naar de dieper in het vasteland gelegen scheepvaartgebieden uit te wijken.

De transformatie van de "oude vaert" tot een zeekanaal wordt een realiteit

Na een kwart eeuw propaganda vanwege de chauvinistische hoofdstedelingen en van enkele prominente politieke figuren werd op het einde van 1895 door het Parlement een wet gestemd waardoor, ten bate van de stedelijke directie van het kanaal en haveninrichtingen, een buitengewoon krediet van tien miljoen frank werd voorzien om dit grootse plan van modernisering en vergroting van de oude vaart als een eerste ontwerp op het getouw te zetten.



Nieuwe kanaalarm

Naar de woorden van de secretaris van de propagandakring werd "dank zij de ademstuwende kracht van het Staatshoofd en de politieke steun van Graaf Paul de Smet de Naeyer, opvolger van August Beernaert (die het ambt van eerste minister waarnam), een akkoord bereikt tussen al de belanghebbende partijen, die geroepen waren om dit monumentaal ontwerp van transformatie van deze ruim drie en een halve eeuw oude kunstmatige waterweg van Brussel-via Willebroek - tot Hingene (Wint-ham) tot een volwaardig zeekanaal om te bouwen. De totale investering werd toen op zestig miljoen goudfrank geschat". Eigenaardig toeval dat dit ontwerp van "transformatie" bijna identiek overeenstemde met een origineel exemplaar van plannen en verklarende notities van een zekere ir. Teichmann, die onder het regime van Willem I reeds met gelijkaardige opdracht was belast geweest door voornoemde soeverein en waarvan de documenten in het archief van het Ministerie van Waterstaat in Den Haag nog berusten.

Een vorstelijk intermezzo over het vervoer te water en ter zee

Wij zouden in onze Belgische burgerzin te kort schieten, moesten wij de wijze woorden van Z.M. Leopold II niet in herinnering brengen, uitgesproken op de ontvangst die hem te beurt viel vanwege de afgevaardigden van de nijverheid en van de handel van geheel het land.

In zijn toespraak te Antwerpen drukte hij zich in de volgen termen uit (vrij vertaald).

"Wij zijn de eersten geweest op het vasteland om een spoorlijn aan te leggen; weet deze te verlengen door de zeevaartlijnen te verwezenlijken.

Mogen de Belgen belangstellen in deze industrie, zo important voor het vervoer ter zee".

Als intermezzo kunnen wij memoreren dat de soeverein reeds als Hertog van Brabant op 21 maart 1861 in de senaat in gelijkaardige termen de attentie van het Belgische volk op de noodwendigheid wees om een nationale zeehandelsvloot op te richten.

Op 12 juni 1899 werd onder de hoge bescherming van Zijne Majesteit Leopold de Tweede een "Ligne Maritime Belge" te Antwerpen opgericht (constituée) met het doel het vervoer te water en over zee als belangrijke economische tak van handel en nijverheid, zowel nationaal als internationaal, te bevorderen en aan te sporen.

Het is dan ook niet te verwonderen dat deze lofwaardige aanmaningen werden bijgetreden door de prominenten van de nijverheid en van de handel van Antwerpen en Brussel, alsook van de regering met de eerste minister aan het hoofd.

De N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel stelt alles in het werk, voor zover de oude zeesluis te Wintam, op de linkeroever van de Rupel, nog dienstbaar blijft, om binnen de kortste tijd aan het steeds groeiende vervoer te water het hoofd te bieden, door de bouw van een nieuwe volwaardige zeesluis, met onmiddellijke toegang tot de verlengde kanaalarm op het grondgebied van de gemeente Bornem. Nu reeds kan men de wedijver in grootschaligheid waarnemen van de modernst ingerichte sluisvaartschepen van 2.500 à 3.000 ton en zelfs meer, die aardolie, petroleum, benzine, enz. vervoeren tot in de vóórhaven van Brussel.

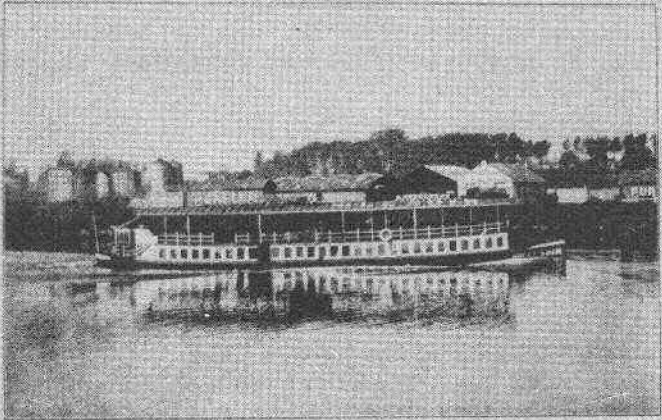
Zelfs kustvaarders en middelgrote cargo's uit de Scandinavische landen, Engeland, Finland, met allerhande vaste goederen en houtsoorten, varen eveneens op en af het kanaal om daar de nijverheidsbedrijven te bedienen.

SPELEVAREN - PLEZIERBOTEN - JACHTEN

De oude vaart telde - vooral rond de eeuwwisseling - nog een andere reeks van vaartuigen, die wij kunnen beschouwen als de "avant-garde" van het huidige watertoerisme in het algemeen en van de water-

BATEAUX MOUCHES

TELEPH. 511.09 — BRUXELLOIS — TELEPH. 511.09



Du 2 mai au 30 août 1926

TOUS LES JOURS, SERVICE RÉGULIER DE VOYAGEURS, ENTRE
 BRUXELLES (Laeken), VILVORDE, CAPPELE-AU-BOIS
 WILLEBROECK (Boom) et ANVERS (Steen).

Départs de Bruxelles (Laeken) vers Anvers	8.00	14.00 heures
Départs d'Anvers (Steen) vers Bruxelles	8.00	14.00 heures
Départs de Bruxelles (Laeken) vers Cappelle-au-Bois :	6.00	8.00
	10.00	14.00
	15.30	19.00 heures
Départs de Cappelle-au-Bois vers Bruxelles (Laeken) :	6.00	7.45
	10.35	13.30
	16.35	19.00 heures

DIMANCHES & FÊTES

Départ supplémentaire de Laeken vers Anvers	9.00 heures
Départ supplémentaire d'Anvers vers Laeken	17.00 heures

Entre Bruxelles (Laeken) et Cappelle-au-Bois, service toutes les heures

Bateaux spéciaux, pour Sociétés, vers Tamise, Anvers, Termonde, Gand et Malines.

A partir du 1^{er} SEPTEMBRE, changement d'horaire.

Reklameblad Bateaux Mouches

sporten in het bijzonder : dit zijn de plezierboten en de jachten, kleine en grote, zeil- en motorjachten.

Vooraf vermelden wij de plezierboten, die op zon- en feestdagen regelmatig de verbindingen verzekerden tussen de grootsteden en de hun omringende en nabij gelegen ontspanningsoorden, langsheen de kanalen, de rivieren en de stromen, waarbij aan kortstondige villegiatuur werd gedaan.

De welstellende burgerij uit de hoofdstad en haar talrijke voorsteden, kende de "Allée Verte", langsheen het kanaal Brussel-Vilvoorde, als een uitgelezen wandelpad om te pronken en daar te genieten van de vrije uurtjes bij de kleurrijke waterweg met zijn steeds wisselende typen zeilschepen, trekschuiten en een af en toe op- en afvarende plezierboot.

Wat gezegd over de "Bateaux-Mouches"!

De best gekende minipassagierboten op het zeekanaal waren de Bateaux-Mouches van de mij. "Bateaux Belges".

Deze plezierboten waren van het lichte type, speciaal gebouwd voor het toerisme op de binnenwateren. Elke boot heeft een salonkajuit die de ruimte overspant vanaf het vóórdek tot het achterdek zodat, bij onvoorzien gure weersomstandigheden, de passagiers zich kunnen beschutten in deze doorzichtige scheepsruimte maar toch nog kunnen genieten van de voorbij glijdende vergezichten op het kanaal.

In het midden van de boot ligt de machinekamer en op het bovendek ervan staat een verhoogd stuurkot waar de kapitein het bevel voert voor de goede gang van zijn toeristische reisopdracht.

Volgens de bronnen van deze passagierstrafiek kunnen wij nu nog de vaartrajecten bondig samenvatten als volgt : vertrek te Brussel (nabij brug van Laken) richting Kapelle o/d Bos tot Antwerpen (vlak bij 't Steen) en vice versa, met stoppunten in Vilvoorde, Verbrande Brug Humbeek, Tisselt, Willebroek en Wintam.

De regelmatige dienst loopt over de periode vanaf 4 mei tot 29 september. Het enkel traject duurde nagenoeg 4 uur.

Tijdens de drukke zomerperiode werden soms verlengde watertochten ingelegd, waarbij zelfs de haven van Antwerpen als een toeristische rustpoos werd uitgekozen.

