Een Baquet uit de fotocollectie van Theo Hoogmoed en een portret van Jean Baptiste Vifquain, de ontwerper van het, 70 tons, kanaal Brussel-Charleroi uit 1837. Collectie MET Wallonie

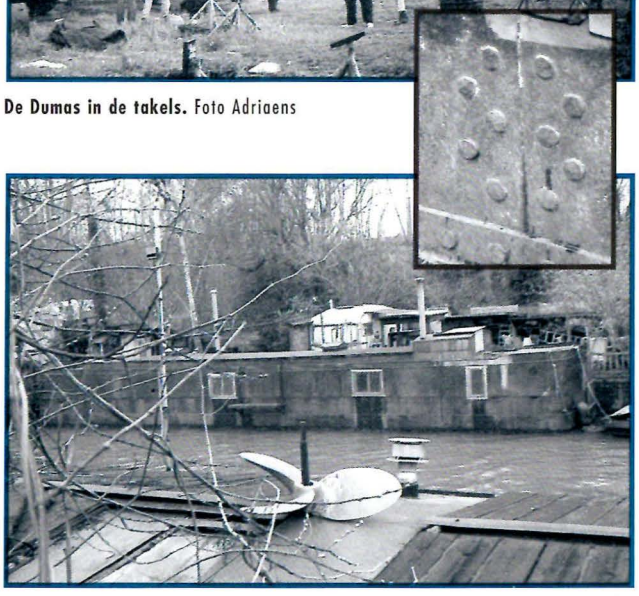
Baquet de Charleroi 1

Het was een bijzondere ontmoeting in Maastricht, waar de 'Dumas' van Carolina Adriaens ligt, de enige baquet de Charleroi in Nederland.
Op zich is het een typische baquet, een rechte doos, die in de Owatrol staat. Alle verrotte delen zijn in de tachtiger jaren vervangen, met name het dek en het complete vlak. Binnen staat de ruimte vol isolatiemateriaal en hout voor de inbouw. De eigenaresse woont op het naastgelegen landje in een caravan, naast de opgestapelde rottende originele gebogen luiken. Deze ontmoeting was aanleiding om een voorbeeld van historische binnenvaart in België en de overblijfselen van de Industriële Revolutie te bekijken. Literatuur is schaars en wat er is wordt door de diverse auteurs vrolijk overgeschreven. Maar een bezoek aan het museum in Antwerpen en de kanalen in Wallonië geeft extra informatie. En dan wordt het bijna een probleem jezelf beperkingen op te leggen.

Dumas

De 'Dumas' is gebouwd in 1918 en een van de laatste in zijn soort. Het schip was uitgerust met een trekschroef, gezien het klinkwerk mogelijk al vanaf de bouw. Bij het verwijderen van het vlak en de betonnen bodem, die in de jaren zeventig op het rottende vlak was gestort, kwamen de fundatie van een motor en een koepel in de kop tevoorschijn. De schroef werd waarschijnlijk voornamelijk gebruikt om de geladen baquet de sluizen in te trekken en onder bruggen door, waar niet gejaagd kon worden.
Bij de tewaterlating van de werf in Halle heette de baquet 'Amsterdam', maar ze werd in 1920 hernoemd in 'Dumas'. Inschrijvingen in verschillende scheepsregisters in België van 1920, 1929, 1931, 1942 en 1978 (toen het schip ook voor het laatst is gemeten) duiden op evenzoveel wisselingen van eigenaar. De maten zijn vastgelegd als 19,26 meter lang, 2,62 meter breed en met een diepgang leeg van 0,51 meter en een kruiphoogte van 3,76 meter. Het tonnage wordt aangegeven als 23,591, wat afwijkt van de in de literatuur genoemde tonnenmaat van krap 70. Maar waarschijnlijk gaat het hier om een meting als woning.
Veel van de originele details zijn verdwenen. Op het voor-

De Dumas in de takels. Foto Adriaens



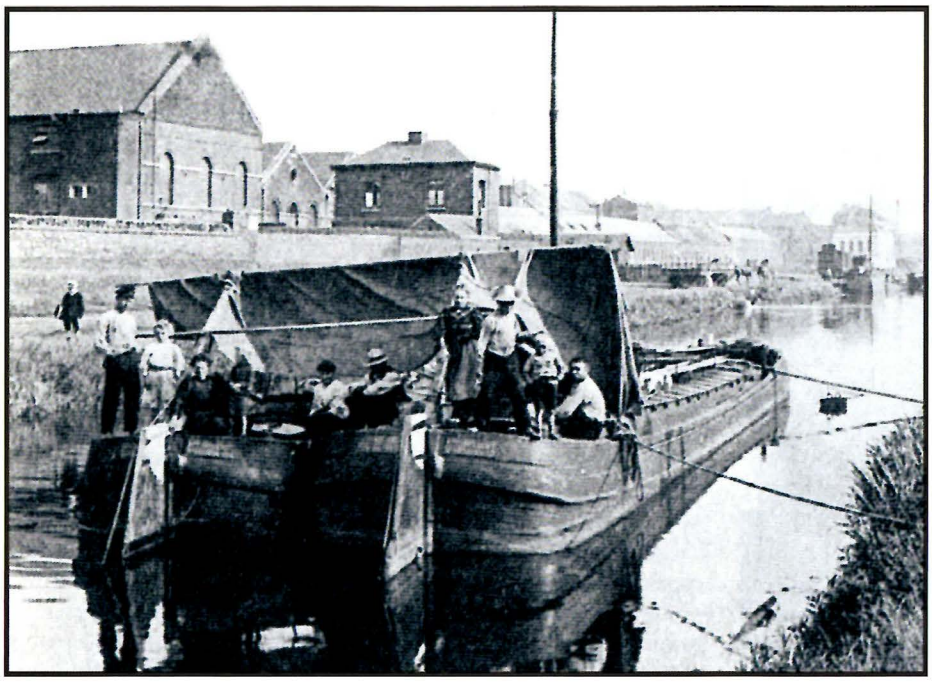
'Kunstzinnig' klinken en het schip op zijn huidige ligplaats. Foto's George Snijder

dek zijn twee van de vier bolders vervangen, de luiken zijn vervangen, de mastkoker is vernieuwd, het roer vernieuwd zonder roerzwaard, het dek en delen van het boeisel, met name de punt zijn vervangen en het volledige vlak.
Wat blijft zijn de gangen met mooi klinkwerk. Typisch zijn de ronde koppen van de klinknagels en de bijna in artistieke patronen gerangschikte nagels.
De geschiedenis van deze baquet is verder niet goed bekend, anders dan dat tot 1982 een Duitser het schip als woonschip gebruikte, op de manier waarop veel baquets in België eindigden: raamopeningen in de zijkanten gesneden en het meeste, zoals de originele woonruimte, er uitgebroken.
De huidige eigenaresse kocht het schip in 1982 om er in 1983 op te gaan wonen, maar de toenemende lekkage maakte het noodzakelijk om in 1988 zowel het vlak te vervangen als het dek dicht te maken. De werf zag daar weinig in ('was de bak maar uit de kraan gevallen') en begon het vlak te dubbelen. Echter, beton en het oude vlak zorgden voor voortschrijdende rotting, dus besloot de eigenaresse het vlak compleet te vervangen met 6 mm plaat. De originele dikte was 4 mm. Daarna stond het inbouwen tien jaar stil.

De toewijding van de huidige eigenaresse is bewonderenswaardig. Zij wil de inbouw afmaken, maar weet niet of zij daartoe in staat is of de kans krijgt. De gemeente en projectontwikkelaars azen op het gebied van de Zuid Willemsvaart en ook hier liggen de ligplaatsen van tot woonarken verbouwde tjalken en klippers onder vuur. Mocht ze afstand moeten doen van het schip, dan hoopt ze op een toegewijde nieuwe liefhebber-eigenaar.

Het scheepstype

Voor de baquet de Charleroi bestaan verschillende termen zoals bakeetje of gewoon bak, bakske, bakkee en ook wel 'sabot (klomp) de Charleroi'.
De baquet is een Belgisch maatschip, speciaal ontworpen voor het kanaal van Charleroi naar Brussel. De bouwer van dat kanaal, Jean Baptiste Vifquain, ontwierp maar meteen een vrachtschip voor het kanaal. De eerste baquets de Charleroi werden van hout gebouwd maar in 1894/95 stapten de Belgische werven helemaal over van houtbouw naar metaalbouw, uiteraard geklonken.
De afmetingen van het kanaal en de sluizen (bepaald door de technische en economische mogelijkheden) dicteerden de maten van het schip. Zo kwam Vifquain tot een lengte van gemiddeld 19,50 meter en een breedte van 2,60 m. De diepgang bedroeg 1,80 meter in beladen toestand en maar 30 tot 40 cm onbeladen, wat de bak instabiel maakte.
De romp was balkvormig, een ijzeren doos, zoals bij de meeste kanaalschepen, met een verticale voor- en achtersteven.
Door de beperkte doorvaarthoogten van de bruggen moest de bovenbouw laag zijn en was het niet mogelijk om een roef op het schip te plaatsen.
De schipper en zijn gezin woonden in het achteronder, een verblijf van ongeveer 2 x 2,5 m. Aangezien de gezinnen soms best groot waren, deed een lade dienst als slaapplaats voor de kleinsten. Licht en lucht konden alleen binnenkomen door een kleine koekoek en het openstaande toegangsluik. Om inregenen te voorkomen werd wel een paraplu opgezet boven het luik, wat aanleiding gaf tot de term 'parapluvaart'. Het vooronder was ook nog voor de schippersfamilie.
Het schip was niet ontworpen om te zeilen, toch stond op het voordek een mast, die met wegerij strijkbaar was. Er konden een bezaanzeil en een fok worden gevoerd.
Het was niet mogelijk op de kanalen te zeilen, dus moest het schip gejaagd worden. In het begin gebeurde dat met menskracht, later werden (na een mislukte poging om Engelse ezels te gebruiken, die regelmatig in het kanaal belandden) paarden ingezet en uiteindelijk ook sleepbootjes en tractoren. Dat alles was wettelijk geregeld.
De jaaglijn werd door de een oog aan de mast geleid en vastgezet op het achterschip.
Omdat de baquets precies in de kunstwerken van het kanaal pasten, hadden ze geen bijboot, geen zwaarden en geen anker. De baquets kwamen voor of achter in de stompe hoek van de sluisdeuren te zitten. Het roer moest dan wel plat tegen de kont worden geklapt en kon daardoor niet langer zijn dan ongeveer 1 meter. Dit bleek te kort voor een goede



1909. De baquets Antoinette en La grande famille in La Louvière
Uit 'Binnenschippers', Luc Lekens en Jacky Lagrou 2003

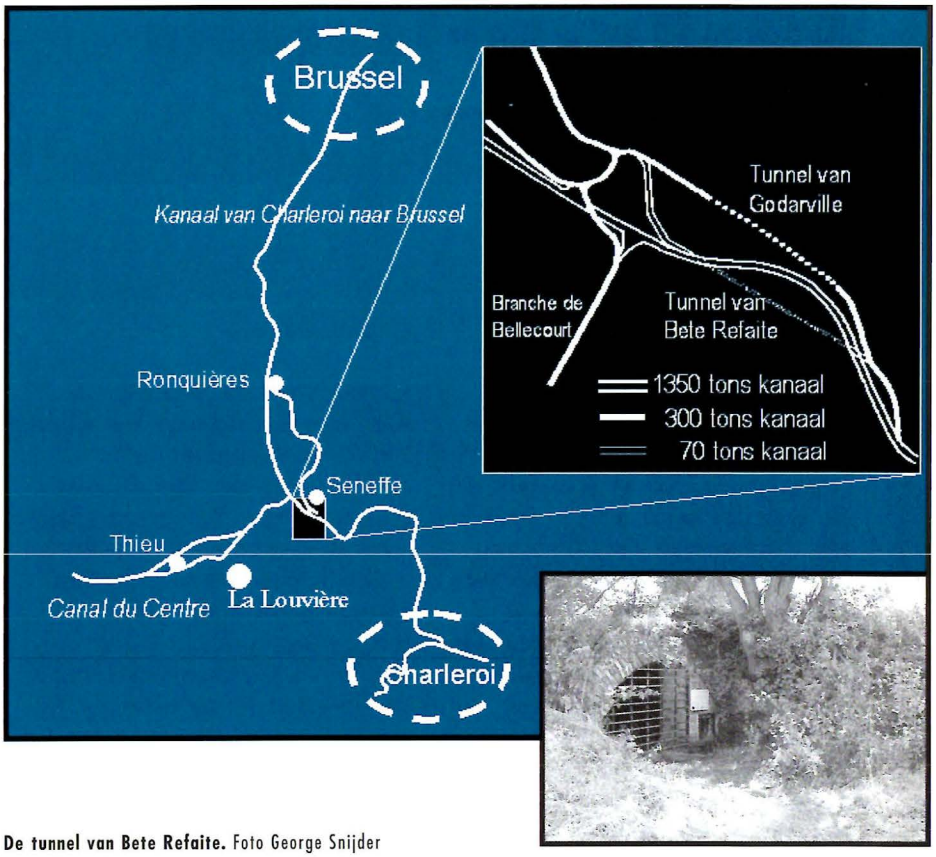
besturing en daarom werd het roer verlengd met wat in België een ophaalbare stuurplank of lunette (ook wel stierplank op z'n Vlaams) en in Nederland een roerzwaard heet. Ook het helmhout was deelbaar of verwijderbaar.
Dertien gebogen luiken bedekten het laadruim en omdat het schip smal was, werden er volgens de literatuur geen scheerbalken toegepast. Een tekening laat wat anders zien: zowel gebinten als een scheerbalk.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog komt wegens gebrek aan ijzer een tiental baquets van gewapend beton of cement (de bronnen spreken elkaar tegen) in de vaart. Na de Eerste Wereldoorlog worden er nog slechts enkele baquets gebouwd, waarvan die in Maastricht een voorbeeld is. In 1919 liep de laatste van de helling. Gemiddeld waren per jaar meer dan 400 bakken in de vaart. In 1905 voeren er in Belgie bijvoorbeeld 341 houten baquets en 99 ijzeren.
Het vaargebied van de baquets beperkte zich niet tot het kanaal van Charleroi naar Brussel. Het kwam voor dat de schepen doorgingen naar Antwerpen. Alvorens in Klein-Willebroek op de Rupel te schutten huurden zij, omdat slepen met een sleepboot te kostbaar was, een bijboot, twee zwaarden en een anker om met een 'bezaanzeil aan hun kleine mast parmantig Rupel en Schelde tot Antwerpen'[1] te bevaren.
Het waren gevaarlijke schepen als ze, zeker met ruw weer, leeg terug moesten, omdat ze zo hoog op het water lagen. Het risico op omslaan op de Schelde was groot, dus gingen ze met twee naast elkaar liggen, trokken enkele draden onder de schepen door en zetten die vast.
De baquets vervoerden steenkool uit het mijngebied rond Charleroi, ijzererts en natuursteen zoals de bekende Belgische kasseien uit Quenast. Op de terugreis vervoerden ze baksteen uit Boom.
Het scheepje was populair. Er bestond zelfs een bouwplaat van, die vermeldt: 'Baquet de Charleroi, conçu par l'ingenieur Vifquain lors de la réalisation du canal Charleroi-Bruxelles inauguré en 1832'.
Het kanaal werd tweemaal verbreed om de doorvaart van grotere schepen mogelijk te maken en na de Tweede Wereldoorlog, toen het kanaal geschikt was voor schepen tot 1350 ton, verdween de baquet als vrachtschip. Net voor 1940 waren er nog zo'n honderd over, in 1944 telde men er nog 38 en 4 gemotoriseerde (!), maar in 1961 was er nog maar één in de vaart als vrachtschip. Een aantal werd en wordt nog gebruikt als woonschip.