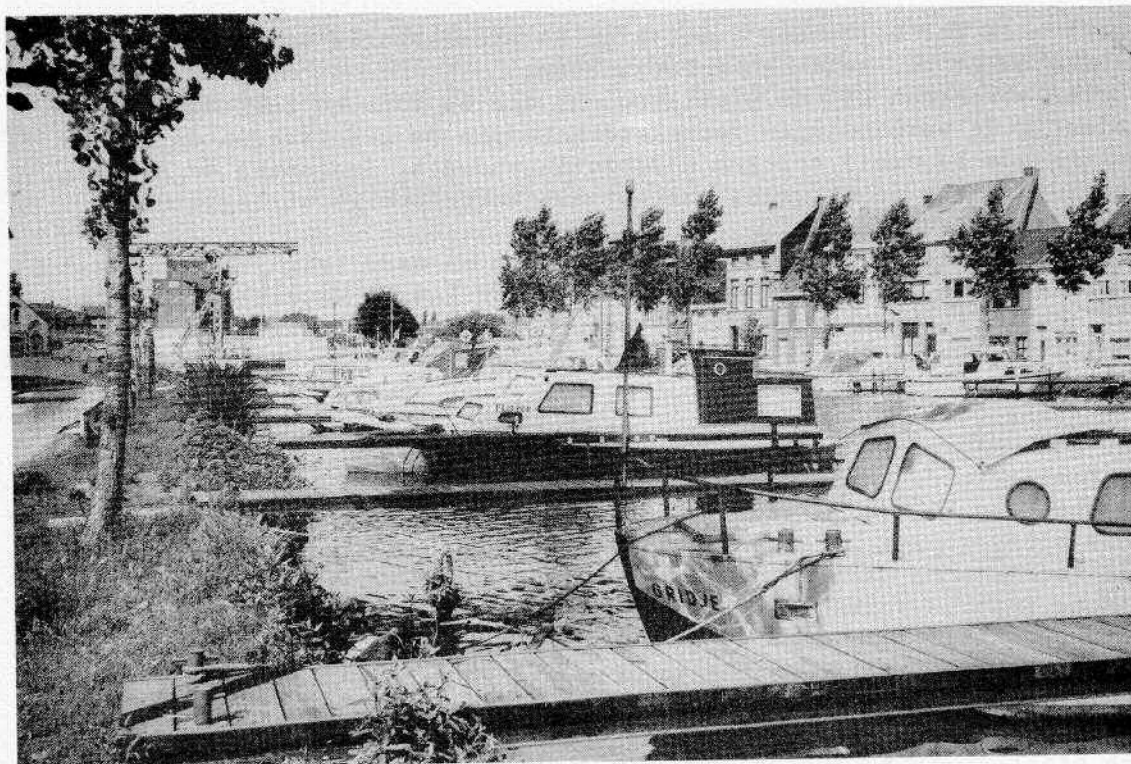
Deze vorm van watertoerisme was een voorbeeld van ontspanning niet alleen voor de schooljeugd maar voor elkeen die belang stelde in het vervoer te water.

't Minivillegiatuur

Uit die vele eendagstochtjes ontstond een nieuwe tak van ontspanning en sportvermaak, die door de kleine burgerij werd gegeerd als een minivillegiatuur deels te water, deels te land, waardoor de immer nieuwsgierige stedeling ook de landelijke zeden en gewoonten van zijn evennaasten wilde leren kennen en waarderen.

Soms werd het wel eens rivaliseren wanneer er ontmoetingen van culturele verenigingen waren gepland, bij allerhande festivals van muziekgenootschappen, van turntornooien, enz.

Elke deelnemer of groep kon ettelijke uren flaneren in de uitverkoren stad of gemeente waar de concentratie van het cultureel vertoon



Jachtclub Klein-Willebroek

plaatsgreep, om daarna te genieten van dit primaire watertoerisme dat langzaam maar zeker zijn kinderschoentjes ontgroeide. Voor zover wij weten, werd het zeiljacht het luxeschip bij uitstek voor allerhande watertrips.

Het werd het pronkstuk van de economisch sterke reders, van de opkomende autocratische geldmagnaten, bankiers van aanzien, en van de exzeekapiteins, van prominente ministeriabelen en grootnijveraars, alsook van de economisch sterke middenstanders.

We hoeven slechts te verwijzen naar de allervroegste sporttrofee bij het bezeilen van de zeven wereldzeeën, ingesteld door het jonge onafhankelijke Amerika rond 1851.

Nu, 135 jaar later, door het tijdelijk afsluiten van de oude vaartarm en het blokkeren van de uitmonding van de vaart in de Rupel - vlak voor Boom -, waardoor de levensadem van het gehucht Klein-Willebroek werd afgesneden, zien wij plots dat een private jachtclub dit uitgedoofde vaartleventje opnieuw leven heeft ingeblazen.

Na de stichting van K.W.Y.C. te Klein-Willebroek heeft zij van de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen een concessie verkregen om een jachthaven tot stand te brengen, waarbij voor de boten minstens 56 ligplaatsen ter beschikking worden gesteld aan een kade van 320 m langs de Westvaartdijk en 140 m langs de Oostvaartdijk.

Dank zij het volhardend cultuurbeleid van het openbaar bestuur ter bevordering van de watersporten in het algemeen en van het zeilraceren in het bijzonder, kunnen wij verwijzen naar een reeks verwezenlijkingen, waaruit de innige samenwerking blijkt tussen de vrije private sector, de particuliere nijverheden en maatschappijen en zelfs de

naamloze vennootschappen, waar de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen zeker een belangrijke rol vervulde.

In deze supermoderne samenleving is het sportgebeuren tot een reële tak van nijverheid en economie uitgroeid.

Niet alleen de kern van de gemeente Willebroek maar tevens de heropstanding van het gehucht Klein-Willebroek, evenals de heropleving van de samengevoegde randgemeenten Heindonk, Blaasveld en Tisselt, hebben blijk gegeven van een energiek hervatten van het verenigingsleven in alle takken van de cultuur : muziek, toneel, sport, folklore, karnavaloptocht, jaarmarktfestiviteiten, enz.

Het Klein-Turkije heeft zijn (KWYC) jachtclub en zijn jachthaven. Daarenboven vestigde de N.V. AMTEC zich daar als een topnijverheid voor de hoogzeezeilerij met wereldfaam; deze jonge Belgische sportnijverheid veroverde de aandacht van de hele wereld door het bouwen van het voortreffelijke zeejacht "Côte d'Or", dat onder Belgisch paviljoen voer met een Franse schipper, Taberly, als kapitein. Voeg daarbij het Internationaal Watersportcentrum Hazewinkel, dat zich reeds jaren in de kijker zette door de verschillende roeikampioenschappen.

De culturele ontplooiing bleef niet achterwege want in oktober j.l. werd door de gemeente Willebroek het oude Tol- en Sashuis (anno 1608) gerestaureerd en omgebouwd tot een Museum, met bijzondere aandacht voor de archeologische scheepvaart; dit alles in samenwerking met de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen.

DE SCHEEPVAART GEDURENDE DE EERSTE KANAAL- TRANSFORMATIE (1910-1922) TOT ZEEKANAAL

Op minder dan driekwart eeuw verdwijnt de bestaande vloot van houten en zelfs van ijzeren vrachtschepen met een minimaal laadvermogen van 50 à 200 ton bruto. Geleidelijk werd het minivrachtschip vervangen door een grootschaliger type van vrachtschip.

Het binnenschip dat zich destijds bewoog door de stuwkracht van de zeilen of door de kracht van de treklijn of door de sleepkabel van de stoomsleper, werd gedoemd om op korte termijn uit de keten van het vervoer te water te verdwijnen.

De betrekkelijke verouderde vaarsnelheid van de oude scheepstypen, dwong de schipper zo mogelijk zijn boot aan de moderne motorstuwkracht aan te passen of desnoods zich een splinternieuw vrachtschip aan te schaffen, dat beantwoordde aan de laatste snuffjes om de vaarsnelheid maximaal op te drijven. Ook voor het opvoeren van het laadvermogen diende hij de technische verbeteringen te volgen zoals het aanwenden van mechanische hefbomen bij het lossen en laden van de goederen en grondstoffen, i.p.v. manuele arbeid.

Rond en na de eeuwwisseling kende het gemotoriseerde beurtschip een wildgroei in de binnenscheepvaart.

Vanzelfsprekend dat ingevolge de "boom" van de grootnijverheid, zoals de steenkolenontginning in het Kempenland, de staalindustrie in het Luikse, de cokesfabricage, de bouwsteenfabrieken, de cementfa-

brieken, de scheepswerven, de textielmanufacturen, enz., in het jonge Belgenland ook de nijverheidstak van het vervoer te water zich plots enorm ontplooid: de Rupelstreek kende een scheepswervenaangroei zoals nooit tevoren. Zo was het logisch dat de rol van de beurtschepen eveneens aan belangstelling wonnen in de kanaalzone van Brussel via Willebroek naar Antwerpen, zelfs naar Amsterdam, Rotterdam en andere havensteden.

De betrekkelijke waarde van het vervoer te water

Bij de aanvang van de 20e eeuw kon men de economische drang naar het streven van de grootschaligheid en van de nieuwe bouwstructuren van het schip, niet meer op naïeve noch behoudsgezinde wijze ontkennen, evenmin als het opdrijven van de vaarsnelheid. Het waardevol economisch voordeel in kwantiteit, dat hierdoor verworven werd, kon ten slotte niet meer geremd worden. Deze nog ongeziene ontplooiing van het vervoer te water had een enorme terugslag op het sociale leven van de scheepvaart van toen. Een concentratie van uitrusting en van kapitaal bracht deze nijverheidstak aan de spits van de wereldindustrie en -handel. Het vervoer te water trachtte de grondstoffen en de produkten met een maximum aan hoeveelheid en aan snelheid zo ver mogelijk in het hinterland te doen doordringen. Het werd één van de hoofdmotieven om het kanaal Brussel-Willebroek door een grootse transformatie tot een zeekanaal te promoveren.