Het kanaal
Plannen voor het kanaal waren er al in de 16e eeuw en ook in de Napoleontische tijd werden voorbereidingen getroffen voor een kanaal van Charleroi naar Brussel. Pas na de Napoleontische oorlogen, toen België deel uitmaakte van Nederland onder de koopman-koning Willem I, werd met de constructie begonnen. Het ontwerp en de aanleg werden uitgevoerd onder leiding van de ingenieur Jean-Baptiste Vifquain. De belangrijkste reden voor de aanleg was het vervoer van kolen vanuit de mijnen in het gebied van Charleroi en de Borinage naar het noorden van het land. Een tweede argument was de verbinding van het Waalse industriegebied met de haven van Antwerpen. Vanuit Wallonië konden de industriële producten tot dan toe alleen via Frankrijk of met een grote omweg via Nederland worden vervoerd. Op 2 april 1827 ging de eerste schop de grond in en op 22 september 1832 werd het kanaal voor schepen van 70 ton in de aanwezigheid van de minister van Binnenlandse Zaken Theux de Meyland geopend. België was inmiddels van Nederland afgescheiden.
Na de opening van het kanaal schijnt de prijs van steenkool in Brussel met 40% te zijn gedaald.

Bij Charleroi in het Maasbekken sluit het kanaal aan op de Sambre, die vanaf de Franse grens komt. Het kanaal loopt vanaf Charleroi eerst noord, dan west om vervolgens door het dal van de Samme te gaan. Bij Seneffe is later het Canal du Centre aangesloten op het Kanaal van Charleroi naar Brussel. Hier kruist het kanaal ook de waterscheiding naar het Scheldebekken waar Brussel in ligt. Dat geeft meteen ook de problemen aan die bij het aanleggen van dit kanaal moesten worden overwonnen. Charleroi ligt op 100 meter hoogte en Brussel op

13 meter boven zeeniveau, maar de waterscheiding is minimaal 135 meter boven zeeniveau. Om deze hoogteverschillen met de toenmalige technische beperkingen te overwinnen moesten er veel sluizen met een beperkte grootte worden aangelegd. Op de lengte van 74,5 kilometer telde het kanaal 55 sluizen waardoor de tocht van Charleroi naar Brussel drie tot vier dagen duurde. Speciaal het stuk tussen Seneffe en Ronquières vormde een probleem, omdat het kanaal daar 70 meter omhoog moest. Het riviertje de Samme werd gekanaliseerd op een breedte van 6 meter en een diepte van 2 meter met 30 sluizen.
De waterscheiding bij Seneffe kon niet met sluizen worden overbrugd: over twee kilometer moest het schip over de waterscheiding op 135 meter. Schutten veroorzaakt dan een groot waterverlies: het water loopt natuurlijk aan beide zijden van de waterscheiding naar beneden! Om dit obstakel te overbruggen werd gedacht aan het overladen aan weerszijden van de waterscheiding, of het slepen van de schepen over een railsysteem (later trouwens op een andere manier uitgevoerd bij Ronquières). Technisch en economisch was dit niet mogelijk en daarom werd besloten om een tunnel bij het gehucht 'La Bête Refaite' te graven van 1.267 meter lang en 3 meter breed. Daar kon (in het donker, want verlichting was er niet) net een baquet doorheen worden gejaagd. Van dit 70 tons kanaal is niets anders meer over dan twee doorsnijdingen van de tunnel zichtbaar in de flank van het 1350 tons kanaal.
Tussen 1841 en 1885 werd het kanaal van Charleroi tot Seneffe vergroot voor schepen van 300 ton waarvoor een nieuwe tunnel werd gebouwd bij Godarville. Een deel van het traject werd in de jaren twintig van de vorige eeuw vergroot voor schepen tot 600 ton en in 1936 was het hele kanaal geschikt voor schepen van 300 ton. Na de Tweede Wereldoorlog werd het gehele kanaal aangepast aan de Europese norm voor schepen tot 1350 ton, met tien sluizen en het Hellend Vlak van Ronquières. Het traject tussen Ronquières en Seneffe is geheel nieuw gegraven buiten het dal van de Samme om. Met moderne machines was het ook mogelijk een 35 meter diepe sleuf door



De tunnel van Bete Refaite. Foto George Snijder

de waterscheiding te graven, waarbij de eerste tunnel werd vernield.
Het kanaal is nog steeds belangrijk: in 2004 passeerden in totaal 3.160.000 ton het kanaal in 5.155 schepen.
Het oude 300 tons kanaal tussen Seneffe en Ronquières is, met uitzondering van het eerste pand bij Ronquieres, niet meer bevaarbaar, maar wel een mooi natuurgebied. Alle sluizen zijn tot watervallen omgebouwd en het is mooi fietsen over de jaagpaden, die voor dit doel onderhouden worden en beschreven zijn. Bovendien is er nog een aantal interessante overblijfselen zoals een bekken om het, bij het schutten verspilde, water in de kanaalpanden aan te vullen, de draaibrug bij Arquine met aparte voetgangersbrug, de hefbrug Pont de l'Origine bij Seneffe en diverse details in de sluizen, de sluis- en brugwachterswoningen en natuurlijk de tunnel van Godarville.

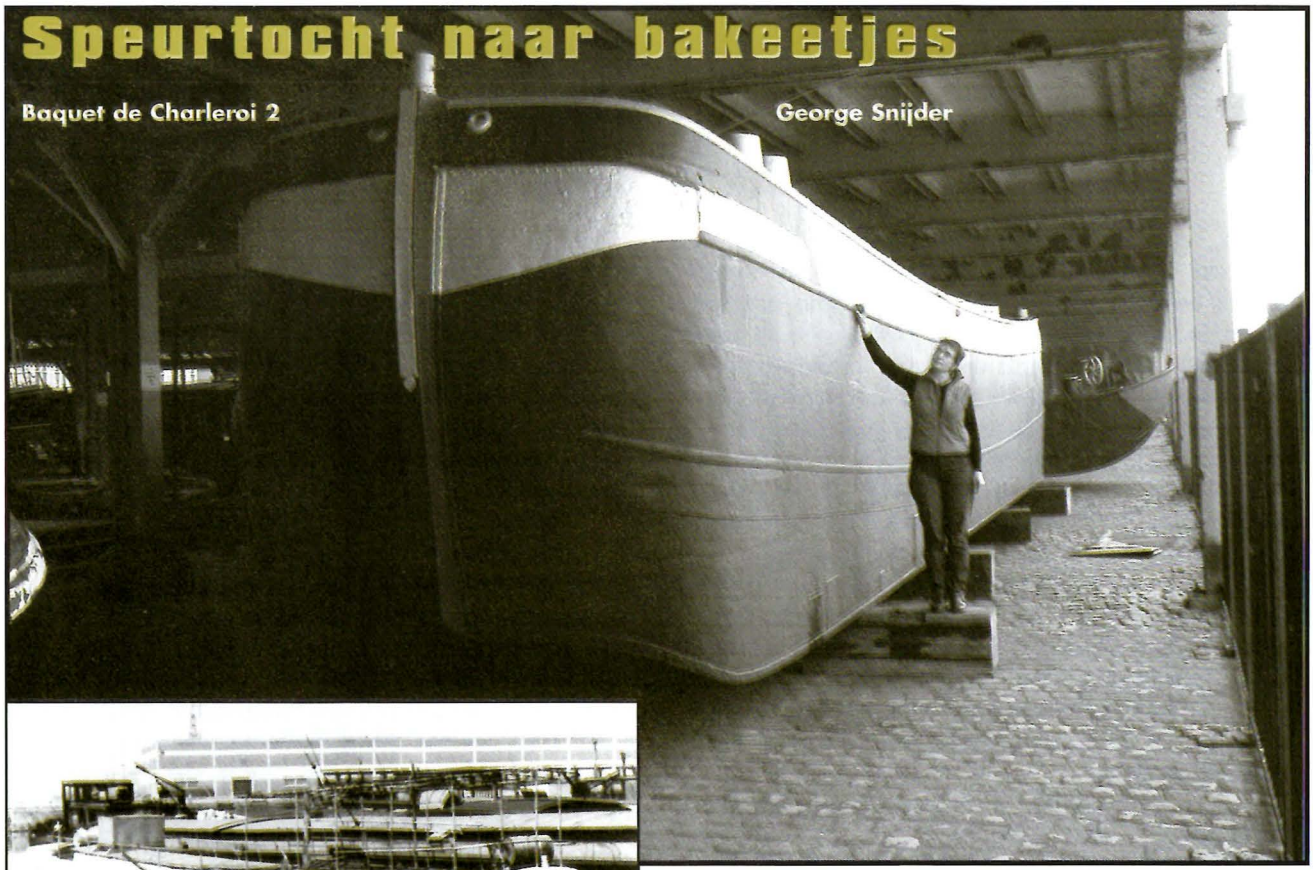
[1] **M. Seghers en R.de Bock (1967) Schepen op de Schelde, binnenvaartuigen en visserschepen op de schelde omstreeks 1900**

Nederland is een grote delta, waar rivieren naar de kust stromen vanuit het binnenland. In België ligt dat anders door de geologie van het land. Heuvels verdelen het land in verschillende rivierbekkens, gescheiden door zogenaamde waterscheidingen. De voornaamste steenkool- en dus industriegebieden in het zuiden van België liggen in een ander bekken dan Brussel, Antwerpen en de weg naar zee. Het watertransport moest daarom via Frankrijk of via Nederland gebeuren. Onder de regering van Koning Willem I, de koopman-koning, is in sneltreinvaart de aanleg van kanalen en de regulering van bochtige riviertjes ter hand genomen. Zijn idee was, dat België (als onderdeel van de Nederlanden na de Napoleontische tijd) het industriegebied van de Nederlanden zou worden, met mijnen en zware industrie, en dat het noorden ('Holland') het gebied met de handel zou worden. Snelle verbindingen over water van het zuiden met het noorden waren daarom essentieel. Onderdeel van dat plan was het Kanaal van Charleroi naar Brussel.

Speurtocht naar bakeetjes

Baquet de Charleroi 2

George Snijder



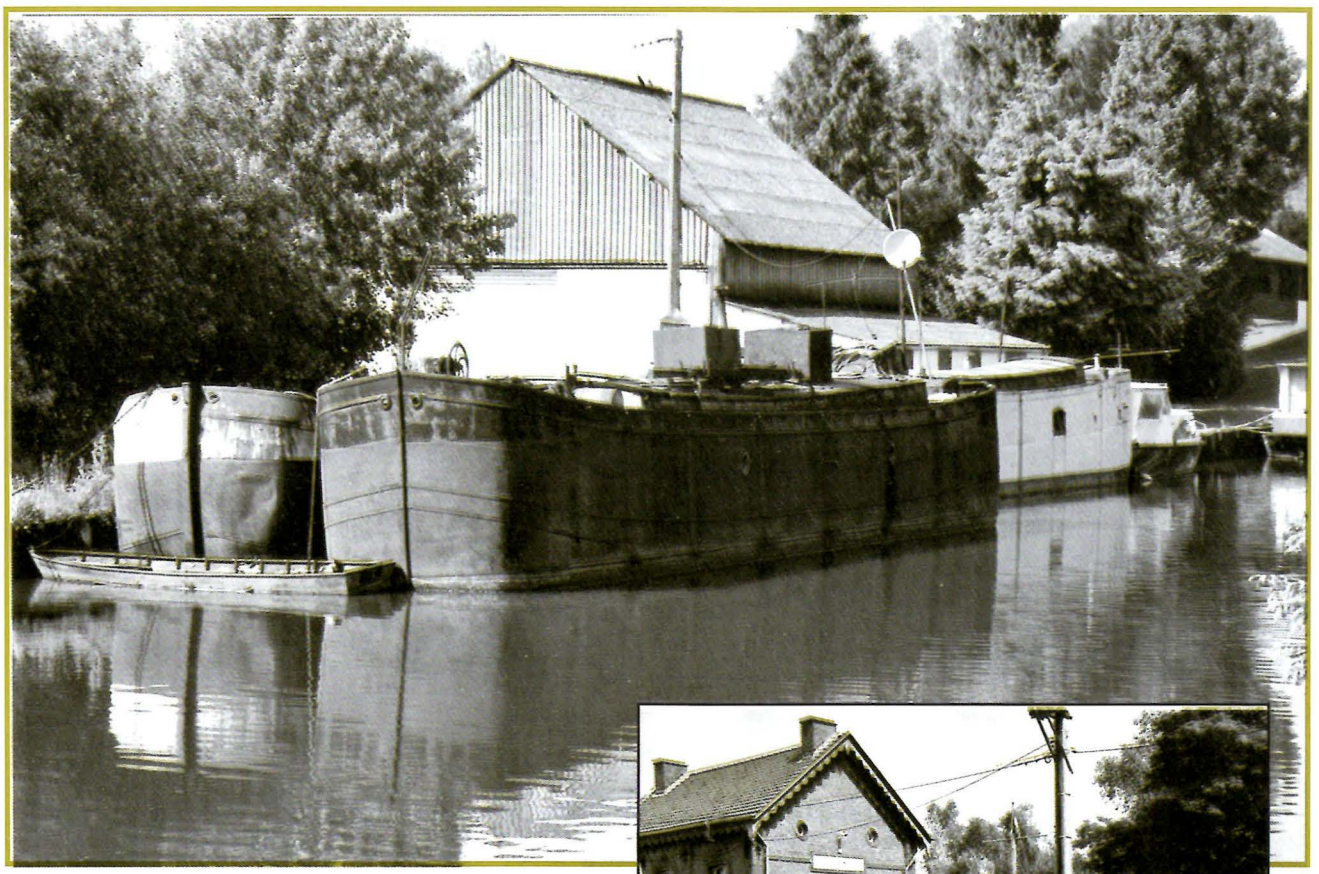
De Mar Mar in het Scheepvaartmuseum Antwerpen
Foto George Snijder,april 2006

Mar Mar in 1986
Collectie Rijn- en Binnenvaartmuseum Antwerpen

De Maastrichtse baquet de Charleroi 'Dumas' (zie Bokkepoot nummer 175) was de aanleiding om een deeltje van de geschiedenis van de industriële revolutie, met name in België net onder Brussel, verder te onderzoeken, natuurlijk met speciale aandacht voor de scheepvaart. In totaal zijn er tussen 1832 en 1920 naar schatting 1100 baquets gebouwd, waarvan er nog maar een paar (en dan alleen ijzeren) over zijn. Welke zijn dat en waar werden de baquets gebouwd?