Wereldoorlog 1914/18

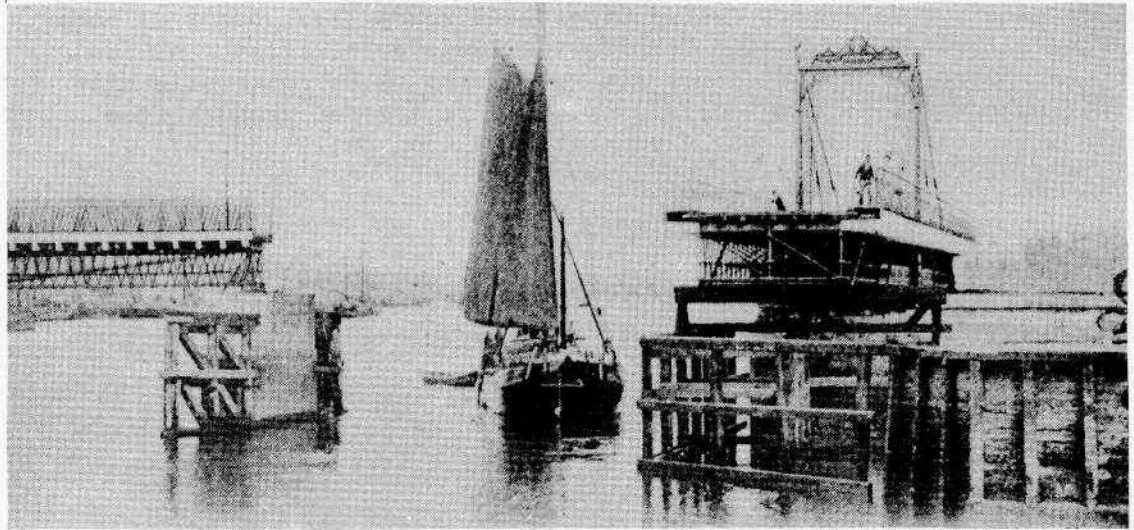
Voor zover de krijgsgeschiedenissen ons nog bekend zijn, had het Belgisch leger bij de aanvang op 4 augustus 1914, zijn hoofdkwartier ondergebracht in een versterkte vesting van de buurgemeente Breendonk slechts op enkele honderden meters afstand van de reeds getransformeerde oude vaart in een zeekanaal.

De ironie van het tijdsgebeuren lag in het feit dat de feestelijkheden van de voorziene inhuldiging van deze uitgebreide vertakte kunstmatige waterweg zouden plaatsgegrepen hebben rond 14 september 1914, maar het alles overrompelde oorlogsgeweld vernielde op enkele weken niet alleen de nieuw aangelegde bruggen en getransformeerde kanaalwerken maar het legde alle nijverheidsinstellingen tijdelijk plat over geheel de kanaalzone.

Ingevolge de snelle opmars van de vijandige legers werd het zeekanaal de tweede verdedigingslijn van het Belgisch leger van noord tot zuid. Z.M. Koning Albert I leidde, als hoofd van het Belgisch leger, de krijgsverrichtingen vanuit het fort van Breendonk, dat als een versterkte vesting vanaf 1906 deel uitmaakte van de verdedigingsgordel voor de haven van Antwerpen.

Door overmacht gedwongen zag de Belgische militaire overheid zich verplicht zich terug te trekken op de uiterste zuidelijke westhoek van het land, die bij wonder door een kunstmatig overstromingsgebied de Duitse opmars tijdelijk zou stuiten.

De geallieerde strijdmacht wist zich te hergroeperen en een gruwelijke loopgravenoorlog zette zich in voor de duur van vier lange jaren bloedvergieten.



Brug Wed. Van Enschoot

Op nauwelijks negen weken tijds werd België bijna in zijn totaliteit onder de voet gelopen en talrijke steden en dorpen werden in puin gelegd. Ook de gemeente Willebroek ontsnapte niet aan de brandstichtingen en vernielingen van de bruggen over het kanaal Willebroek-Brussel. Slechts de oudste brug, met ijzeren romp en plankenvloer, gekend als de brug van Wwe Enschoot (waar nog octrooirechten bij het overschrijden werden geïnd), bleef, op enkele niet noemenswaardige schade, overeind, en de weg van Klein-Willebroek naar Boom, met de oprit naast de schutssluis, werd niet onderbroken.

De burgerbevolking van de kanaalzone daarentegen onderging de wandaan van de Duitse stoottroepen. Nuchter beschouwd bleek het droeve lot van vluchtelingen veel gruwelijker dan de werkelijkheid liet vermoeden.

Tientallen binnenschepen werden overhaast aan de grond gezet door de achterhoede van Belgische genietroepen en ettelijke bruggen over het kanaal werden opgeblazen of onklaar gemaakt om de opmars van de vijand te stuiten.

De noordelijke zone van het grondgebied van Willebroek werd onder water gezet om het bruggenhoofd van het gehucht Klein-Willebroek te neutraliseren voor legeroperaties.

Niet alleen de landelijke bevolking maar ook het scheepsvolk kreeg het erg te verduren. Voornamelijk de zetschippers, het sleepbootpersoneel, de loodsen en de schippersknechten, waren grotendeels door de mobilisatie uit het gezinsverband gerukt. Zo werd het vervoer te water bijna totaal platgelegd.

Tijdens de bezetting werden eveneens de weerbare mannen tussen 35 en 65 jaar en zelfs jonge mannen tussen 14 en 18 jaar, door de Duitse militaire overheid wederrechtelijk opgeëist om in het etappegebied versterkingswerken op te zetten, zelfs onder het spervuur van de Geallieerden.

Het werd een uitputtingsoorlog voor elk van beide vechtende partijen, waarbij het mini-België als kleine bufferstaat slechts wat kruimels

van de na-oorlogse sobere overwinningstaart kon pikken, onder de vorm van een uitbreiding van zijn territorium langs de oostflank, nl. de gewesten Eupen en Malmedy. Ook een voorafname op de toekomstig nijverheidsproduktie en een voorrang op de in te leveren grondstoffen, zoals steenkolen, cokes, enz., van het verslagen Duitsland (als afbetaling van de veroorzaakte oorlogsschade) werd voor België voorzien.

Het sociale leven in de na-oorlogse periode

De Belgische bevolking, vooral de arbeidende klasse, ging een nieuwe moeizame strijd tegemoet tegen de heroplevende kapitalistische maatschappij.

Volgens het oude liedje, maar nieuwe wijs, werden de rijken weer rijker en de armen weer armer in verhouding met de betrekkelijke waarde van het internationale muntwezen; de Belgische frank bleef economisch zwak tegenover de buitenlandse munten.

De democratie, als basis van een vrij burgerleven, was wel hersteld, maar de macht van het geld en van het kapitaal was niet gebroken, integendeel : in de naaste toekomst zullen de bankiers en de grote bedrijfsleiders het sociale leven beheersen en beheren.

Wapenstilstand (11.11.18 om 11 u)

Een gewapende vrede keerde terug op het zeekanaal en over geheel het land.

Vier jaar, drie maanden en zeven dagen, had de Willebroekse bevolking en geheel de wereldgemeenschap onder de druk van de wapens geleefd met de enige hoop dat deze massamoord wel eens zou ophouden.

Kon hier sprake zijn van een zegenrijke oorlog na zo een uitputtingskrijg?

De heropleving en het herstel van het zeekanaal en de haveninstallaties waren niet alleen voor de hoofdstad Brussel, maar tevens voor geheel de nijverheids- en handelssector van de kanaalzone van noord tot zuid het voornaamste doelwit van het departement van bruggen en waterwegen.

De normalisatie van het vervoer zowel te water als op het land werd een voorrangsoopdracht in 's lands beleid.

In de gemeente Willebroek bleef de hervatting van de grootnijverheid langsheen het kanaal niet achterwege. Zoals voorheen werd het economische leven weldra opnieuw beheerst door de drie grote fabrieken : de S.A. Anciens Etablissements De Naeyer, de S.A. Associations Métallurgiques pour la fabrication du Coke, en de S.A. Construction de Willebroek die samen minstens 2.000 arbeiders tewerkstelden.