Meer baquets

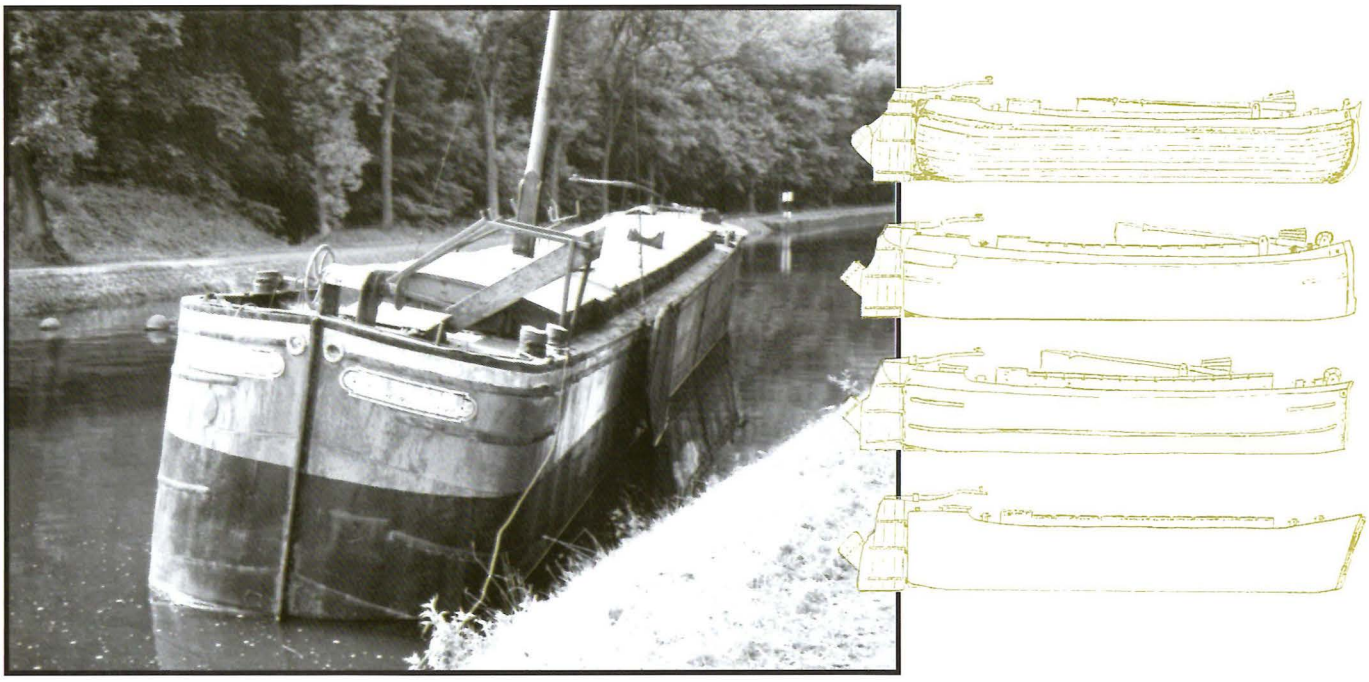
Naast de baquet in Maastricht is er nog maar een klein aantal bakjes bekend. Houten baquets heb ik niet meer gevonden; die zijn allemaal slachtoffer van de tijd geworden. Het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen heeft wel een model van een houten baquet, gemaakt in 1986. In het Scheepvaartmuseum in Baasrode ligt er ook een. Buiten ligt op het droge in het Maritiem park van het Scheepvaartmuseum in Antwerpen de ijzeren baquet 'Mar Mar' uit 1896. Alleen het casco is nog over, alles is er uit gesloopt, de luiken ontbreken en het is duidelijk dat het schip ook als woonschip is gebruikt: aan de binnenkant zijn de dichtgelaste ramen te zien. Een vroegere foto laat de baquet in het water zien, compleet met ramen en een deur.[1] Het schip heeft ook op de kaai gestaan bij het Rijn- en Binnenvaartmuseum in Antwerpen, waar het in de jaren tachtig dienst deed als kaarterslokaal en jeugdhonk, tot het ten prooi viel aan vandalisme en aan het Scheepvaartmuseum werd verkocht. Tot nu toe zijn nadere gegevens over deze baquet onvindbaar. Wel is de herkomst van de naam bekend, namelijk de voornamen van de dochters van de schipper: Marina en Marrionille. De sluiswachterwoning van Sluis 1 van het Canal du Centre in Thieu, vlak bij de nieuwe scheepslift, is nu het gebouw van de Yacht Club Des Ascenseurs. Naast het gebouw ligt een baquet, die als schuur wordt gebruikt. Waar de stroppen hebben gezeten waarmee het casco op de wal werd gezet zijn de kimmen ingedeukt. In de tuin ligt naar zeggen een baquet begraven waarvan 's winters, als de begroeiing weg is, de contouren



De drie baquets in de Branche de Bellecourt
Foto George Snijder, juni 2006

Baquet bij de jachtclub in Thieu
Foto George Snijder, juni 2006

te zien zijn. Ook hier ontbreken nadere gegevens.
In 1839 opende Koning Leopold I de 'Branche de Bellecourt', één van de ontsluitingskanalen van de steenkoolmijnen in de buurt. In dit zijkanaal van het Kanaal van Charleroi naar Brussel, even ten zuiden van Seneffe, liggen drie baquets zonder roer, die als woning werden gebruikt. Eén daarvan is lichtblauw geschilderd. De twee andere, de 'Josephine' uit 1902 en de 'St Expédit' uit 1906 liggen naast elkaar en zijn roestbruin. Die twee laten duidelijk de twee verschillende vormen zien, wat ik het tjalkenmodel en het spitsmodel heb genoemd. Deze twee baquets zijn door het Bureau de Tourisme van Seneffe gekocht. Het plan is de scheepjes te restaureren en als toeristisch trekpleister te gaan gebruiken bij het Centre de l'Eau in Seneffe. Dit centrum is gevestigd in het uitgebouwde brugwachterhuis bij de draaibrug van Seneffe over het Kanaal van Charleroi naar Brussel en huisvest ook een tentoonstelling over het kanaal.
Trouwens, dit stuk van het 300 tons kanaal is in Seneffe op twee plaatsen dichtgegooid voor wegaanleg en de draaibrug is verdwenen, op de centrale fundering van de draaispil van de brug na. Over het algemeen is de toestand van het historische erfgoed bedroevend. Pas nu de vier scheepsliften in het Canal du Centre tot Werelderfgoed zijn verklaard en er Europees geld wordt gegeven, kan scheepslift nummer 1 worden gerestaureerd. Sinds 2002 ligt de lift er werkeloos bij, na een ongeluk waarbij een binnenvaartschip de deur van de liftbak kapot voer. De restauratie, waarbij het ijzerwerk weer wordt geklonken, wordt uitgevoerd door de firma Eiffel (!). Op termijn kan de pleziervaart weer gebruik maken van dit oude stukje kanaal.
Tegen de achtergrond van die scheepslift nummer 1 ligt, bij de Cantine des Italiens, de baquet 'Les Deux Sœures' weg te kwijnen. Tien jaar geleden gerestaureerd en lichtbruin geschilderd doet zij nu dienst als ankerpunt voor een afsluitingslijn over het kanaal. Er is nog maar één zwaard over en overal komt de roest door de verf. Wie de eigenaar is, blijft onduidelijké en pogingen om nadere gegevens te achterhalen bij het Waalse Ministère de Equipement et Transport, de



Les Deux Sœures in het Canal du Centre. Foto George Snijder, juni 2006

Tekeningen C. Bayot

veronderstelde eigenaar, liepen tot nu toe op niets uit.
En tenslotte ligt er nog een baquet in Brussel (Anderlecht) in het Kanaal van Charleroi naar Brussel in gebruik als woonark, met ramen in de zijkanten.

Type

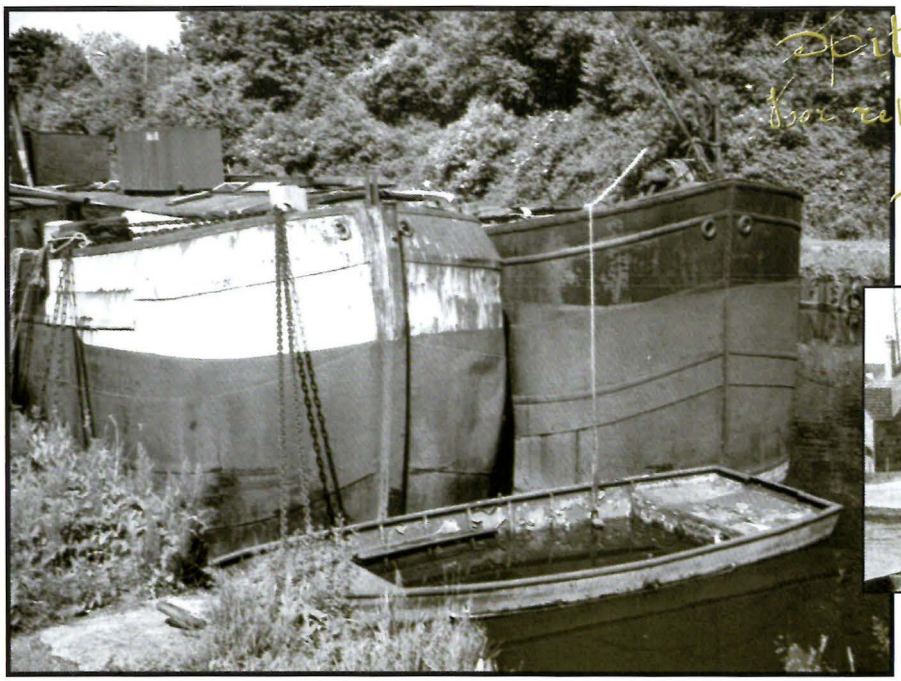
De baquet is een Belgisch maatschip speciaal ontworpen voor het Kanaal van Charleroi naar Brussel. De sluizen van het originele 70 tons kanaal waren 19,80 m lang en 2,70 m breed en bepaalden zo de maat van de schepen, alhoewel dat misschien een 'kip en ei' verhaal is.
De haalbaarheidsstudie voor het Kanaal van Charleroi naar Brussel in de 19e eeuw liet namelijk zien, dat de watersuppletie van het kanaal het grootste probleem zou zijn. In de eerste plaats door de waterscheiding, waardoor het water twee kanten op stroomt, maar ook als gevolg van verdamping, verliezen in de bodem (met name waar de ondergrond uit kalksteen bestaat), lekkage door de sluisdeuren en uiteraard bij het schutten. In eerste instantie dacht ingenieur Jean Baptiste Vifquain (ontwerper van het kanaal en de baquet) aan het gebruik van de bijlander, maar daarbij loopt het vlak bij het voorschip rond op, en de bijlander is relatief groot. Er moest dus een compromis worden gevonden qua maat van het schip, tussen wat het meest economisch was gezien de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van het kanaal en de benodigde watersuppletie. In de vervolgstudie keek men naar Engeland, waar nauwe kanalen waren aangelegd voor het vervoer van steenkool en waar 'narrowboats' het vervoer verzorgden. Dat vormde de basis voor het ontwerp van de baquet en de maatvoering van het Kanaal van Charleroi naar Brussel en de kunstwerken.

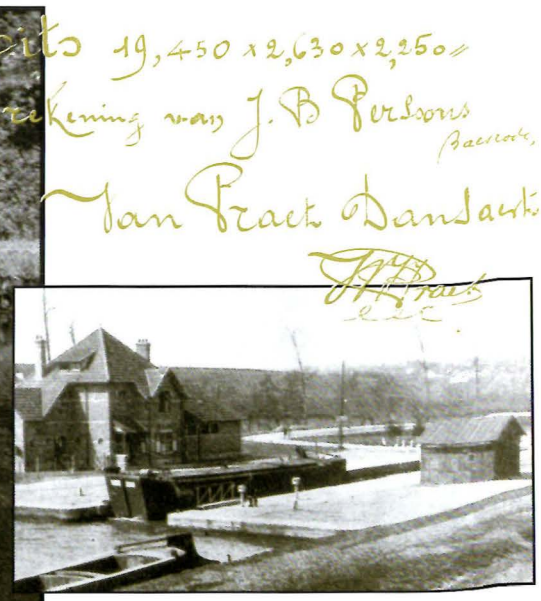
De baquet wordt tot de Balant-familie gerekend, waartoe de bijlander (verbastering van binnenlander of bilandre), Doornikker en Doornikenaar (péniche de Tournay) behoren. In Wallonië wordt de term 'péniche' (letterlijk 'aak') veel gebruikt voor dergelijke schepen, maar ook wel specifiek voor de spits en voor de Waal.

De baquets hebben 50 jaar hun diensten bewezen. Ze werden uiteraard langer gebruikt en zelfs tot na de Eerste Wereldoorlog nog nieuw gebouwd, zoals de 'Dumas' uit Maastricht. Negen jaar na de opening (in 1832) van het Kanaal van Charleroi naar Brussel werd echter al besloten om het kanaal te vergroten voor 300 tons schepen, wat in fasen gebeurde en uiteindelijk in 1936 was afgerond. De sluizen werden vergroot tot een lengte van 40,80 meter tussen de deuren en een breedte van 5,20 meter, geschikt voor spitsen. Dat was de maat van de Franse kanalen en van het Belgische Canal du Centre, dat van Mons (of Bergen) naar Seneffe liep en daar aansloot op het Kanaal van Charleroi naar Brussel. Dit Canal du Centre werd tussen 1888 en 1917 aangelegd, met de vier scheepsliften bij Thieu, voor de afvoer van kolen uit de Borinage. Uiteraard werden de baquets daar ook ingezet, alhoewel het kanaal dus geschikt was voor grotere schepen.

Typen

Heeft Vifquain zich laten inspireren door de Engelse narrowboats? Seghers beschrijft de bak van Charleroi als een klein Walenschip, waarschijnlijk om de doosvorm van beide, de baquet en de Waal. De eerste baquets waren uiteraard van hout en het terugvallend boeisel op kop en kont doet aan een tjalk denken. Dus denken sommige auteurs dat de





Het tjalkenmodel en het spitsmodel, Branche de Bellecourt. Foto George Snijder, juni 2006

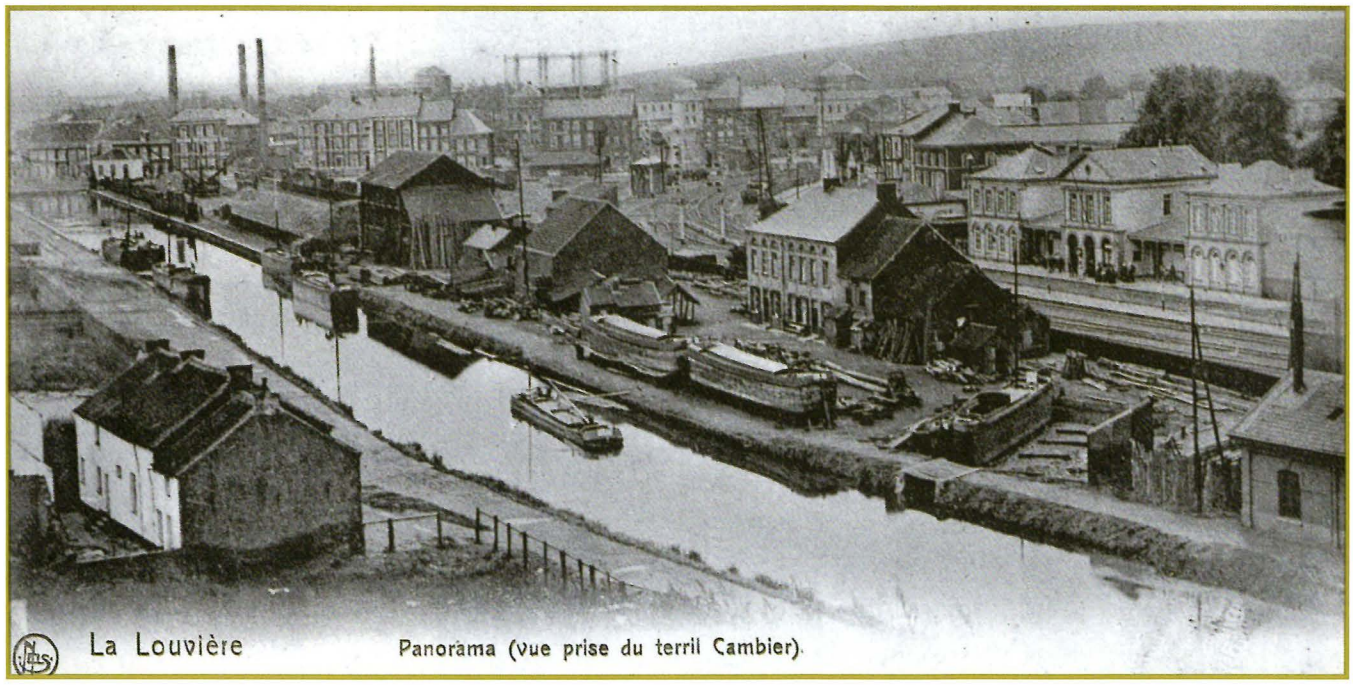
Betonnen baquet in sluis 27 bij Ronquières. Collectie MET

Hollandse tjalk als voorbeeld heeft gediend. Welk schip dan ook model heeft gestaan, er zijn bij de ijzeren baquets verschillende modellen te onderscheiden.
Vanaf 1874 werden in België ijzeren baquets gebouwd. Die hadden hetzelfde model als de houten baquets, met een terugvallend boeisel op kop en kont. De laatste reeks ijzeren baquets echter hadden meer de kop van een spits. De tekening van C. Bayot laat de types schematisch zien.
In het scheepvaartmuseum van Baasrode zijn tekeningen bewaard van baquets, die door de scheepswerven Van Damme en Van Praet-Dansaert zijn gebouwd. Een tekening uit 1902 laat een ijzeren baquet zien die volledig overeen komt met zijn houten voorganger. In 1906 echter is de vorm inderdaad meer die van een ijzeren spits met een wuft puntje op de kop. De tekening vermeldt dan ook dat het om een 'Spits' gaat, met de maten 19,45 x 2,63 x 2,25 meter, dus de maten van een baquet. In de wandeling heet dit dan ook een 'spitsbak'. Ook die twee baquets uit de Branche de Bellecourt laten dat verschil zien: het 'tjalkenmodel' gebouwd in 1902 en het 'spitsmodel' gebouwd in 1906. De reden voor die verandering is onbekend . Deze baquet met de spitsvorm wordt ook wel, naast spitsbak, een halve spits of zelfs een kwart spits genoemd. Die laatste term is meer toepasselijk aangezien er qua afmetingen vier baquets in een spits passen.
Het vierde type, de betonnen baquet, is een uitzondering en had een platte, schuine voorkant, waardoor deze baquets helemaal op een varende doos leken. Ze schijnen door de Duitse bezetters gebouwd te zijn in de Eerste Wereldoorlog bij gebrek aan ijzer.
Zoals gezegd waren de baquets oorspronkelijk van hout. De eerste ijzeren baquets werden in 1874 voor 'la Société des carrières de pavés de porphire (ou grès) de Quenast' (sinds 1985 de firma Gralex) gebouwd. Deze exploitant van de steengroeve in Quenast vervoerde kasseien met eigen schepen. De houten schepen waren veel kwetsbaarder bij het laden van de kasseien dan de ijzeren schepen en daarom bestelde de firma al vroeg zes ijzeren baquets bij Jabon in Ombret. Deze werf had lang het monopolie van ijzeren baquets. In 1883 werd in Willebroek de eerste ijzeren baquet gebouwd. Na 1894 werden in Baasrode de baquets in ijzer gebouwd, geklonken met de voor België gebruikelijke bolle klinknagels en de bijna kunstzinnige klinkpatronen.
Er zijn geen grote verschillen bekend tussen de houten en ijzeren baquet (qua vorm en uitvoering wel te verstaan). Een ijzeren baquet heeft wel een iets groter laadvermogen, tot 77 ton. Houten baquets hadden een ankerrol terwijl de metalen baquets voorop een ankerlier hebben.