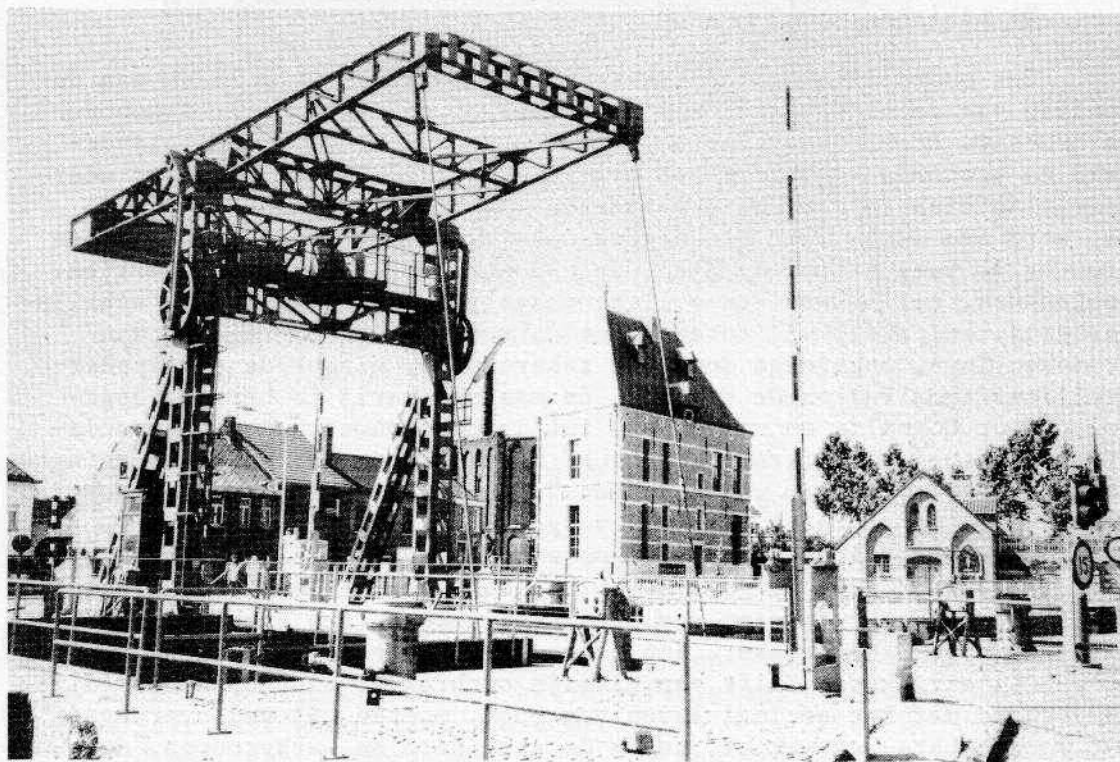
Een kortstondige overwinningroes van W.O.I kon de schaduwzijde van deze oorlogsramp niet verdoezelen.

De opflakking van het twijfelachtige "hoera"-nationalisme door het uitreiken van eretekens en onderscheidingen, alsook het oprichten van gedenkzuilen en monumenten ter ere van de gesneuvelden, tot verheerlijking van een verkeerd begrepen heldendom, werd na een ruim tijdsverloop door koning Albert I zelfs op bescheiden wijze afgewimpeld door zijn ministers er op te wijzen dat dit uiterlijk gedoe niet de ware gevoelens van al zijn onderdanen weerspiegelde.

De oudheidkunde is in : overal rijzen de kringen van nijverheids-
geschiedkunde op.

Teneinde de culturele ontwikkeling te bevorderen van de toekomstige
nijverheidstakken en van het vervoer te water in het bijzonder, worden
de bijzonderheden over de oude structuren van de zeilschepen en de
voorbijgestreefde technieken en mechanismen van de vaartuigen bestu-
deerd om uit die wetenschap nieuwe ideeën te putten en te ontplooiën.
Bijzonderheden over dit lastenvervoer langs de waterwegen van voorheen
vinden wij terug bij de opsomming van de oude trekschuiten en houten
zeilschepen. Zij waren en blijven van belang voor de kennis over de
scheepvaart van toen. Van die echte oude boten van de binnenscheep-
vaart zijn er slechts enkele exemplaren bewaard gebleven als reële
archaïstische zeilmonumenten; zelfs de maquettes van de Vlaamse zeil-
schepen zijn zeldzaam en men vindt deze alleen terug in de scheep-
vaartmusea te Antwerpen, te Amsterdam en te Rotterdam.

De gemeente Willebroek die het voordeel had reeds meer dan vier
eeuwen vergroeid te zijn met de scheepvaart op de binnenwateren en
die zich in de loop van de laatste 150 jaar van een normaal land-
bouwgebied ontpopte tot een intensief grootnijverheidscentrum,
werd onlangs de gelegenheid geboden, door de restauratie van het
oude Tol- en Sashuis - anno 1608 - te Klein-Willebroek, een museum
in te richten, waarin o.a. de archeologie van deze moderne nijver-
heidstak, nl. het vrachtvervoer te water, zal belicht worden.



Sashuis Klein-Willebroek

Hierdoor werd niet alleen de leemte in de cultuur van de scheepvaart aangevuld maar tevens verrijkt de gemeente Willebroek hierdoor haar onsterfelijk kunstpatrimonium met een pracht van een historisch gebouw uit de 17e eeuw.

Het is geen toeval dat de particuliere bouw van zeiljachten en raceboten zich onlangs gemanifesteerd heeft in het klein schippersgehucht en dat deze avant-garde van dit werelds sportgenre samenviel met de aanleg van een jachthaven in het "dead-end" van de geblokkeerde vaarttak. Hierdoor opent zich een waaier van watersporttoerisme in de naaste toekomst.

De gemeentelijke administratie van Groot-Willebroek heeft intussen het lidmaatschap verworven in de beheerraad van de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen, met zetel in de hoofdstad Brussel.

Zij heeft in samenwerking met deze vennootschap van internationale maritieme faam alles in het werk gesteld om de heropleving van deze noorderwijk, alias "Klein-Turkije", alsook de gehele jonge tak van oudheidkunde van de scheepvaartcultuur hier te verwezenlijken.

De gemeente Willebroek, van oudsher begaan met het beweeglijke en bewogen nijverheidsvervoer op het kanaal Willebroek-Brussel en vice versa, kijkt opnieuw uit naar de reeds in uitvoering zijnde transformatiewerken door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen, waarbij deze waterweg rechtstreeks zal uitmonden in de Schelde op het grondgebied van Bornem.

HET SCHIPPERSLEVEN

De schipperij als aparte gemeenschapsgroep

Het noordelijk schipperskwartier van Willebroek, gelegen aan de monding van de oude vaart nabij de Rupel op de linkeroever tegenover de gemeente Boom, onderging de plotse stuwende bloei van de nijverheid en economie van en in het nog jonge België. Deze welvaart weerspiegelde zich in het sociëteitsleven van het gehucht.

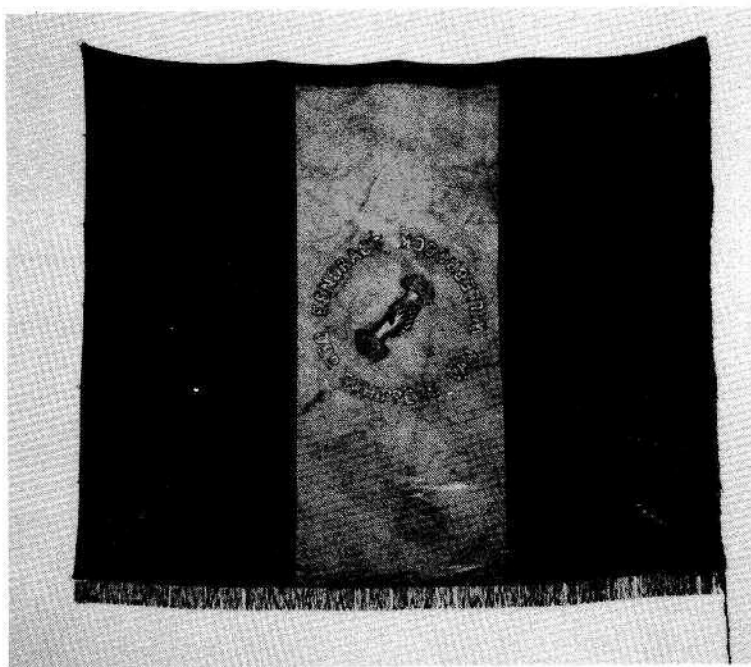
Het werd een mini- maar toch intensieve nijverheidswijk en telde een brouwerij, twee zoutziederijen, drie houtzagerijen, mastenmakerijen, bootmakers, zeilmakers, twee lierenmakerijen, ankersmederijen, schrijnwerkerij, kuiperij; wij noteren nog de scheepswerf en zagerij van Fransken Thys, opgevolgd door een zekere Ooms, alsook de scheepsherstellingsfirma Fulton-De Wachter, de mastenmakerij 't harnas, opgevolgd door Cornelis en uitgebreid tot jachtenbouwer, en de gespecialiseerde scheepslichtersfirma Coeck, beter gekend als scheepsbergingsfirma onder de bijnaam van "de Spons". Bij dit alles dient er nog de aanverwante ambachtslui aan toegevoegd.

Rond de eeuwwisseling waren er minstens een veertigtal herbergen en cafeetjes, waar gelijktijdig een winkellade voorhanden was naargelang de uitbater een kruidenier was, een schoenmaker, een barbier, een cigarenmaker, een kleermaker, een gewoon karweiman, een scheepsloods of een lijntrekker. Zelfs een vismijn ontbrak er niet op de Oostdijk. In verband met het sociaal leven van toen, moeten wij wel overwegen dat de ambachts- en vaklui, zelfs de arbeiders en werkvrouwen, doorgaans gedurende het jaar geen 365 dagen uitsluitend door hun eigen

beroepspotentieel waren gebonden, zodat zij zo mogelijk een tweede bezigheid uitoefenden om in hun dagelijkse behoeften te kunnen voorzien. De echtgenote van haar kant trachtte een winkel of een herberg uit te baten. "Alle hens aan dek" was destijds een noodzaak zowel voor de schipper, als voor de arbeider of werkvrouw aan wal, om het leven van het gezin enigszins in stand te houden.

HET VERENIGINGSLEVEN IN KLEIN-WILLEBROEK ROND 1810

Bij het uitpluizen van het sobere archiefmateriaal van onze gemeente Willebroek van toen, is het bijna vanzelfsprekend dat wij, wel wat laattijdig, op de stoffelijke getuigenissen stuiten van een tweetal schipperssociëteiten, die hun zetel hadden in het gehucht Klein-Willebroek, beter gekend als het Klein-Turkije.



Vlag "Eendragt"

Naar mondelinge overleveringen werd er daar door de schippers een volkse sociëteit "Eendragt" gesticht in 1802. Hun banier, vervaardigd uit een dunne doek met een zacht goudgele schijn en in de vorm van een volkomen vierkanten standaard, werd in 't midden gestoffeerd door een geborduurd embleem van twee naar elkaar toegestoken handen in hun natuurlijke volwassen grootte en vleeskleurig uitgebeeld. Deze symboliek van handreiken vertaalt op een figuurlijke en letterlijke wijze het streven van een vrije vereniging, bij name "Eendragt" waar solidariteit geen ijdel woord was. Zij hield meer dan honderd jaar stand als een genootschap van schippers en aanverwante beroepslui.

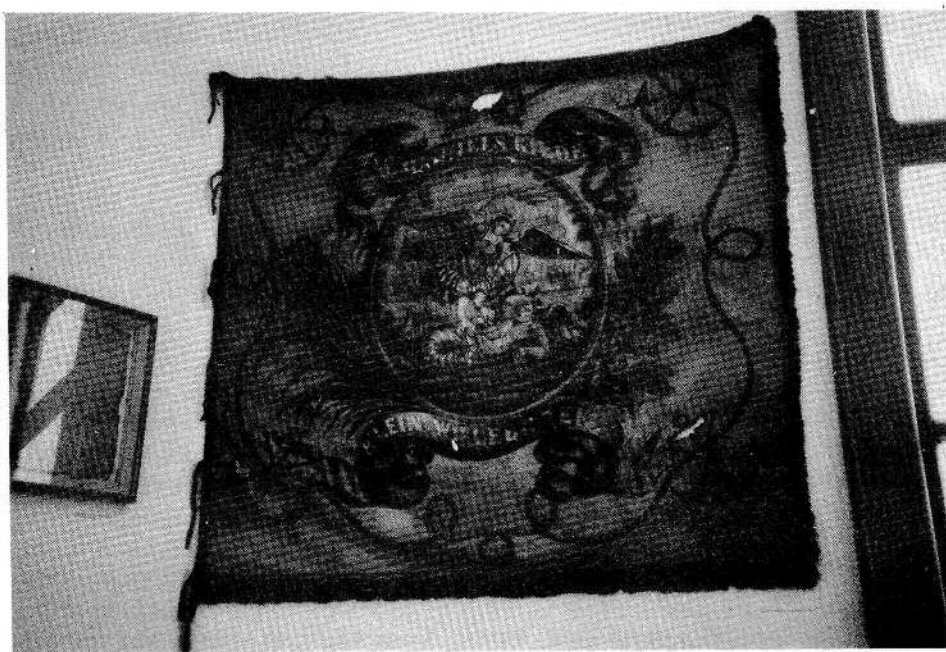
Met het verdwijnen van het vertrouwde oude scheepstype in de loop van de vorige eeuw, waar de houten zeilschepen en trekschuiten de fierheid en standvastigheid van de toenmalige schipperij symboliseerde, is ook de levenskracht van deze volkse vereniging uitgedoofd. Als anekdote kunnen wij hier aanhalen dat de ruim tachtigjarige zoon van de laatst gekende actieve voorzitter - bij name August Van Mol - het overlevende vaandel van het gezelschap "Eendragt" aan het gemeentebestuur heeft geschonken als een archiefgetuigenis van die afgestorven schippersvereniging rond de jaren 1934.

Na een bestaan van nauwelijks een kwarteeuw als eerste generatieperiode van voormelde vrije schippersvereniging "de Eendragt", ontstond in de loop van het Hollands bewind over de zuidelijke provincies in het gehucht Klein-Willebroek in 1824 een tweede sociëteit, "de Sint Michiels Gilde".

Voorzeker een aparte groep van scheepslui met een meer kleinburgerlijk karakter en die als tegenhanger van de meer dan twintig jaar oudere wereldse vereniging "Eendragt" zo een tweede genootschap op de been bracht waar liefdadigheid ten grondslag lag.

Zij werden "de Witte Gilde" genoemd, wellicht omdat het vaandel dat zij droegen de naam van een patroonheilige voorstelde, nl. de Heilige Sint Michiel.

Wanneer wij de voorschriften van het nagelaten reglement nader bekijken, kan men van bij de aanvang onderkennen dat een eenzijdige voorkeur van hun streven gericht was naar het naleven van zedelijke waarden, getoeld op de moraal van het katholiek geloof, zoals hierna geciteerd.



Vlag "St. Michielsgilde"

"In den naam der Heilige drijvuldige Eenheid, den Vader, den Zoon en H. Geest : vrede, Eendragt, Gehoorsaemheyd, ongeveynsheyd en Weldadigheid.

Zoekende door Eene Genoegsame Verbintenis der Samenleving te versoeten, hebben zij de ondergeteekende te samen vervoegd tot oprigting van eene maatschappij onder titel "Sint Michiels Gilde" van Klyn-Willebroeck en hebben tot standhouding van het geselschap ende als regellende reglement besloten de navolgende artikelen.

Verkiezende tot deszelfs uitvoering Zes personen uytmakende den Raad van bestiering als zijnde eenen hoofdman, tweede eenen Regeltucht (politie)meester, Eenen ontvanger, eenen secretaris en eenen Bus of arme meester

1e artikel

2e artikel

"

Volgens mondelinge overleveringen zou deze "Sint Michiels Gilde" zich afzijdig gehouden hebben van de eenvoudige gewone schipper en inwoner van het gehucht.

Zo kan men hun bijnaam van "De Witte Gilde" verklaren als een uiting van een beter bemiddelde standing, van een meer burgerlijke levensopvatting en hogere geestelijke moraal.

Normaliter werden de vergaderingen gehouden in een herberg van één van de hoofdmannen (of bestuursleden).

De schipperij als gemeenschapsgroep

De schipperijgemeenschap behoorde meestal tot de lage middelklasse van de vrije of zelfstandige beroepslui.

Elke schipper was tegelijkertijd ondernemer en actief uitvoerder van zijn zelf verkozen opdracht van schipper (kapitein) in zijn hoedanigheid van vrachtvoerder op de waterwegen, en veelal tweedehandshandelaar (of tussenpersoon) van de door zijn schip vervoerde lasten.

1. Om te overleven was en is hij gebonden aan zijn maximale normale opdracht als vrachtvoerder (soms waren ook passagiers of marktkramers met marktgoederen één van zijn aanvaarde lasten).
2. Tussen het ijdstip van laden en lossen moet hij steeds rekening houden met de afwisselende getijden van eb en vloed, met stroomkolken bij het varen in open wateren, zelfs bij het aan- en afmeren van het schip.
3. Het vervoer te water geschiedt bij daglicht voor zover dit de binnenscheepvaart betreft.

Er bestaan ook "zetschippers", die geen eigenaar zijn van het schip of vaartuig, maar voor rekening van een particulier reder of van een nijverheids- of handelsfirma hun beroep van schipper uitoefenen.

In hoever mengde het Staatsbestel zich met de schipperij?

In het algemeen werd het schip voortgetrokken door een treklijn op de mast in de vaart of kanaalzones, alsook op de gekanaliseerde rivieren.

Volgens een K.B. van 28.6.1833 mocht en mag iedere schipper vrij een "trekker" kiezen voor het jagen, voordien onderworpen aan regelingen.

Een tijdsje werden ezeltjes gebruikt maar die liepen te dikwijls in het water.

Een latere wet van 28.8.1838 vermeldt dat de "tractie" een zaak wordt van openbare aanbesteding aan de onderneming.

Vanaf 1880 worden er nog hoofdzakelijk paarden gebruikt voor het voorttrekken van schepen (in de kanaalzone).

Op het kanaal Brussel-Charleroi was de prijs vastgesteld als volgt : 0,1439 fr. per 500 m + 70/100 van deze prijs per geladen ton van 1.000 kg.

DE SCHIPPERIJ IN DE SAMENLEVING VAN + 1830

Toen volgens de historici de gemeenschap volop in het moderne tijdsgebeuren was getreden onder de Napoleonistische overheersing, ontstond ook in Europa een snelgroeïende evolutie in de grootnijverheid en in de overzeese handel, waardoor zich tijdens de eerste helft van de 20e eeuw een onvoorziene economische en industriële ontwikkeling ontplooidde in de zuidelijke provincies van de lage landen bij de zee.

De schipperij van toen vormde een aparte groep tussen de talrijke beroeps- en vakliedenverenigingen van de volksklasse in onze gewesten.