Werven

De scheepsbouw in België is geografisch verdeeld over het gebied van de Schelde en dat van de Maas.
Begrijpelijkerwijs vormt het gebied rond het Kanaal van Charleroi naar Brussel en de Schelde het gebied van de bouw van onder andere baquets. Langs de Schelde alleen al waren tientallen werven en werfjes, die naast veel binnenvaartschepen soms ook zeeschepen bouwden. Bijna allemaal zijn ze inmiddels verdwenen en de huidige heropleving van de scheepsbouw, die in Nederland plaats vindt, lijkt aan België voorbij te gaan. Veel informatie uit de periode rond 1900 is meestal niet bewaard gebleven.

De oude scheepswerven van Van Damme en Van Praet-Dansaert liggen nu achter het scheepvaartmuseum in Baasrode, met de twee waarschijnlijk oudste intact



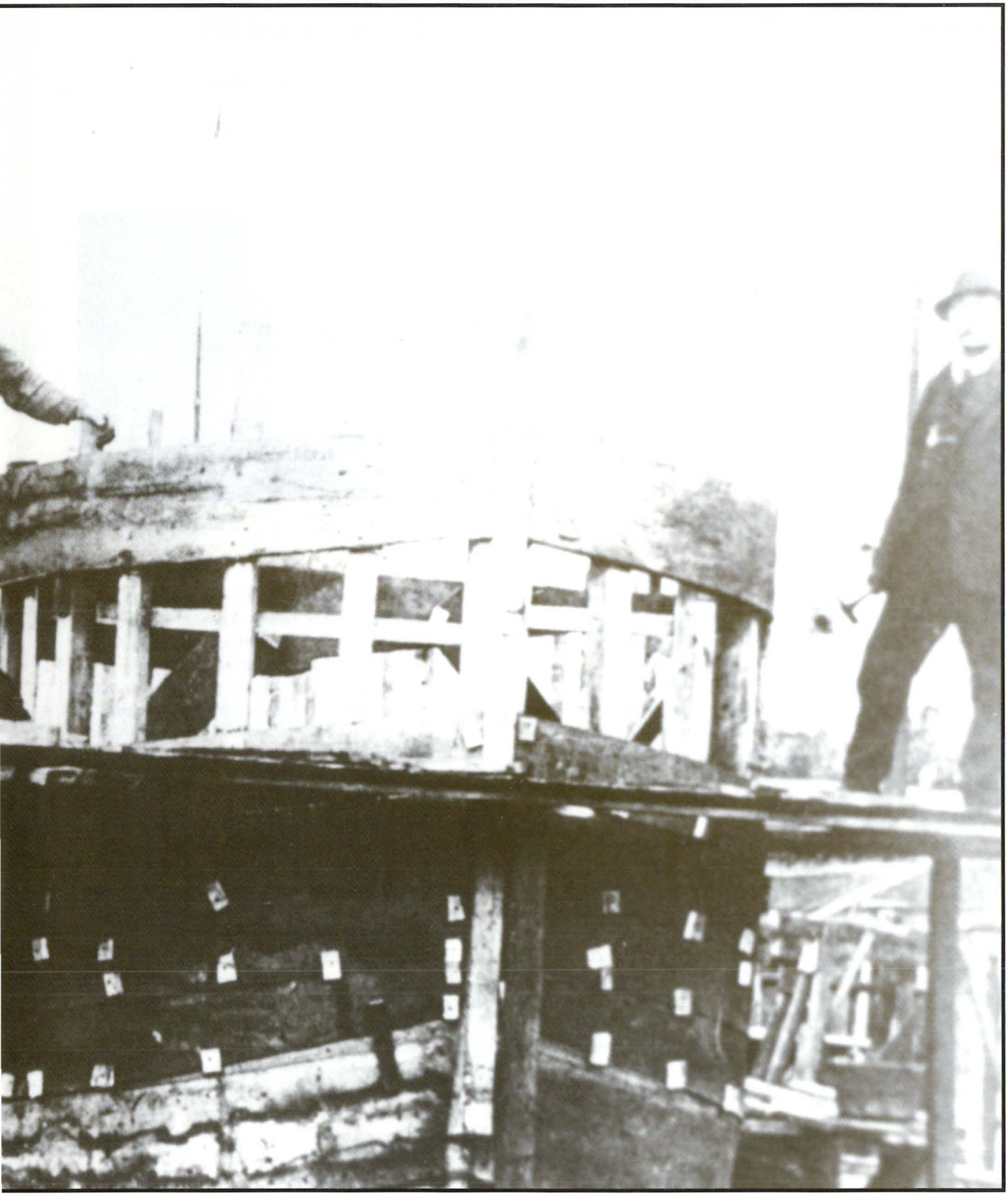
Werf Van Praet in La Louvière

gebleven getijdedokken van België. De werkplaats van Van Praet ligt er bij alsof de ploeg is gaan schaften. Toen het contract van de voorman was afgelopen, werd ook de ploeg van de ene op de andere dag bedankt. Die werkplaats laat ook een soort serieproductie zien waarbij ijzeren platen de loods binnenkwamen en na het ponsen van de gaten voor de klinknagels gevlakt werden en verder het proces in gingen.
Op deze manier kon deze relatief kleine werf een groot aantal schepen bouwen, met soms wel twee of meer tewaterlatingen per maand. Informatie over de scheepsbouw is hier, weliswaar niet compleet, redelijk bewaard gebleven, zij het slecht ontsloten. Veel is overgebracht naar het Scheepvaartmuseum in Antwerpen, waar het ontoegankelijk opgeslagen is.
Bij scheepswerf Van Praet-Dansaert werden in de periode 1898-1903 in totaal 55 schepen gebouwd, waaronder een onbekend aantal baquets, en in de periode 1904-1910 worden ongeveer 60 schepen gebouwd, hoofdzakelijk spitsen en 6 baquets. Deze gegevens komen uit de twee bestekboeken over die periodes, handgeschreven bestekken en overeenkomsten voor de schepen, waaronder veel spitsen.
Van de scheepswerf van Van Damme uit Baasrode zijn schriftjes met de loonkosten van de nieuwbouw bewaard gebleven. In de periode 1894-1904 werden in totaal 129 schepen gebouwd waarvan 16 spitsen, 57 klipperaken, 12 Rijnkassen, 10 stoomsleepboten, 9 Walen en 7 baquets de Charleroi. Tussen 1904 en 1914 werden er 283 schepen gebouwd waarvan 13 baquets. In de daarop volgende periode, waar de Eerste Wereldoorlog natuurlijk een belangrijke rol speelde, wordt geen melding meer gemaakt van nieuw gebouwde baquets.[2]
Een prentbriefkaart met een luchtfoto van de werf van Van Praet uit La Louvière laat de productie van (in dit geval houten) baquets zien. Deze werf was trouwens opgezet door een broer van de werfeigenaar in Baasrode en de nummer één in de bouw van houten baquets met 103 exemplaren. Andere belangrijke werven lagen in Boom en Willebroek.
De belangrijkste thuishavens van de baquets, zowel houten als ijzeren, waren St. Jans-Molenbeek (89 exemplaren), Willebroek (85 baquets), Antwerpen, Brussel, Baasrode, Boom en Hingene, elk met meer dan 20 ingeschreven baquets in 1906. Daarnaast was er nog een lange lijst met andere plaatsen, waar minder baquets waren ingeschreven.[3]
Wat opvalt, is dat de thuishaven van het merendeel der baquets in Vlaanderen was, terwijl het kanaal toch ook voor een belangrijk deel door Wallonië liep.
Het Belgische binnenvaartregister geeft bouwaantallen tot en met 1905. Houten baquets blijven gebouwd worden, maar het aantal ijzeren neemt toe tegen het einde van de 19e eeuw. In totaal werden over de periode 1840 tot en met 1905, 278 houten en 98 ijzeren gebouwd volgens het register. De eerste serie baquets die het kanaal bevoeren direct na de opening, is niet geregistreerd. Na 1905 zijn alleen cijfers bekend van het Register der Scheepsmetingen, maar die cijfers lijken, tenminste voor het aantal gebouwde schepen in een gegeven jaar, niet betrouwbaar. Zo geeft dit register aan, dat er in 1919 twee houten en geen enkele ijzeren baquet wordt gemeten, terwijl we weten, dat er in 1919 tenminste één ijzeren baquet is gebouwd, de 'Dumas', die nu in Maastricht ligt. Voorts werden er in 1917 (recht in de Eerste Wereldoorlog) 30 houten baquets bij de meetdienst geregistreerd! Gemeten in dat jaar, maar ook gebouwd? Naast de bouw van een tiental betonnen baquets zou het kunnen zijn dat er weer werd teruggegrepen op houten baquets wegens het gebrek aan ijzer in de Eerste Wereldoorlog.

Baquet de Charleroi

Dit is de derde aflevering over de 'baquet de Charleroi', een Belgisch kanaalschip, speciaal ontworpen en gebouwd voor het kanaal van Charleroi naar Brussel. Dit kanaal werd speciaal aangelegd om de kolengebieden rond Charleroi te ontsluiten en een directe verbinding te maken met Brussel. Natuurlijke en economische factoren bepaalden de maat van het kanaal en de kunstwerken en het schip moest daar optimaal gebruik van maken. Het schip was gemiddeld 19,60 x 2,60 x 0,40 meter (ongeladen) en moest gejaagd of gesleept worden. Tussen 1832 (de opening van het kanaal) en 1919 werden er ca. 1100 gebouwd, eerst in hout, later in ijzer. Het kanaal werd in twee fasen vergroot naar de Europese norm en rond de Tweede Wereldoorlog verdween de laatste baquet (of bak) uit de vaart. Enkele ijzeren exemplaren overleefden als woonschip (zie Bokkepoot 175 en 176).

De bouw van



een houten Baquet. Collectie Rijn- en Binnenvaartmuseum Antwerpen

Bak van hout, mannen van staal

Baquet de Charleroi 3

George Snijder

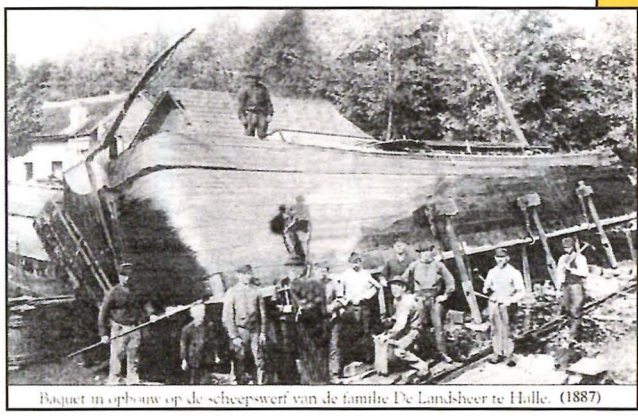
Veel van de afbeeldingen van baquets zijn te vinden op oude prentbriefkaarten die tussen 1890 en 1920 zijn gedrukt. Fotograferen was toen nog bijzonder (en duur) zodat we ons eigenlijk alleen door die kaarten een beeld van het dagelijkse leven kunnen vormen. Baquets spelen soms een hoofd- of bijrol op zo'n kaart en gunnen ons zo een blik op het varen met en wonen op een baquet. Op een van de vele prentbriefkaarten waarop baquets voorkomen, deze keer uit Charleroi, ligt een aantal houten baquets naast en achter elkaar. Let op de kappen, of windschermen, die op de baquets zijn gebouwd, met de ramen aan de voorkant, het watervaatje voor de mast, voorop de tweede van rechts, de lichtgekleurde kluisborden en de afstandhouders naar de wal.

Baquets in Charleroi

De baquet de Charleroi, speciaal ontworpen voor het eerste Kanaal van Charleroi naar Brussel, werd tussen 1832 (de opening van het kanaal) tot 1919 gebouwd op verschillende werven in het gebied van de Schelde. Eerst in hout uiteraard. Dit artikel probeert wat meer inzicht te geven in het bouwen van de houten baquets (over de betonnen heb ik niets kunnen vinden en in het volgende artikel komen de ijzeren baquets aan bod). De beschrijving is gemaakt aan de hand van enkele tekeningen, bestekken, foto's en uiteraard prentbriefkaarten. Houten baquets zijn er niet meer, ten prooi gevallen aan rot en sloop.
Het gaat hier om een paar karakteristieke voorbeelden, want er zijn ruime variaties op het thema mogelijk al naar gelang de werf waar de baquet werd gebouwd, de tijd waarin werd gebouwd (een tijdsspanne van 77 jaar), de luimen van de werfbaas en de portemonnee van de opdrachtgever. En niet te vergeten de technische ontwikkelingen en mogelijkheden, sociale en economische omstandigheden enzovoorts. Al te vaak worden gedetailleerde verklaringen opgehangen aan (toentertijd) toevallige zaken, die dan uitgebreid worden tot algemeen geldend. Ik zal dat proberen te vermijden. Om de door Sopers gebruikte spreuk te herhalen: 'Variis modis benefit' (op verschillende wijzen kan het goed gebeuren).