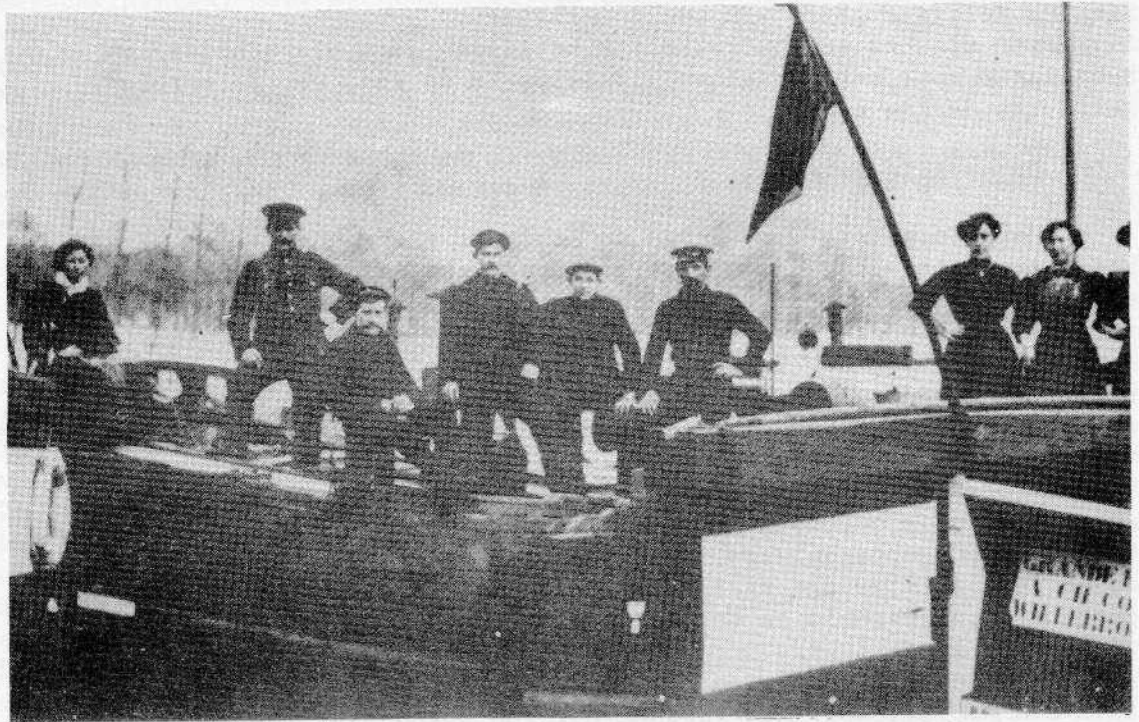
Het besloten karakter van de ambachten op zichzelf tijdens de vorige Oostenrijkse periode en vroeger, had zijn beperkte isolatie tot verdediging van het vak door een gildenverband verloren en werd geleidelijk door een regime van meer openheid en vrije solidariteit vervangen.

Nochtans bleef schipper worden en zijn vooral een verworven hoedanigheid, die van vader op zoon overging, zoals dit eveneens geschiedde bij een zelfstandig beroep uit de lage middenstandsgroepen. Om er maar enkele te noemen : de vissers op de binnenwateren, de loodsen, de bootmakers, de schrijnwerkers, de meubelmakers, de mastenmakers, zo ook de bakkers, de slaggers, de schoen- en laarzenmakers, de kleermakers en de kleine pachters en boeren te lande. Schipper was en blijft bij uitstek een beroep dat berust op persoonlijke inspanning en ervaring als een bestendige praktische leerschool van dit zelfstandig vak in deze nijverheidstak van het vervoer.

Het werd ook waargenomen door economische zwakke elementen, gekend als ervaren scheepslui, die zich verhuurden in hoedanigheid van "zetschipper" aan de reder of de particuliere maatschappij, die het vervoer te water als bron van broodwinning en van levenskracht nastreefden.

Wellicht is het overbodig erop te wijzen dat in de vroege tijden de vrouw, in het bijzonder de echtgenote, en de minderjarige kinderen niet mee aan boord werden genomen om de kapitein of schipper behulpzaam te zijn bij het uitoefenen van zijn schippersberoep, wegens de ernstige risico's hieraan verbonden.

Doordat de verzekering van de vaarrisico's van het schip enkel en alleen betrekking hadden op het mannelijk dienstpersoneel, was het vanzelfsprekend dat de echtgenote en de minderjarige kinderen niet konden worden toegelaten.



Familie Cobbaut uit Willebroek op hun schip "Grande Famille"

Nochtans, nadat het gebruikelijk werd bij het bouwen van het vrachtschip een roef of een kajuit als woon- of verblijfruimte te voorzien voor het eventuele personeel, zoals een bootsknecht, of zelfs een gelegenheidspassagier of de echtgenote van de schipper, om een helpende hand uit te steken bij het reilen en zeilen van het schip, verviel ook de beperking om vrouwelijk personeel aan boord op te nemen.

Vast verblijf aan boord

Zodra dit oude type van houten schepen uit de keten van het vervoer verdween en vervangen werd door de ijzeren vrachtschepen, zoals spitsen, kempeneerskassen of aken, werden de woonruimten, de roef of de kajuit, in en op het schip geleidelijk uitgebreid, zodat de schipper met zijn gezin een vast verblijf op het schip verwierf. De thuishaven werd beschouwd als de plaats van oorspronkelijke wettige inschrijving van de schipper.

Wie en wat waren die zwervende schippers? Zij waren de vrachtvoerders op de waterwegen, zowel op de natuurlijke binnenwateren, gekanaliseerde rivieren en kunstmatig gegraven vaarten en kanalen, die van het ene stroombekken naar het andere overvaarden.

Zij ondergingen net zoals het nijverheidsproletariaat de ups en downs van de economische ontwikkelingen.

Al zijn de statistieken over deze vervoertrafiek zeer precair en schaars bij de aanvang van de 19e eeuw, toch vonden wij hier en daar enkele opmerkelijke cijfers over de kwantiteit en de aard van dit goederenverkeer te water.

Zie "La Belgique 1848" van Luc Somerhausen.
Zij geven slechts een betrekkelijk beeld van deze nijverheids- en handelstak voor het "Belgique", België, in de loop van de eerste helft van de 19e eeuw.

De sociale zekerheid

Wat kan gezegd worden van de schipper als dienstpersoneel van het vervoer te water, nl. de zetschippers, het sleepbootpersoneel en de binnenloodsen, de schippersknechten en de matrozen. Al kende de binnenscheepvaart in België nog geen sociale wetgeving bij het begin van de 19e eeuw ten bate van dit industrieel proletariaat, toch onderging deze groep van dienstpersoneel ook de drukking en de uitbuiting van het vrij economisch en neokapitalistisch systeem, in volle evolutie en opgang.

Vanzelfsprekend dat in de twee vervoerpolen zoals de metropolis Antwerpen en de hoofdstad Brussel (met haar prille binnenzeehaven) vnl. de transportarbeiders en ook de binnenschippers deelnamen aan de sociale strijd, die zich had ingezet met de opkomst van de moderne grootnijverheid en de zeehandelstransit rond het begin van voornoemde eeuw.

Zelfs het hoogste gezag van het land, nl. het parlement, stemde in 1844 een sociale wet, die vandaag nog van toepassing is, waarbij de verplichte verzekering werd voorzien ten bate van de matrozen, varende onder een Belgisch paviljoen.

Hierdoor worden de risico's van ziekte, invaliditeit, ouderdom en overlijden, principieel en virtueel solidair gedekt.

WERELDOORLOG-INTERMEZZO (1914-18)

Een wreedaardig intermezzo van broedermoord (over de grenzen heen) en van vernieling had ruim 4 1/2 jaar geduurd vooraleer het dienstpersoneel van het vervoer te water zich terug normaal kon inzetten voor zijn bestaan en zijn eigen ontvoogdingsstrijd tegenover een weer gehergroepeerd patronaat van het neokapitalisme na W.O. I. Na de wapenstilstand van 11 november 1918 werd het uittredende oppergezag als oorlogsministerie terug vervangen door het burgerlijk parlementarisme, als vertegenwoordiging van het Belgische volk. De zogezegde moderne beschaving had voor de democratische vrijheid gestreden en gewonnen, maar de prijs van 8.000.000 slachtoffers - de invaliden, de weduwen en de wezen buiten beschouwing gelaten - was niet alleen een enorm verlies voor de toekomst maar een ontkenning van de waardigheid van de mens in het algemeen.

Het hoeft geen betoog dat in de afgetakelde nijverheids- en handelsomstandigheden, waarin de economie van al de uitgeputte naties was vervallen, het bijna vanzelfsprekend was dat de solidariteit van de arbeidende klasse zwaar op de proef werd gesteld.

Door en in de euforie van de overwinning van de geallieerde mogendheden werd de nationale overmoed aangewakkerd. De families van de doden, de invaliden, de weduwen en de wezen, werden wel bedacht met "eremetaal" en schitterende linten in rangorde van de bedeelde on-

derscheidingen, maar de noodzakelijke stoffelijke en geldelijke hulp voor de minstbegoede weduwen, wezen en invaliden, bleef sober en beneden een bestaansminimum van de lage militaire graden. Na verloop van een vijftal jaren heeft koning Albert I destijds zijn ministers van oorlog en van binnenlandse zaken er zelfs moeten op wijzen dat een evenwichtige en gezonde burgerzin door een overdaad van verheerlijking, inzake nationale trots, het land, het volk en zelfs de kroon schaadt.

Droeve nasleep van de oorlog

Het gemeenschapsleven van de economisch zwakke schippers en aanverwante beroepen was door de oorlogsomstandigheden zwaar op de proef gesteld geweest.

Tijdens de krijgsv verrichtingen was het vervoer te water niet meer vrij over geheel het bezette gebied.

In ons klein Belgenland werd door de vijandige bezetting alles in het werk gesteld om aan de oorlogseconomie voorrang te geven. Alle weerbare schippers, alsook de vaartuigen, werden opgeëist om wederrechtelijk de oorlogsvoering van de vijand te steunen en te versterken vanaf zijn inval tot zijn nederlaag.

De droeve nasleep had de oorlogsweduwe en -wezen in een nieuwe armoede gestort, zodat zij zich met moeite konden handhaven. In de concurrentieslag van het vervoer te water moest de oorlogsweduwe beroep doen op tijdelijke hulpkrachten, bejaarde loodsen en onervaren schippersknechten, voor zover dit mogelijk bleek.

Tenslotte diende menige weduwe en haar minderjarige kinderen het schippersbedrijf te verlaten om zelf een minderwaardige job van ongeschoolde werkkraft te aanvaarden of het lot van de onvrijwillige werklozen te vervoegen.

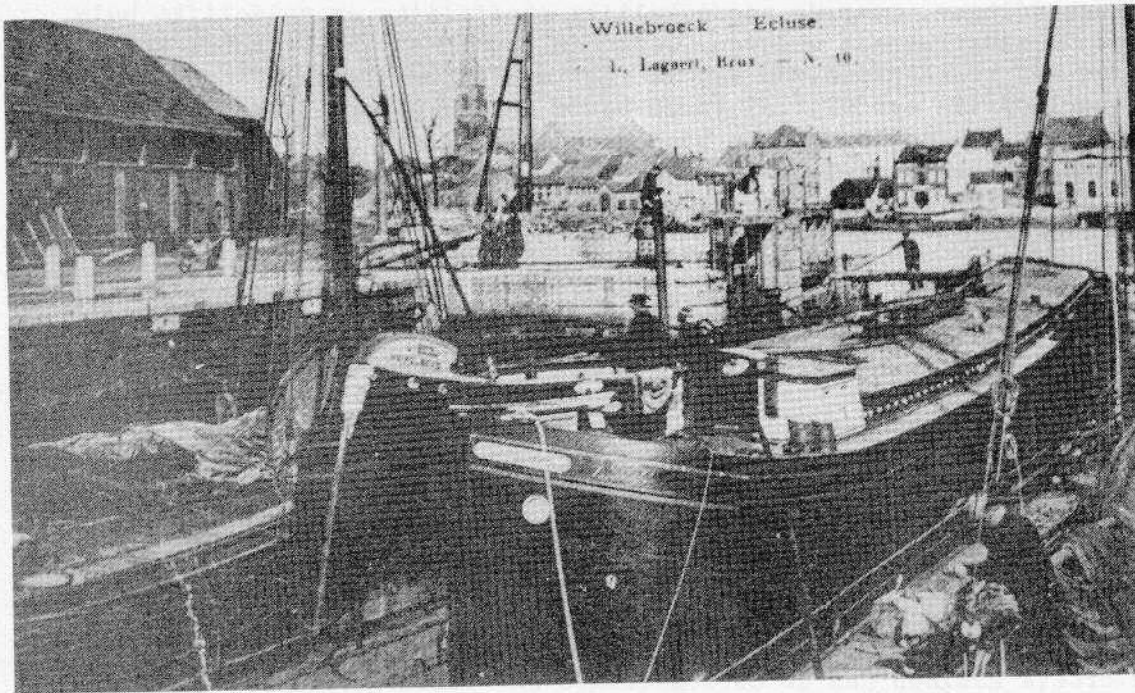
De betrekkelijke solidariteit van de arbeidende klasse

De te lange werkdag van 10 à 12 uren, zoals dit in het algemeen door het patronaat in alle nijverheidstakken werd toegepast, en daarenboven het nachtwerk en de arbeid op zon- en feestdagen in de "doorlopende" bedrijven, werden vereist als normale werkprestaties van de toenmalige werkkraften. Onder het motto van de humanisering van de arbeid stemde het parlement een arbeidswetgeving waarbij de duur van de arbeid tot acht uur per dag of 48 u. per week werd beperkt.

Al beoogde deze arbeidsduurvermindering een eerste wettelijke ingreep tegen de willekeur van het patronaat om zijn onderhorige werkkraften voortaan niet meer te verslaven door een onmenselijk onbeperkte dagtaak op te leggen, bleef de werkgever toch autocratisch en oppermachtig bij het bepalen van het uur- of dagloon, al werd het gezinshoofd nu wel in de gelegenheid gesteld om zijn functie van opvoeder van zijn kroost waar te nemen in de toekomst.

Een neutraliserende kritiek op deze arbeidsduurvermindering

Daar het arbeidscontract twee onafscheidelijke elementen bevatte, nl. de werktijd en het uurloon, werd deze wettelijke maat-



Binnenschip in sluis te Klein-Willebroek

gel eerder een merkelijke versobering van de inkomsten van de werkrachten in het algemeen. De arbeider of werkvrouw kon voortaan slechts de 4/5 van zijn oorspronkelijk weekloon verwerven als hij slechts 48 uren per week kon arbeiden. Vanzelfsprekend zou dit aanleiding geven tot loongeschillen.

Deze wetgeving betekende een hogere en gezondere morele waardering voor de arbeiders of werkster, maar op zichzelf werd deze versobering van de loonmassa een moeilijk te verteren twistpunt tussen de arbeidskrachten en de patroons.

De kleine schipper

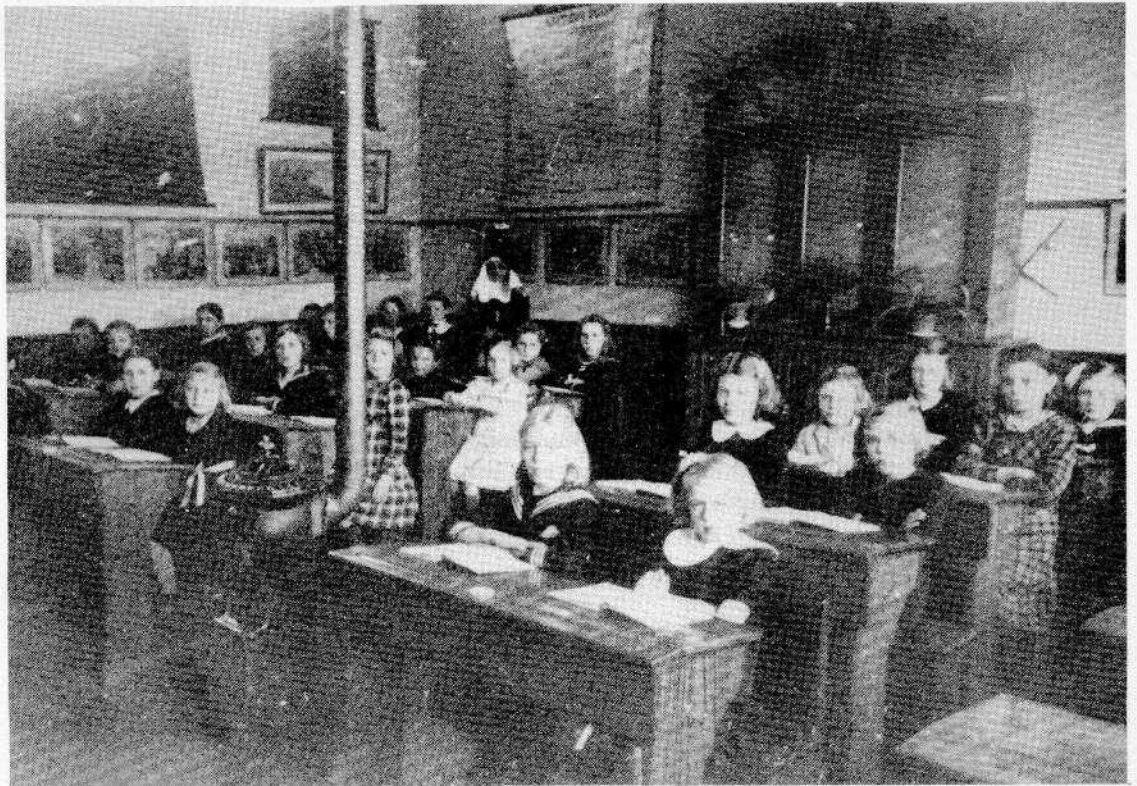
Voor de economisch zwakke schipperij bestond er een "Hulpfonds" voor behoeftige schippers. Degene die slechts over één boot beschikte en bovendien minstens acht dagen zonder werk was, kon op dit fonds beroep doen.

Zelfs in deze moderne gemeenschap kon noch burger, noch schipper, zich losmaken van het nog vastgeroest levenspatroon. Deze aparte groep wordt gevormd uit honderden economische zwakke schippersgezinnen, uit slechts tientallen economisch welbemiddelde elementen en uitzonderlijk uit enkele waarachtige kapitaalkrachtige reders of prominenten uit het bankwezen.

Wij kunnen hier vier categorieën onderscheiden :

1. zelfstandige schipper (patroon en eigenaar van zijn schip)
2. zetschipper (werknemer die zijn vakkennis ten dienste stelt)
3. meesterschipper of kleine reder (vaart zelf niet; bezit enkele schepen)
4. reder (heeft zetschippers in dienst en bezit een kleine vloot binnenschepen; \pm 30 in dienst).