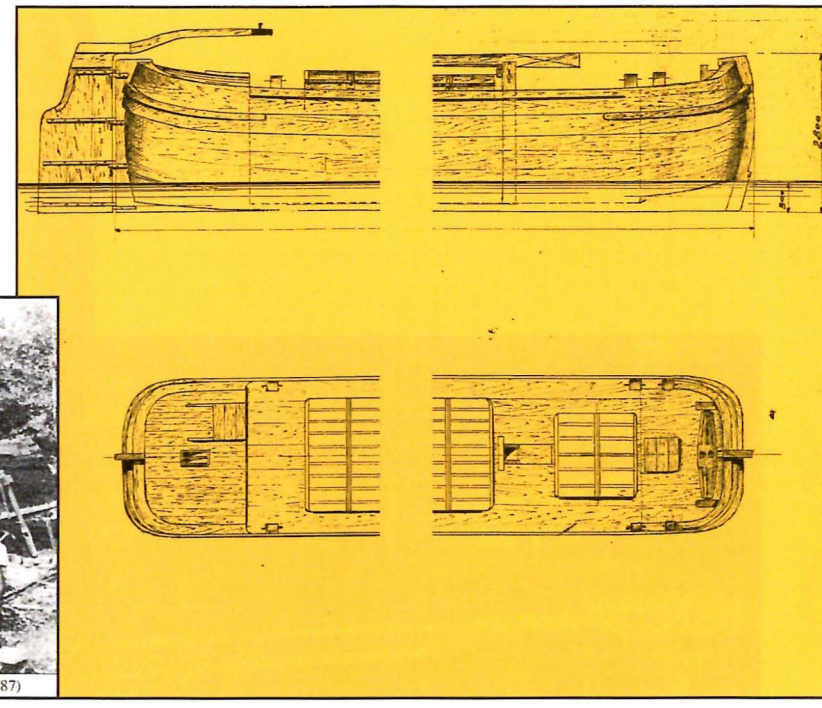
Wat weten we

Er is nog wel wat informatie beschikbaar over het bouwen van baquets. Vaak werd in die tijd (we spreken over de tweede helft van de 19e eeuw en de eerste twintig jaar van de 20e eeuw) gebouwd op de ervaring van de scheepstimmerman of werfbaas. De techniek van het bouwen van een houten schip is niet anders voor een baquet dan voor bijvoorbeeld een Waal of een houten vissersschip. De maten verschillen en zo zal iedere scheepstimmerman een eigen oplossing hebben om binnen de maten van de baquet een schip te bouwen en oplossingen te zoeken voor de problemen die hij tegenkomt. Een uitgebreide archivering bestond niet. In een overeenkomst met de opdrachtgever werd de opdracht summier vastgelegd, waarbij het vaak ging om afwijkingen ten opzichte van het gangbare ('na gewoonte') of vereiste ('na den eisch'). De overeenkomsten waren in die tijd ongecompliceerd en veel meer gebaseerd op vertrouwen dan op juridische muggenzifterij. De summiere documentatie, het ontbreken van gedetailleerde wet- en regelgeving, en de beperkte standaardisatie en normering zorgden er ook voor dat er genoeg variaties in de bouw waren, zowel tussen de werven onderling als binnen een werf. En natuurlijk werd het belang voor later van aardse zaken als het bouwen van een gebruiksvoorwerp (wat de baquet toch was) logischerwijs niet gezien, zodat de archivering zich tot het hoogstnoodzakelijke (dus meestal de financiële administratie) beperkte. De werven waren meestal familiebedrijven en bij het opheffen van de werf werd het archief op zijn best verdeeld onder de 'erven' of gewoon weggegooid. Het enige wat eigenlijk vaststond voor de baquet was de maat van de sluizen en de doorvaarthoogte van de bruggen in het Kanaal van Charleroi naar Brussel, die de buitenmaten van de baquet bepaalden.
In het Scheepvaartmuseum Baasrode (België) is een enkele bouwtekening bewaard. In de bibliotheek van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen is een bestek



Baquet in opbouw op de scheepswerf van de familie De Landsheer te Halle. (1887)

Fotocollectie Museum Baasrode



Tekening W. Versteeg, Maritiem Museum Rotterdam

gearchiveerd van een houten baquet. Van de werf van Van Damme is een opmeting van een houten baquet uit de jaren vijftig van de 19e eeuw beschikbaar. Het Maritiem Museum in Rotterdam heeft in de collectie Versteeg een tekening van een houten baquet en ook Dehem heeft een tekening van een houten baquet. Wat er verder nog mocht zijn, is niet ontsloten.

Houtbouw

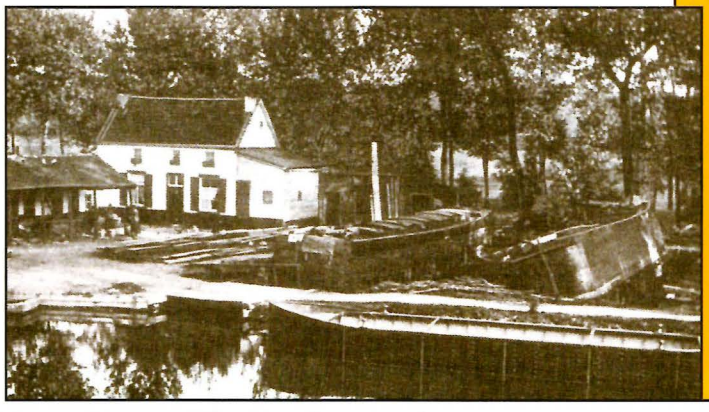
De prentbriefkaart uit La Louvière van de Van Praet werf aldaar laat het bouwen van houten baquets op de het droge zien (zie Bokkepoot 176 pagina 34). Om de onderkant te bereiken werden de baquets gekrengd. In het Scheepvaartmuseum Baasrode staan nog twee originele vijzels om schepen te krengen. Er is een klein aantal foto's genomen tijdens de bouw van een houten baquet, maar de meeste houten baquets zijn te vroeg gebouwd voor de fotografie.

Het bestek (zie verder) beschrijft de houtsoorten met de maten die gebruikt werden voor de verschillende onderdelen. Aantekeningen corrigeren de afmetingen hier en daar naar gelang de ervaringen tijdens de bouw of de beschikbaarheid van het hout. De mast ontbreekt in het bestek. De nieuwe houten baquet kostte 2450 Belgische franken (toen ongeveer f 1200) met de inruil van de oude baquet! Zonder inruil ongeveer het dubbele tot misschien wel driemaal zo veel in latere jaren.

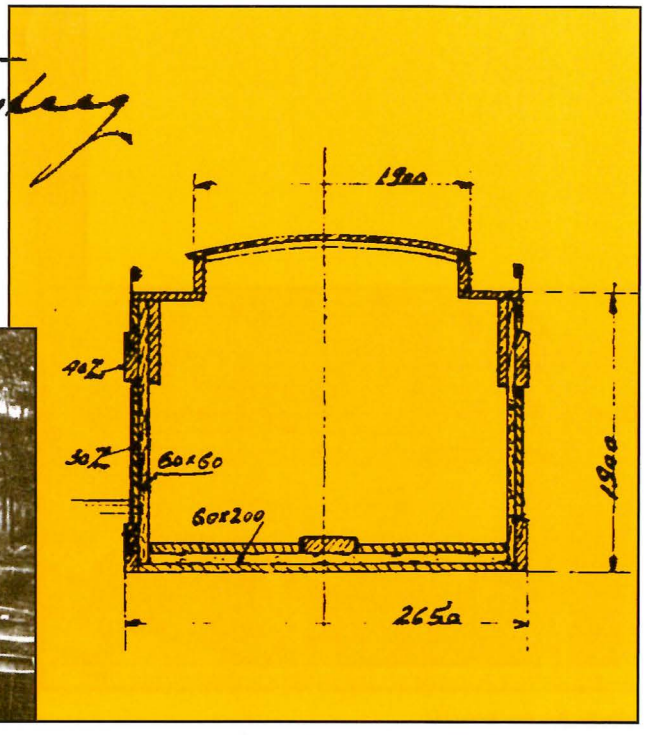
De foto's en prentbriefkaarten laten verschillen zien tussen de houten baquets onderling. Zo was de ene baquet stomper dan de ander, de boeg rechter of ronder en helde het boeisel op kop en kont meer of minder naar binnen. De eerste houten baquets hadden zware en geprofileerde boeghouten, maar die werden later lichter uitgevoerd. Dit kan het gevolg zijn van een verandering in techniek. Misschien werd bij de latere baquets meer gebruik gemaakt van gebrande planken in plaats van in vorm gezaagd hout. Ook is er een evolutie in de zeeg te zien. In de beginperiode was er een grotere zeeg, die in de loop der tijd steeds kleiner werd, waardoor ook het laadvermogen wat toenam. Een opmeting uit 1844 geeft een holte (tussen dekplank en vlak) van 1,895 m terwijl in 1853 2 meter werd opgemeten (net als in het hierbij gaande bestek) en in 1869 2,05 m. (Bij een ijzeren baquet uit 1905 was het zelfs 2,25 m). De opmeting van de houten baquet van Ferdinand Steppe Schavatte geeft ook een indruk van de zeeg van het schip. Het schip heeft een lengte van 19,32 meter en een breedte van 2,64 meter. De voorsteven is 2,79 meter hoog ('hoog op den draet gemeten') en de achtersteven 2,75 meter ('van den onderkant der schegge'). Aan de voorsteven is de holte 2,20 meter ('diep boven de dekplank'), in het midden 2 meter en 3 meter van de achterkant van het schip is het 2,19 meter. De opmeting is niet gedateerd, maar op basis van het handschrift en het taalgebruik stamt deze uit de tijd van meesterscheepmaker Petrus Franciscus Van Damme uit het midden van de jaren vijftig van de 19e eeuw.

Op basis van deze en andere opmetingen, enkele bestekken en foto's heeft Maurice Kaak (oud-restaurateur van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen) een aantal modellen gemaakt van de houten baquet. Bovenstaande detailinformatie komt deels uit de beschrijving hiervan.

De gebruikte houtsoorten verschillen over het schip afhankelijk van de toepassingen zoals beschreven in het bestek.



Scheepswerf Berger te Halle, 1906, collectie Nauwelaers

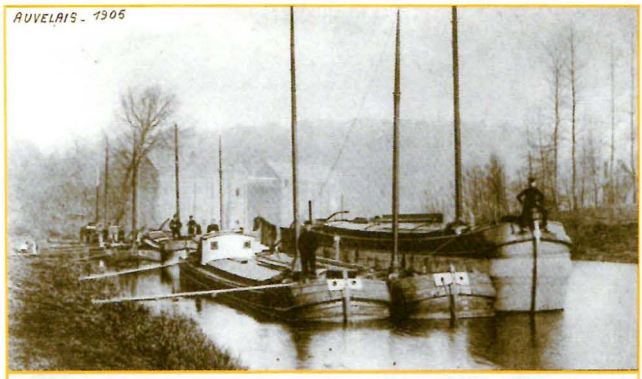


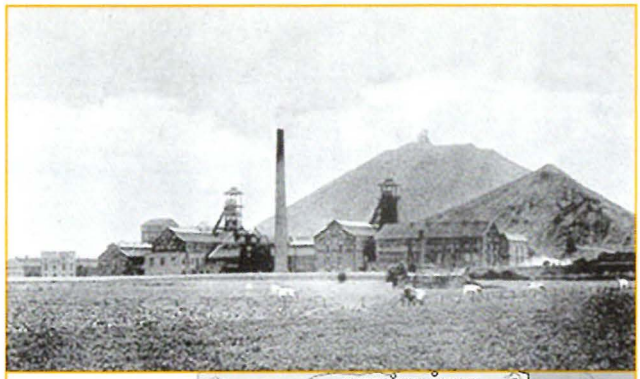
Tekening W. Versteeg, Maritiem Museum Rotterdam

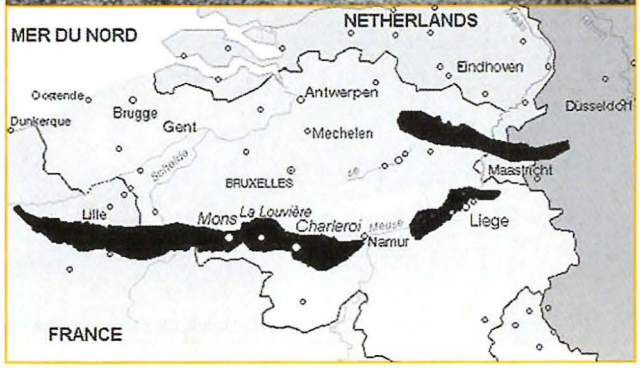
Zo zijn de scheg en de kiel van olmen (iepen) hout, de naastliggende delen van het vlak ('knoesselplanken') van beukenhout en de rest van het vlak weer van olmenhout. De den is van kweeken (?) of van abeelen (populier). De romp wordt ook van populier gemaakt, evenals de luiken op voor- en achterdek. Voor de rest van het houtwerk wordt eikenhout gebruikt, inclusief de 'rol' en het roer. Veel verschillende soorten hout dus en opvallend dat er zoveel licht (in gewicht) hout werd gebruikt, met name voor de romp. Gewichtsbesparing om het laadvermogen te vergroten of een kwestie van prijs?
De tekening van Versteeg geeft een goed idee van de houten baquet, maar het lijkt toch dat er een soort gemiddelde van een aantal baquets is getekend. Ook lijkt hij niet echt betrouwbaar qua maatvoering: hij geeft een lengte van 18 meter precies. Het roerzwaard ontbreekt op deze tekening. maar wel is de braadspil te zien. De doorsnede laat een kim zien met een rechte hoek alsof de gangen koud tegen het vlak zijn gezet, technisch niet echt waarschijnlijk.
Van Konijnenburg heeft in zijn boek geen tekening opgenomen van de baquet, maar wel een kleine beschrijving, die uiteraard van toepassing is op de houten baquet. Hij zegt: 'De sub a genoemde groep (de Baquets de Charlerois) wordt in het Vlaamsch 'Bak' genoemd en hebben geheel de vorm van een parallellopipedum. Lang 19,50 m, zijn zij breed 2,60 m. Hun diepgang is bij leegvlot 0,35 m à 0,40 m, bij lastvlot 1,80 m. Zij hebben dan een inhoud van 67 à 72 ton. De maximumhoogte bij leegvlot bedraagt 2,65 m. Een en ander houdt verband met de afmetingen van de sluizen van het kanaal van Charleroi, welke lang zijn 19 meter en breed 2,70 m. De bruggen hebben een doorvaarthoogte van 2,65 m à 3,00 m (kosten 4500 à 7500 frank).'
De zijde van de houten baquets was eerst verdeeld in 8 gangen, later in 7 bredere gangen inclusief het zogenaamde zandboord. Toen liepen de gangen ook minder sterk omhoog tegen de stevens op.
De scheepshuid werd waterdicht gemaakt met pek en werk, gebreeuwd dus, zoals uit het bestek valt op te maken: de aannemer moet onder andere pek en werk leveren ('Den aenvaerder moet ook leveren ... pek, werk ...'). Het schip moest worden geteerd na glad gemaakt te zijn ('geschrabt en geschaefd').
Houten baquets hadden veel onderhoud nodig. Vier tot vijf keer per jaar moest de romp geteerd worden en aan het eind van de zomer moest het schip gekalefaat worden om de naden, die door de warmte tussen de huidgangen waren ontstaan, te dichten. Was het erg warm, dan dekten sommige schippers het hout af met natte zakken.
Bij de foto's in verschillende verzamelingen staan vaak de namen van de schippersfamilies. Veel dezelfde namen, wat duidt op schippersgeslachten, en voornamelijk ook Vlaamse namen. Het leven aan boord en de faciliteiten aan boord hoop ik in een volgend artikel te beschrijven.

Steenkool

Op 29 september 1984 werd in Charleroi de laatste wagen Waalse kolen bovengronds gebracht. Daarmee kwam een einde aan zeven eeuwen kolenwinning in dit gebied.
De eerste steenkool werd aan de oppervlakte gevonden en dat begon in de 13e eeuw. In 1770 waren er zo'n 32 putten die kolenlagen op een diepte van 10 tot 20 meter ontsloten.

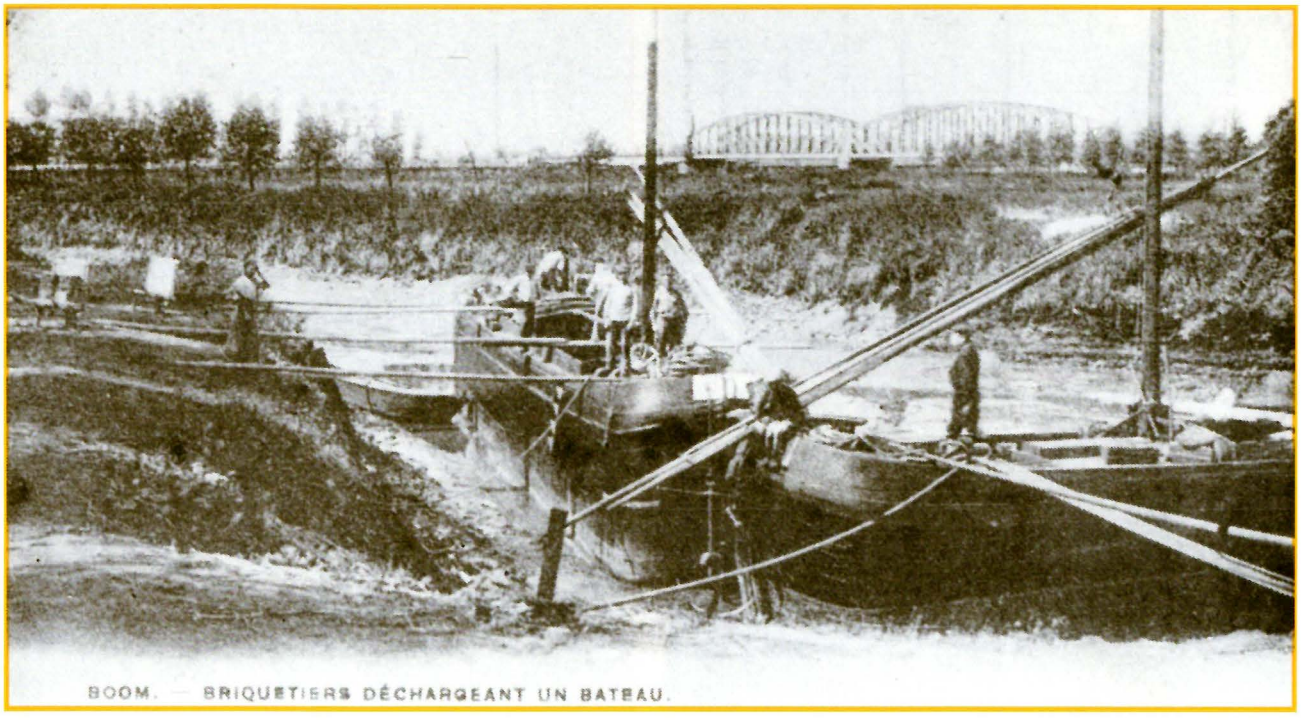






Le bief de Grogneaux, drie baquets. Landschap met steenkoolbergen. Kolenmijn in Charleroi en kolenbekkens (www.mineshainaut.ibelgique.com)

De ontwikkeling van de kolenwinning kwam in een versnelling tijdens de industriële revolutie, toen de energiebehoefte van de zich ontwikkelende industrie en van de groter wordende steden sterk toenam. Het kanaal van Charleroi naar Brussel, en dus ook de baquet, speelde daar een belangrijke rol bij. In een vorige Bokkepoot beschreef ik al de filosofie van Koning Willem I, die Wallonië als het industriegebied van de Nederlanden zag, waarvoor het Kanaal van Charleroi naar Brussel (en dus de baquet) essentieel waren om dit gebied te verbinden met de rest van België en met Nederland. Na de Belgische onafhankelijkheid was het Kanaal van Charleroi naar Brussel een belangrijke verbinding met het industrie- en steenkoolgebied rond Charleroi.
In het gebied van Charleroi en de Beneden-Sambre (het zogenaamde 'Pays Noir') werden in 1950 57 kolenmijnen geëxploiteerd door 18 bedrijven, die jaarlijks 7,5 miljoen ton steenkool produceerden van tot wel 1100 meter diepte. De oprichting van de EGKS (Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal) in 1951 betekende het begin van het einde. De Waalse kolen konden (net zo min als de Nederlandse steenkool) niet concurreren met geïmporteerde steenkool. Te dunne lagen, te arbeidsintensief, weinig mogelijkheden tot mechanisatie, onveilig en ook niet in staat te concurreren met andere, opkomende, fossiele brandstoffen zoals olie en gas. Ondanks uitgebreide staatssubsidies was het einde in de daarop volgende decennia onvermijdelijk, met als gevolg grote werkeloosheid en een wegkwijnende industrie.
Maar deze industrie (en zeker de mijnbouw) heeft natuurlijk wel zijn sporen achtergelaten in het landschap. De verlaten mijnzetels, de torens van de ophaalmachines en de grote steenbergen met het 'afval' (het onbruikbare gesteente, dat met de steenkool mee naar de oppervlakte kwam) van de mijnen. En verder de kanalen die de verschillende mijngebieden, le Pays Noir, Centre en Borinage, ontsloten. Het Kanaal van Charleroi naar Brussel verbond het Pays Noir rond Charleroi met Brussel. Het Canal du Centre deed het zelfde met het Centrumgebied rond La Louvière en de Borinage rond Bergen/Mons.
Aan het Centrumkanaal staat de Cantine des Italiens, onderkomen voor de eerste gastarbeiders uit Italië, die tussen de twee wereldoorlogen naar Wallonië werden gehaald om de Waalse kompels (mijnwerkers) te vervangen. Later kwamen de gastarbeiders uit Turkije en Marokko. De werkomstandigheden waren dusdanig dat de Walen liever hun heil zochten in ander werk. In 1920 werkten er bijvoor-beeld rond de 40.000 mensen in de mijnen van de Borinage. Naast de 'bedrijfsrisico's' zoals instortingen, overstromingen, stof en explosies, was werken op een diepte tot 1150 meter bij een temperatuur van 50 graden geen pretje, met als 'pensioen' een akelige dood door stoflongen.
Het grootste ongeluk gebeurde op 8 augustus 1957 in de mijn van Marcinelle waarbij 263 doden vielen, onder wie 136 Italianen. In 1934 maakte Joris Ivens een documentaire 'Misère au Borinage', over de werk- en leefomstandigheden van de mijnwerkers.
Toen in 1984 de laatste Belgische mijn in Wallonië dichtging, was de rol van de baquet al enige decennia uitgespeeld.



Laden van een baquet met bakstenen in Boom, 1908, collectie Nauwerlaers

Boomse baksteen

De baquet bracht steenkool van het gebied rond Charleroi naar Brussel en het Scheldegebied. Aan de Rupel, een zijrivier van de Schelde, ligt Boom, met een grote baksteenindustrie, waar ook steenkool werd gebruikt. Wat was er logischer voor de schippers dan om op de terugweg naar Charleroi bakstenen en dakpannen uit Boom mee te nemen?

De steenfabrieken en de kleiwinning bepaalden het gezicht van een relatief klein gebied aan de oever van de Rupel. In de Romeinse tijd werden hier al stenen gebakken, maar de huidige industrie vindt zijn oorsprong in de Middeleeuwen. Naar verluidt begonnen de monniken hier met deze bezigheid omdat zij stenen nodig hadden voor hun abdij.

Zo'n 38 tot 26 miljoen jaar geleden (tijdens het Oligoceen, onderdeel van het Tertiair) was België bedekt met zee, en hierin werden zand- en kleilagen afgezet. Een van die lagen is de Boomse Klei. De dikte van de Boomse klei varieert van bijna 0 meter in de Rupelstreek tot ongeveer 130 meter in Turnhout en nog dikker naar het noordoosten toe. De Boomse Klei is ook bekend van een andere mogelijke toepassing, namelijk de opslag van radioactief afval, waarnaar men al tientallen jaren onderzoek doet.

Rond Boom ligt de klei zo dicht aan de oppervlakte, dat ze makkelijk gewonnen kon worden voor de steenbakkerijen. Ze is namelijk bijzonder geschikt om bakstenen en dakpannen van te bakken.

Het aantal steenfabrieken nam toe van 18 in 1546 naar 54 in 1849. De verkoop van baksteen groeide bijvoorbeeld na de stadsbrand van Antwerpen (1546), toen er geen houten huizen meer gebouwd mochten worden.

De opening van het Kanaal van Charleroi naar Brussel in 1832 betekende een extra opleving van de baksteenindustrie omdat de aanvoer van steenkool zoveel makkelijker (en goedkoper) was. De baquets voerden steenkool aan uit het gebied rond Charleroi en namen op de terugreis de Boomse baksteen mee.

De opleving werd natuurlijk ook bepaald door de technische ontwikkelingen, zoals de verbetering van de ovens, en door de mechanisatie na de Eerste Wereldoorlog.

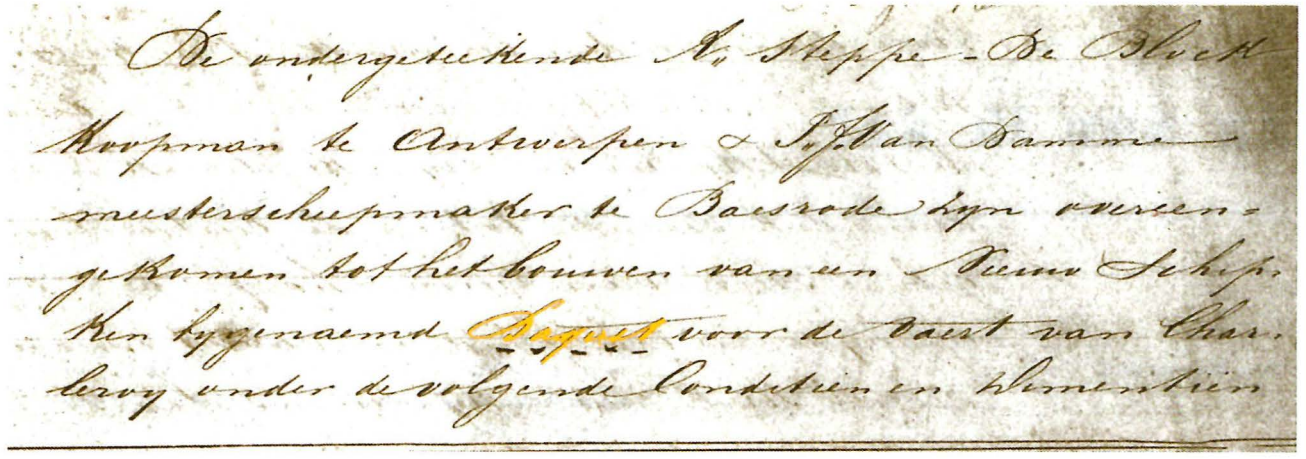
Begin jaren '60 van de twintigste eeuw werkten in de Rupelstreek ongeveer 12.000 mensen in de steenbakkerijen en aanverwante bedrijven. In de jaren '70 begon de teloorgang en van de 34 steenbakkerijen langs de Rupel rond Boom waren er in 1994 nog 5 in werking. Bovendien verloor het vervoer van de stenen over water het van het wegvervoer.

Het typische Rupellandschap heeft maar kort bestaan: uitgediepte 'gelegen' met lange smalle droogloodsen (lezzes) en een kilometerlange rij hoge schoorstenen langs de rivier. Een rivier waar de baquet met de hand werd geladen met Boomse stenen en dakpannen voor de terugweg.

Bestek houten baquet

Hierbij een transcriptie van een handgeschreven overeenkomst tot het bouwen van een houten baquet. Helaas is het stuk niet gedateerd, maar het komt zeker uit de 19e eeuw. Het bestaat uit drie volgeschreven kantjes op twee dubbele foliovellen, die aan elkaar zitten als waren ze uit het midden van een groot schrift gescheurd. Interpunctie aangepast voor de leesbaarheid.

(Archief Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen)



De ondergeteekende A. Steppe-De Block Koopman te Antwerpen & S.J. Van Damme meesterscheepmaker te Baesrode zijn overeengekomen tot het bouwen van een Nieuw Schipken bijgenaamd Baquet voor de vaert van Charleroy onder de volgende Conditien en Dimentiën.

De ondergeteekende A. Steppe-De Block, Koopman te Antwerpen & S.J. Van Damme, meesterscheepmaker te Baesrode zijn overeengekomen tot het bouwen van een Nieuw Schipsken bijgenaamd Baquet voor de vaert van Charleroy onder de volgende Conditien en Dimentiën.

Het schip moet lang zijn, over stevens, Negentien meters zeven en dertig Centimeters. Breed, buiten de Berghouten twee meters twee en zestig Centimeters. Diep onder de dekplank twee meters.

De voor en agterstevens na den asch van het vaertuig benevens schillebanken, velling, Kluisstuk, pennen, koppen der Rol, Keperingen[1], Boeghouten, Plegthout &a. De schegge en kielplank in olmenhout[2] dik na gewoonte.

De Knoesselplanken[3] in beukenhout dik buitenkant vier duim en binnenkant twee duim & half; het overige vlak in olmen twee duim & half.

De zand boorden in eiken zeven kwart duim[4] en de overige boorden in eiken zes kwart duim. De Berghouten aen de boeghouten dry & halfduim en verders gezaegd op twee duim; zij zullen ongeveer dertien[5] duim breed zijn.

De Dennebooms breed van agter achttien[6] duim ongeveer en van voor tien duim; zij zullen zeven kwart duim dik zijn benevens de schilden.

De dekplanken met de verbreedingen saem ongeveer veertien duim breed en zeven kwart duim dik. De plegten agter en voor dik duim & half. De kantstukken van het paviljoen dik twee duim en den binnenkant getrapt op duim; het overig van het paviljoen in eiken duim.

De mastkoker in dry eikeplanken van twee duim dik staende tot op de buithelling[7] en een gebindstuk van duim & half; de beplanking op zijde in abeelen[8] duimshout en onder het gebindstuk eene eike[9] duimsplank om des noods voor pompkas te kunnen dienen.

De Buiboegsels[10] duim & half en de Agteboegsels zevenkwart duim dik.

De vrangen vier duim vierkant en moeten twaalf duim[11] & half uit elkander liggen; tusschen iedere vrang van beide kanten eenen behoorlijken poot[12].

De Inhouten breed dry duim & half, onder dik ongeveer dry duim en half en boven twee duims en een kwart. De Bandwegers[13] benevens de twee stroken kunnen dik duim & half en breed na gewoonte. De buithelling en schoten in eiken duim.

Vier bolders boven vijf duim & half vierkant en onder de dikte der Inhouten.

Het mastgebind en waterbalk[14] van vijf & half à zes duim breed en diep na den eisch.

Den waterbalk van het paviljoen na den eisch[15].

De middelgebinten vier duim breed en vier duim & half hoog.

De plegtbalken van voor ongeveer vier duim vierkant en die van het paviljoen dry duim & half breed en twee duim & half dik.

Eene eike rol met eike koppen

Eene eike roer van boven dik dry duim en onder twee duim.

Eene behoorlijke inspet[16] en stuerplank.

Eenen kweeken of abeelen Den; de goten dry duim & half en de haenstokken[17] zeven kwart duim vierkant.

Voor op de plegt een kistluik verdeeld in twee luiken ook in abeelen hout, daerenboven een vooronderluik.

Den aenvaerder moet ook maken & beschieten den agteronder volgens gewoonte, benevens den vooronder, alles in without; maer indien den aenbesteder buitengewoone werken dede maken zijn dezelve voor zijne rekening

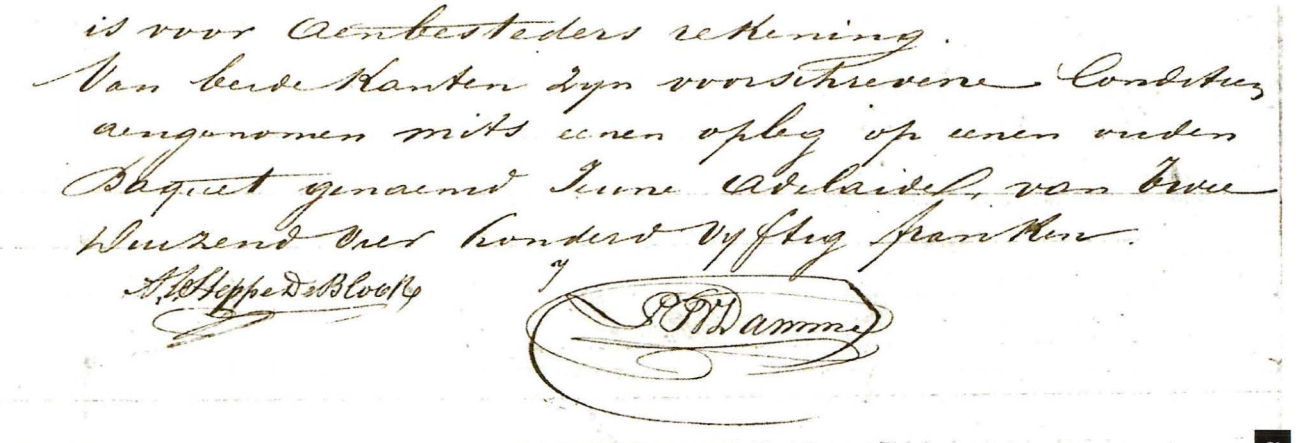
Den aenvaerder moet ook leveren nagels, pek, werk, presendoek, presennagels & Papier en zal het schip, na wel geschrabt en geschaefd te zijn, in den teer leggen.