De schipper was en is veelal een zwerver op de binnenwaters gebleven omdat hij de transportopdrachten, die hijzelf verkoos of op de schippersbeurs ophaalde, zo'n verscheidenheid van bestemming en van de aard van de vrachtgoederen inhielden. Dit sloot niet uit dat hij, verbonden door zijn bevrachtings- of huurcontract met reder of met nijverheids- of handelsfirma, gedurende een seizoen of een jaar hetzelfde vaartraject op- en afvoer. Zijn streven naar hogere vrachtprijzen en naar meer onafhankelijkheid weerhield hem overeenkomsten voor zeer lange duur aan te gaan. Zo'n zwerversleven van noord naar zuid, van oost naar west, had er in het verleden meermaals aanleiding toe gegeven dat de schipper zijn prille jeugd bestendig aan boord doorbracht. Af en toe kon het wel eens gebeuren dat de meer- of losplaats in de omgeving lag van een school voor schipperskinderen, maar die kans was zeer klein gezien het aantal schipperscholen in het begin van de 20e eeuw zeer beperkt was : slechts een zestal voor geheel het land, waarvan één gelegen in de gemeente Hoboken en één in Klein-Willebroek (laatst vermelde als vrije kostschool opgericht onmiddellijk na W.O. I, in 1924).



Schippersschool Klein-Willebroek

Analfabetisme

Het analfabetisme was voorheen één van de droeve tekortkomingen van het gewoonweg schipper zijn. Dit vakmanschap werd in de lage volksklasse door ervaring, eerst als knecht, daarna als bootsman en/of als zeilschipper verworven.

Verwonderlijk was het niet dat die leemte in de opvoeding van de schippersjeugd van vader op zoon doorging.

Zowel de zetschipper als werknemer en de economisch zwakke zelfstandige schipper (laatstgenoemde doorgaans eigenaar van zijn vaartuig op krediet), werden en worden nog tot de categorie van de nijverheidsproleten gerekend.

De schipper van het oude type van Vlaamse vaartuigen was en bleef een zwerver op de binnenwateren net als zijn natiegeburen : de Hollander, de Duitser, de Fransman, de Zwitser, in één woord de West-europese schipper.

Zelfs bij de moderne schipperij is er nog steeds een trend om op hoge leeftijd toch een bescheiden woning of kwartier te betrekken aan de wal in de omgeving van de scheepskom, kil of wachthaven, waar de sporen van het schippersbedrijf voortleven in de huizen, de straten en de pleinen, waar een atmosfeerscheppend milieu nog zichtbaar blijft.

Momentopname

Bijna honderd jaar later (1936) werd er een bondig overzicht gegeven door de toenmalige vakverenigingsmedia, tijdens de zware economische crisis (1929-37), waarbij alle takken van de nijverheid en de handel, eveneens de openbare diensten van vervoer, een uitzonderlijke inzinking ondergingen.

Het plan van de arbeid van Hendrik De Man, als voorstel van een geleidelijke nationale heropbeuring van 's lands economie, vormde een degelijke technologische basis tot een vernieuwde heropleving van alle nijverheids- of handelsbedrijven, vooral een te waarderen poging om aan de enorme onvrijwillige werkloosheid een begin van oplossing te verstrekken. Ook het vervoer te water en te land, als intensieve industrietak voor België, werd hiermee geviseerd.

De banken sloten hun deuren voor 48 uren en de bevolking moest het fictieve geld inwisselen.

De kleine spaarders verloren met één klap 40 % van hun moeizaam gespaard appeltje voor de dorst en bovendien hun vertrouwen in de toekomst.

De tweede wereldoorlog

In het oostelijk buurland stak het oude militarisme onder de vermomming van de waanzinnige ideologie "Nazisme" weer de kop op. Een mobilisatiemanoeuvre in augustus 1938 verraadde de inzichten van de oorlogszuchtige dictaturen. De Führer Hitler, stroman van de harde kern van het militaristisch Duitsland, overrompelde zijn zwakke broertjes door een onverhoedse gewelddadige bezetting in Sudetenland, Oostenrijk, Hongarije en Tsjechoslovakije.

Daarna overrompelde het Germaanse heir geheel Polen. Hierop volgde een oorlogsverklaring van de westerse mogendheden op 1 september 1939 en ontbrandde de oorlog, W.O. II, op 10 mei 1940. Nederland, België, Denemarken en Noorwegen werden als neutrale landen mee in dit oorlogsgeweld betrokken als vijanden van deze gewelddadige totalitaire staten.

De Verenigde Staten van Amerika, alsook Canada en Australië, zagen zich als verbonden met West-Europa.

Arbeidersvakverenigingen

Het is begrijpelijk dat de groep van de transportarbeiders eveneens die golfbewegingen van de opeenvolgende economische crisissen onderging.

Wanneer wij de statistieken naslaan van het ledenaantal in het algemeen, is het vanzelfsprekend dat ups en downs werden vastgesteld als gevolg van de op- en neergang van de wereldeconomie, die af en toe bovendien ontwricht werd door de oorlogsomstandigheden.

Uit een rapport over een jonger verleden van hergroepering van de vereniging van het scheepvaartpersoneel, dat het sociale leven van de schippers benadrukte, vermelden wij toch dat minstens twee bonden tot stand kwamen als vertegenwoordigers van die schipperij, nl. : "Vereniging van zetschippers, sleepbootpersoneel en binnenloodsen" (deze als onderafdeling van de), Socialistische "Union Belge des Ouvriers de Transport" en "Centrale Chrétienne des Ouvriers de Transport".

Een aparte gemeenschap

Voor zover het de minst begoede categorie van deze nijverheidstak van het vervoer betreft, kunnen wij de karakteristieken van deze aparte samenlevingsgroep nog steeds als volgt omschrijven.

1. Vooraf kunnen wij bevestigen dat de familietraditie steeds geldend is, waarbij het beroep doorgaans van vader op zoon wordt overgedragen.
2. Meestal voltrekken de huwelijken zich binnen de schippersgemeenschap. Daarom blijft het als een gesloten gemeenschap te bezien.
3. Beperkte of kleine leefruimte : de structuur van de gezinsvorming op het schip is nog steeds zeer beperkt, waardoor verluchting en verlichting aan boord nog als onvoldoende dient beschouwd te worden.
4. Grotendeels buitenwerk en ongeregelde werkuren (door de getijden eb en vloed). Onderhoud en nazicht van het schip steeds in openlucht.
5. Op zoek naar inlichtingen voor vervoeropdrachten en de aard van de grondstoffen, is de schipper gehouden de makelaars van de rederders te gaan vinden in herberg (of café), wat in de meeste gevallen aanleiding geeft tot overdreven verbruik van alcoholische dranken.

6. Geen speciale dienstverleningen voor de schippers (zoals de aanwervingsbureaus voor transportarbeiders, jobmannen, bedienden, enz.).
7. Een vrije schippersbeurs, in haar primaire vorm, was en is in wording.

Illustraties :
Gemeentelijke Openbare Bibliotheek, Willebroek.



Frans Verbraeck, de auteur van de WILLEBROEKSE VAART, SCHEEPVAART EN SCHIPPERSLEVEN, werd geboren te Willebroek op 4 augustus 1907. Hij was van 10 maart 1930 tot einde november 1935 tijdelijke klerk bij het gemeentebestuur van Willebroek en van 1 december 1935 tot 31 augustus 1972 secretaris van de Commissie van Openbare Onderstand (nu O.C.M.W.). Hij schreef "Het Burgerlijk Gods- en Gasthuis Hospice De Naeyer te Willebroek". Deel I verscheen in 1983 en deel II werd als nr. 1984-3 in de reeks "Willebroekse Kronieken" uitgegeven. Frans Verbraeck overleed te Jette, op 22 augustus 1987.

Nog in voorraad :

1983 - 1 : Willebroek 800 - Rede van Gouverneur Kinsbergen	50 fr.
1985 - 3 : Vier uit het Vaartland	50 fr.
1986 - 1 : Willebroek aan 't Front	100 fr.
1987 - 2 : Atlas van de Vaart	150 fr.
1989 - 1 : Wandelboek van het Oude Willebroek	100 fr.
1989 - 2 : De Willebroekse vaart, scheepvaart en schippersleven	100 fr.

Verkrijgbaar op het bureel van de VVV Vaartland, A. Van Landeghemstraat 97 aan 50 fr., 100 fr. of 150 fr. per exemplaar, te vermeerderen met 25 fr. per exemplaar wanneer via de post moet worden toegezonden.

De stortingen daartoe dienen voorafgaandelijk te gebeuren op rekening nr. 091-0001201-66 van het Gemeentebestuur van Willebroek, met de melding van het verlangde nummer.

**wille-
broekse
kro-
nieken**

Uitgave van de
Werkgroep "Heemkunde-Geschiedenis-Leefmilieu"
van de
Gemeentelijke Culturele Raad

Willebroekse Kronieken

p.a. Gemeentehuis

2660 Willebroek

Tel. 03/886.22.66

Redaktieraad

Karel De Decker, Jos De Keersmaecker, Marcel Eraerts,
Louis Van Beneden, Rony Van Mol en Jacques Wauters.