Het ordinair smidtswerk is voor rekening van den aennemer en het extra smidtswerk is voor aenbesteders rekening.

Van beide kanten zijn voorschrevene condities aangenomen mits eenen opleg op eenen ouden Baquet genaemd Jeune Adelaide, van twee duizend vier honderdvijftig franken

getekend A. Steppe DeBlock en SjvDamme

1 versterkingen op bovenzijde voorste en achterste boeisel
2 iepenhout
3 zijplanken van het vlak naast de kiel
4 Dit is overschreven met 'Twee Duym' met een aantekening in de kantlijn 'Zegge de zandboorden in eyken tweeduym' met paraaf van SJD
5 in cijfers is hier '14' boven geschreven
6 met potlood bijgeschreven '17'
7 ruimvloer
8 populier
9 in potlood bijgeschreven 'abeel'
10 boeisel
11 in potlood bijgeschreven '13'
12 kromhout ('krommel')
13 delen waar dekbalken op liggen
14 steunbalk op vlak ('dikbalk')
15 'na den eisch' is hier doorgestreept met pen en vervangen door 'vijf duim'
16 helmhout ingestoken in ijzeren roerbeslag
17 steunen voor luiken



is voor aenbesteders rekening.
Van beide kanten zijn voorschrevene condities aengenomen mits eenen opleg op eenen ouden Baquet genaemd Jeune Adelaide, van twee duizend vier honderd vijftig franken.

A. Steppe DeBlock — S.J. Van Damme

George Snijder

Bak van ijzer, mannen ...?

Baquet de Charleroi 4

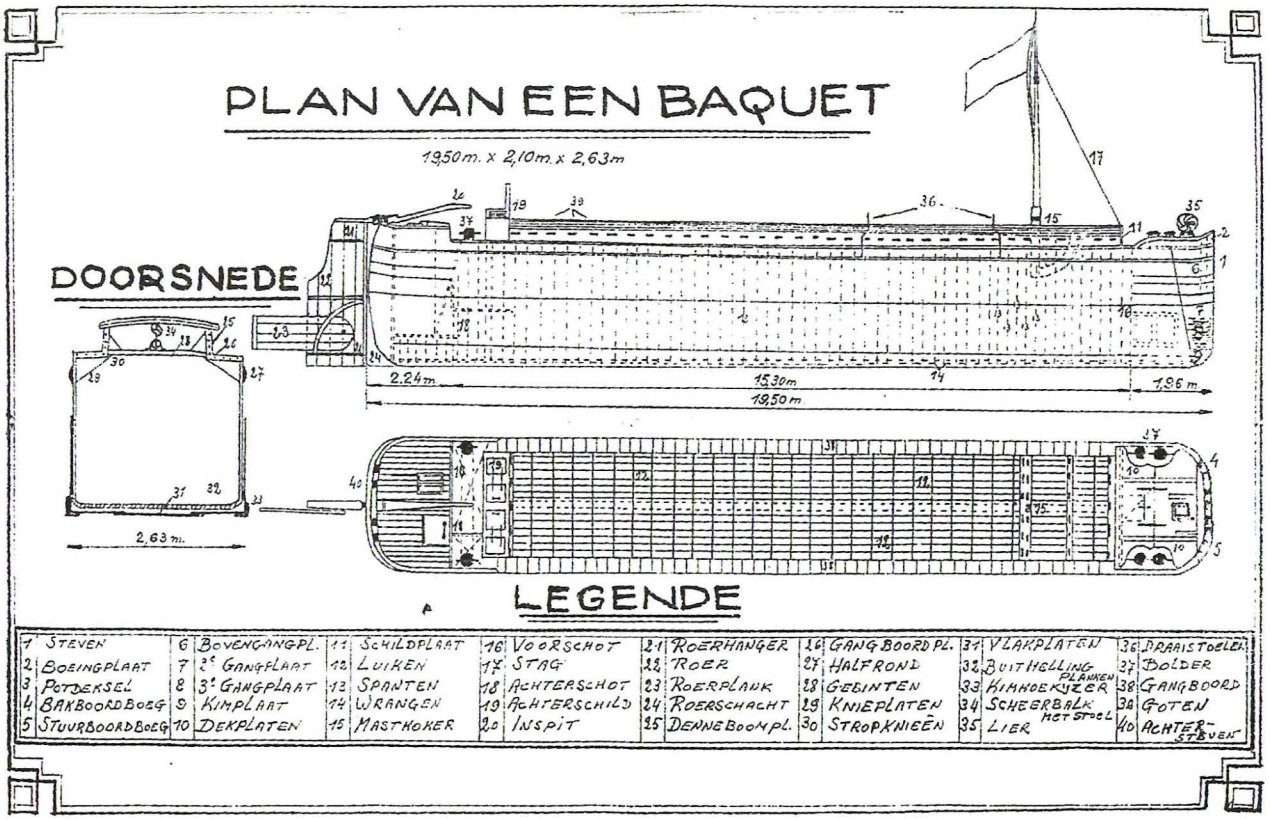
De Baquets Pensée en Emiel, Molenbeek 1908. Collectie Lagrou. **Volgende pagina:** Baquet-tekening van Marie Jacops naar opmeting van Van Beylen en de Vos, 1961

Foto's met poserende schippersfamilie, zoals deze veel gepubliceerde foto van twee baquets, twee verschillende modellen, geven een mooi sfeerbeeld uit begin van de vorige eeuw. Let op het windscherm en het watervaatje op de rechter, het kacheltje (?) op de linker. De foto is in 1908 genomen in Molenbeek, met de baquets Pensée en Emiel.
Aan boord v.l.n.r. Pierre Pijl, Jeanette Daerens (met scheepshond) en Emiel Willaert.

Ten tijde van de foto zouden er nog circa 10 jaar ijzeren baquets gebouwd worden, alhoewel in de Eerste Wereldoorlog enkele betonnen en houten baquets werden gebouwd wegens het gebrek aan ijzer. De baquet is nauw verweven met het Kanaal van Charleroi naar Brussel. De werkzaamheden om het kanaal te verbreden begonnen al in 1841, maar het zou tot het midden van de jaren dertig van de 20e eeuw duren voordat het hele kanaal geschikt was voor schepen tot 300 ton in plaats van de originele 70 ton. Tot die tijd bewezen de baquets hun diensten. De houten baquets stierven langzaam uit, de ijzeren bleven wat langer meedraaien, tot rond de Tweede Wereldoorlog ook de laatste daarvan uit de binnenvaart in België verdwenen.
Dit artikel verhaalt over de ijzeren baquets. De informatie is uit enkele tekeningen en bestekken, de overgebleven baquets en foto's gehaald. Zoals ik in de vorige aflevering (Bokkepoot 178) over de houten baquets al opmerkte, gaat het hier over typische voorbeelden. Variaties zullen er genoeg zijn, zoals de nog bewaarde baquets al bewijzen. Over de ijzeren baquets is wat meer bekend dan over de houten baquets, maar ook hier geldt, dat er weinig documentatie bewaard is, veelal ook omdat de werven opgedoekt zijn. Een enkele bouwtekening, een contract en een voorbeeld van een bestek. Van Beijlen en De Vos (Scheepvaartmuseum Antwerpen) hebben in 1961 ijzeren baquets opgemeten en uitgebreid getekend. En dan zijn er de baquets, die de tand des tijds hebben doorstaan, zoals in een van de vorige afleveringen beschreven.

IJzer drijft

Vanaf 1874 werden in België ijzeren baquets gebouwd en uiteraard werden die baquets geklonken. Die ijzeren baquets hadden het zelfde model als de houten baquets, met een terugvallend boeisel op kop en kont en over de ijzeren baquet werd dan ook gezegd '... c'est l'imitation du modèle en bois, avec des formes un peu plus arrondies ...'[1]. Eerder heb ik dat het 'tjalkenmodel' genoemd. Het schip heeft een doossteven, een in ijzer nagebouwde stevenbalk. Verder hebben de eerste ijzeren modellen nog houten onderdelen, zoals een houten berghout en houten balken op voor- en achtersteven. De bouwwijze evolueert natuurlijk en op den duur wordt het hout vervangen door ijzerwerk, zoals uiteindelijk de berghouten door halfrond ijzers.
Later in het leven van de baquet, eigenlijk in de nadagen, na ongeveer 1905, werd het 'spitsmodel' populair. De reden daarvoor is niet duidelijk aan te geven, misschien omdat er veel (echte) spitsen werden gebouwd en de voordelen van die bouwwijze duidelijk werd. Het spitsmodel heeft een plaatsteven, met aan de bovenkant een meer of

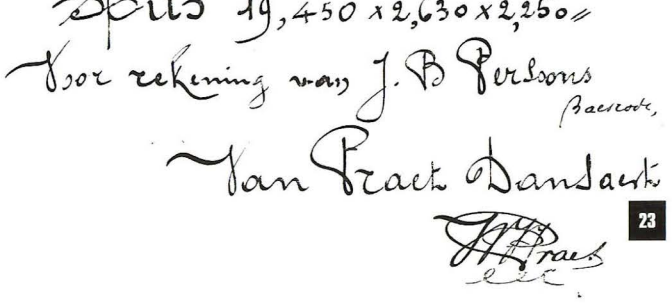


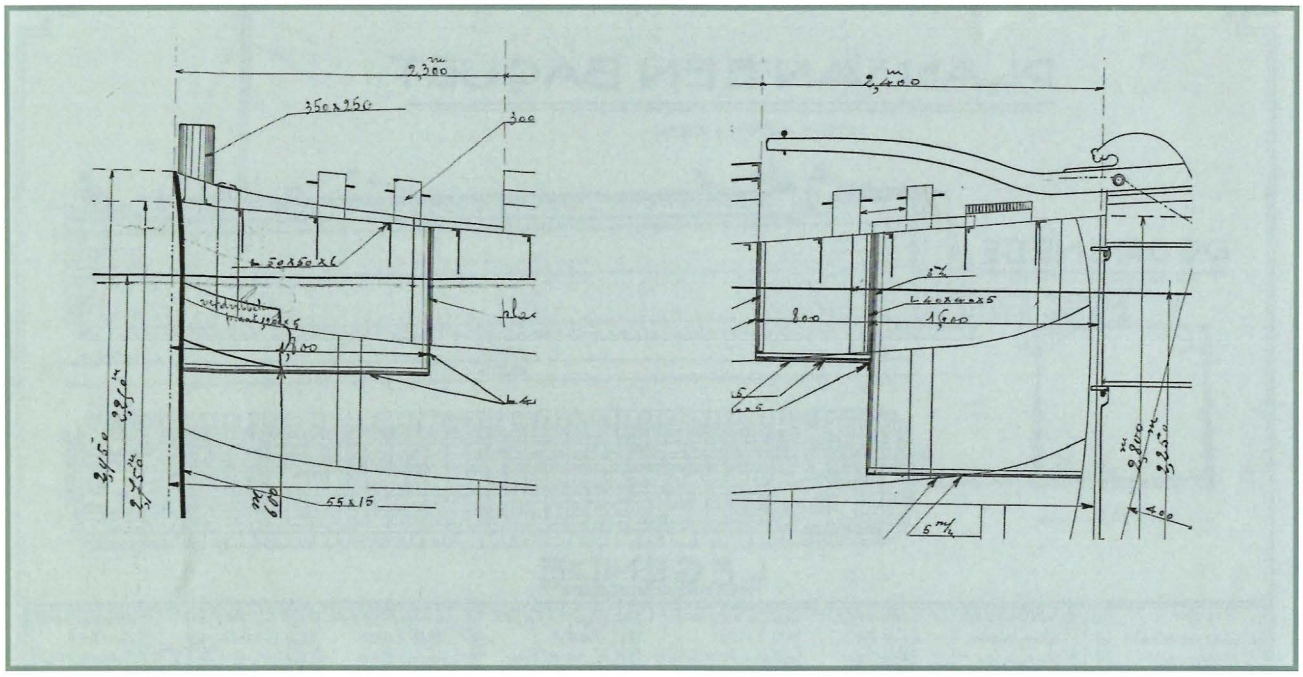
minder puntje, enigszins naar voren gebogen, om de rechte voorsteven toch nog enige wuftheid te geven.
J. Van Beylen en A. De Vos hebben in 1961 opmetingen gedaan en tekeningen gemaakt van de 'Bak van Charleroi' en wel van de 'Marie Jacops' en de 'Venise', beide gebouwd in Baasrode in 1907. Beide bakken meten 77,7 ton, met een lengte van 19,55, breedte van 2,66 en een holte van 2,20 meter. Er staat ook een gedetailleerde beschrijving van alle onderdelen bij. De beperkingen van het kanaal zijn zo veel mogelijk benut om een zo groot mogelijk tonnage te kunnen vervoeren.

De overeenkomst voor het bouwen van de ijzeren baquet uit 1902 (Scheepvaartmuseum Antwerpen) is summierder dan het bestek/contract voor de houten baquet. Is de bouw echt zo gestandaardiseerd, dat alleen de afwijkingen worden vastgelegd? Het lijkt er meer op dat er een scheiding is gekomen tussen een financieel getinte overeenkomst (contract) en het bestek (maar dat kan net zo goed afhankelijk van de werf zijn). Het contract (de formele opdracht) regelt de betalingsvoorwaarden en speciale wensen zoals voor de intimmering of uitrusting ('...achteronder gemeubeld in eik, eiken plafond...') die financiële consequenties hebben ('...waarvoor de kooper vijftien franken oplegt...'). Waarschijnlijk gaat het hier om een tjalkenmodel. Een tekening uit 1902 in Baasrode laat nog het tjalkenmodel zien. Er worden nog wel bestekken gemaakt en ook af en toe een tekening. In Baasrode zijn twee cahiers bewaard met de bestekken van schepen, gebouwd tussen 1890 en 1910. Het zijn een soort kasboeken, waarin in chronologische volgorde de schepen (dus niet alleen baquets) staan beschreven. Ik gebruik hier een voorbeeld van een bestek uit 1905 voor het bouwen 'van eenen ijzeren baquet de Charleroi' voor Julien Willaert. 'Dit schip wordt gebouwd voor de som van 5825 F'. De prijs van de baquet in 1902 is 5800 franken, weinig inflatie dus, terwijl toch de intimmering van de baquet uit 1902 in eiken was en van de baquet uit 1905 in 'tek' (teak).

Uit het contract, het bestek, de bouwtekening uit 1905 (van een spitsmodel trouwens) en van de twee baquets in Seneffe is wel wat te leren over de bouw.
De maten van de baquet werden gegeven als 'Lengte van steven ongeveer 19,36 met', een breedte van 2,60 meter en een holte ('hoogte op de dekplaat laagste punt') van 2,20 meter (bestek 1905). De bouwtekening geeft een maat van 19,45 x 2,63 x 2,25 meter, overal net weer een paar centimeter groter. Maar ja, er was door de maat van de nog overgebleven sluizen uit het originele 70 tons kanaal weinig speelruimte, dus was het woekeren met de ruimte. De zeeg is praktisch helemaal weggehaald om maximaal volume te krijgen.

Aanhef bouwtekening ijzeren baquet. Collectie Scheepvaartmuseum Baasrode


Spits 19,450 x 2,630 x 2,250
Voor rekening van J. B. Persoons
Baarrode,
Van Praet Dandaert



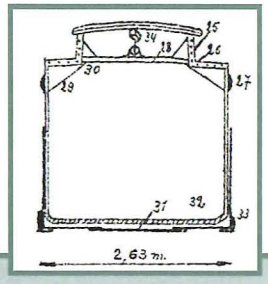
Bouwtekening ijzeren baquet, kop en kont
Collectie Scheepvaartmuseum Baasrode

Technische details

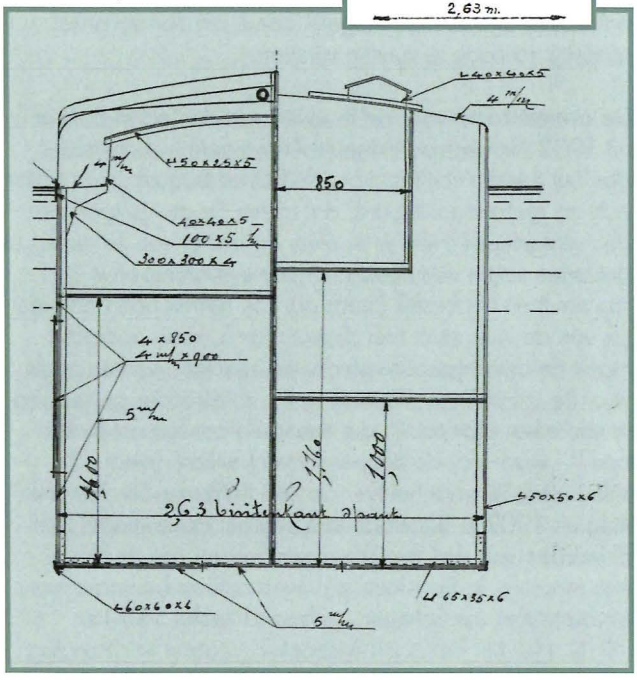
Het vlak werd gebouwd van 5 mm plaat, de zijden, gangboorden en de dennenboom uit 4 mm. De spanten en kattensporen van 50 x 50 x 5 mm met een spantafstand van 50 cm. De bouwtekening heeft nog wat meer detail. Daarbij wordt namelijk 5 mm plaat gespecificeerd voor de onderste gang en 4 mm voor de platen daarboven. Op de tekening is ook te zien, dat de middelste plaat over de bovenste en de onderste plaat heen wordt geklonken. Men werkt blijkbaar zowel van boven naar beneden (van de bovengangplaat) als van de kimhoekijzers naar boven. Hoekijzers worden gebruikt voor de kimmen, zoals alle overgebleven ijzeren baquets laten zien.
De dwarsdoorsnede van de tekening van Van Beijlen laat (in tegenstelling tot wat in de literatuur beschreven is en de bovenbeschreven bouwtekening) wel in dit opgemeten schip een scheerbalk en gebinten zien. De spanten zijn met wrangen aan het vlak bevestigd en het gangboord rust op knieplaten met stropknieën.

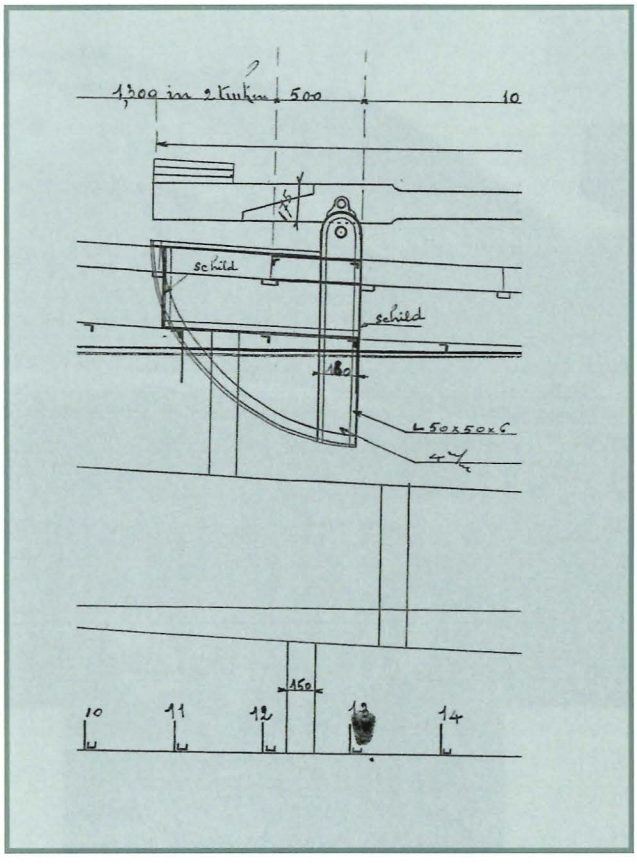
Ook hier is de zijkant volgens deze tekening opgebouwd uit de bovengangplaat en twee gangplaten. Soms werden er meer gangplaten gebruikt. Daarop werden vaak halfronde ijzers geklonken ter bescherming. Ook op de voor- en achtersteven werden verstevigingen aangebracht ('Op bovengang van vóór boeghout tot achter boeghout een halfrondijzer van 50 x 9 m/m').
Er werden dus geen rond gezette platen gebruikt voor de kimmen, maar (kim)hoekijzers, die de kimplaat aan de onderste gangplaat bevestigen. Op kop en kont zijn ook verschillen. Zo heeft de Josephine de laatste meter van de kop tot het hoekijzer een licht oplopend vlak. De baquet bij de jachthaven in Thieu heeft een langere schuin oplopende plaat. De vrijheid van de werfbaas?

Bouwtekening ijzeren baquet, doorsnede
Van Beijlen, 1961



Bouwtekening ijzeren baquet, doorsnede
Collectie Scheepvaartmuseum Baasrode





Bouwtekening ijzeren baquet, wegerij. Collectie Scheepvaartmuseum Baasrode

Ruimte voor wegerij, baquet Josephine, juli 2006. Foto George Snijder

Mast

De houten mast is van 'pitch-pine hout 0,15 x 0,15 mt met gewichten en beslag', dus een onverstaagde mast met wegerij. De tekening geeft een mastlengte van totaal 8 meter met een top van 2,75 meter en een voet van 17,5 cm vierkant.

Op de St Expédit in Seneffe ligt de originele houten mast op het dek. De mast is 5,60 meter lang en met een ca. 50 centimeter lange top met knop. De top en knop waren wit geschilderd. De gewichten van de wegerij zijn van de mastvoet afgehaald. Op de baquet is een ruimte om de voet van de mast door te laten zwaaien bij het strijken, zoals ook op de tekeningen te zien is. Dit is een dichte, kwartronde doos.

Het contragewicht op de mastvoet was een asymmetrische stapel platen zoals op de tekening is weergegeven en ook op foto's te zien is.

De lange mast op de bouwtekening duidt op de intentie van de schipper om te zeilen. De mast kon zelfs langer zijn, tot wel 10 meter en aan de voet 21 cm vierkant, als de schipper echt wilde zeilen op de Schelde naar Antwerpen. Die verlenging gebeurde dan boven de zogenaamde hommer, dus de top werd verlengd. In het Scheepvaartmuseum in Baasrode staat een model van een getuigde baquet met fok, grootzeil en vlieger. Dit lijkt een wat overdreven tuigage voor een schip dat absoluut niet op zeilen was gebouwd. Een oude foto van een zeilende baquet laat alleen de fok zien. Er was op de kanalen ook niet veel ruimte om te zeilen met de wisselende wind en de kunstwerken. Veel foto's laten dan ook baquets met gestreken mast zien, wat door de wegerij uiteraard eenvoudig was.

De mast staat vrij ver naar voren. Bij de latere spitsmodellen werden, net zo als bij een 'echte' spits, ook luiken aangebracht vóór de mast. Hadden de houten en de eerste ijzeren baquets dertien 'ronde' (meer 'bolle') luiken, de spitsmodellen hebben er meestal drie tot vijf meer om het ruim voor de mast te ontsluiten: 'Luiken in abeelen planken 22 m/m met eiken kantstukken en eike tingels'. Waren er geen luiken voor de mast, dan was er vaak groot kistluik om in dat deel van het ruim te komen. (NB abeel is populier)

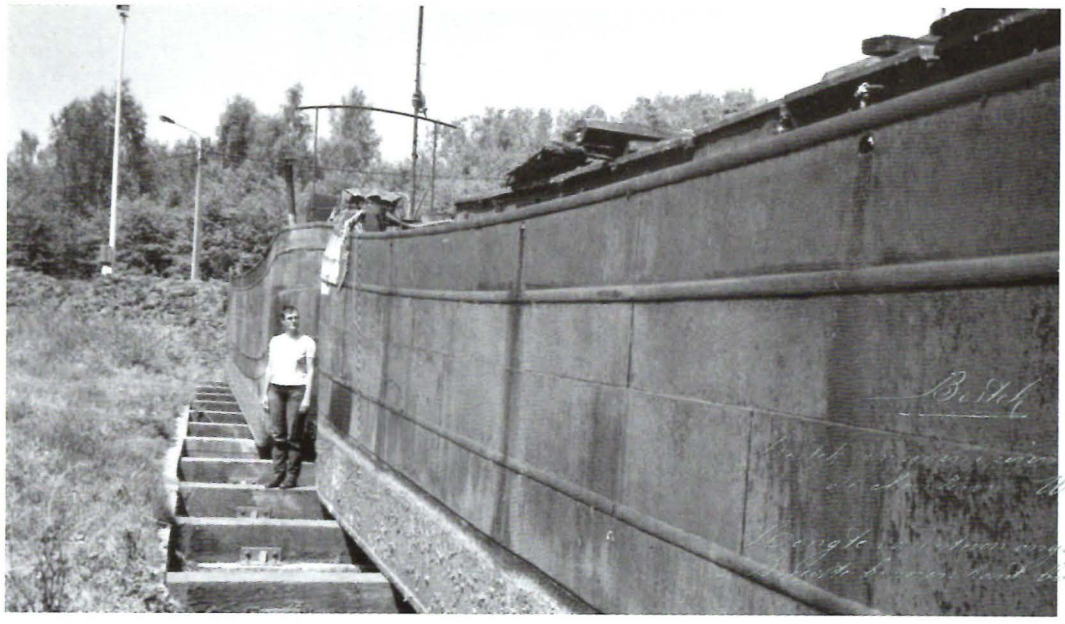
Roer en klik

Het vooronder en het achteronder hangen als een aparte doos in het casco. Een luik op dek gaf toegang tot die ruimten en licht kwam door een koekoek: '...pavilloen in tekhout, venster in tekhout (clairvoir) (clairvoir met koperen beslag)...'. Het achteronder, de woning van de schipper en zijn familie, was verre van riant, zoals de bouwtekening laat zien. Op het hoogste punt was de ruimte 1,80 meter hoog met een breedte van 2,60 meter en een lengte van 1,60 meter waar dus de intimmering nog vanaf ging. De bedstee mat 80 x 170 cm!

Roer, baquet bij jachtclub Thieu. Foto George Snijder
Baquet 'Louis' met roerklik. Collectie Lagrou
Roerklik. Collectie Scheepvaartmuseum Baasrode

De bouwtekening laat ook het roer zien met het typische roerzwaard (in Vlaanderen meestal roerplank geheten). 'Een eiken roer 6 x 4 centim met het nodige ijzerwerk' zegt het bestek uit 1905. Het roer steekt 130 centimeter uit en komt dus platgeklapt niet buiten de romp van de 2,60 meter brede baquet. Het roerzwaard verlengt het roer (zoals bij veel sleepschepen) om beter te kunnen sturen.
Op de kop van het roer zit speciaal beslag, wat op de baquet bij de jachtclub in Thieu nog bewaard is. In de vierkante koker, de 'inspet', werd dan de helmstok of het helmhout gestoken. De helmstok was lang en werd een 'draai over boord' genoemd. De helmstok moet natuurlijk ook in de sluis passen met platgeklapt roer en was deelbaar, makkelijk los te koppelen (uit de inspet te halen) of omhoog te klappen.
Het 'tonnetje' op de helmstok was het hoogste punt van de baquet. Bij de bewaarde baquets is het roer (als het al aanwezig is) meestal vervangen waarbij het roerzwaard is weggelaten.
De roerklik op de bouwtekening heeft de drie tonnetjes, die je op een Nederlands schip zou verwachten. In het Scheepvaartmuseum Baasrode staat een roerklik van gevernist hout met inderdaad drie tonnetjes, niet rood-wit-blauw (of rood-zwart-geel) maar met koper bekleed. Wordt dat ook bedoeld in het bestek met 'Koper boven op de roer'? In België werd vaak de naam van de schipper in de roerklik gebeiteld in plaats van een afbeelding. Tot nu toe heb ik op één foto een baquet met een soort roerklik gevonden waarop ook te zien is, dat naast een deelbaar helmhout of een verwijderbaar helmhout, het helmhout ook omhoog geklapt kon worden in de sluis. Dat is mooi te zien bij de baquet 'Louis' van 68 ton van François Deryck uit Brussel in Molenbeek 1920.

In Bokkepoot 176 gaf ik een overzicht van de overgebleven baquets. Met de relatief dunne plaat en het slechte onder- en behoud is het verbazend, dat ze nog over zijn. Dat is alleen mogelijk door serieuze dubbeling of vervanging van de beplating zoals bij de 'Dumas' is gebeurd. Ook de Anderlechtse baquet 'Chauve Souris' (de Vleermuis) is in 2006 in het droogdokje van Blocus (Branche de Bellecourt, zijkanaaltje bij Seneffe) van een nieuw vlak, kimhoekijzers en zandgang voorzien.



De 'Josephine' en de 'St Expédit' in het dok Blocus, 2006
Foto George Snijder

Aanhef bestek ijzeren baquet
Collectie Scheepvaartmuseum Antwerpen

Overeenkomst ijzeren baquet

Overeenkomst uit 1902 voor de bouw van een ijzeren baquet de Charleroi op de werf van Frans Thijs te Willebroek. Handgeschreven stuk van één kantje, gewaarmerkt met een ingestanst 'Formaat Zegel' van 50 Centime. (Archief Scheepvaartmuseum Antwerpen)
Interpunctie aangepast voor leesbaarheid.

Tusschen beide ondergetekende is overeengekomen als volgt
Frans Thijs scheepsbouwer te Willebroeck bouwt voor rekening en op order van André Geraerts schipper te St. Jans Molenbeek een ijzeren baquet schip voor de somma van vijfduizend en achthonderd franken.
De betalingen zullen geschieden als volgt.
1e. Duizend franken bij het sluiten van het akkoord
2e. Twee duizend franken als het vlak ligt
3e. Duizend als het schip in de boorden staat
4e. De overige duizend en achthonderd franken bijde aflevering van het schip

Bijbehoorden
Halve maan[2] aan de roer, kroes[3] voor de stoof op achter en vooronder, berentanden in plaats van staanders, de nodige trappen, mastkoker vijftig centimeters onder dek, achteronder gemeubeld in eik, eiken plafond waarvoor de kooper vijftien franken oplegt, een ronde tafel in plaats van overloop, overboord draiende stoeltjens, rol en grooten bollaard, twee tentijzers.
Banksken op het paviljoen, koperen top op de
inspet[4], openslaande vensterke op het paviljoenloozen roef, tweede roef spangen[5] op voor en achteronder.
Koper voor rekening van den kooper.
Het schip volgt het eerst achter Ed. Dewit.
Aldus gedaan in dubbel te Klein-Willebroeck den dertiende april 1902.

De kooper	**De verkooper**
A.Govaert	F.C. Thijs

Bestek

Bestek van eenen ijzeren baquet de Charleroi (get.) Willaert Julien

Transcriptie van een handgeschreven bestek voor een ijzeren baquet opgetekend in het bestekkenboek van de werf Praet in Baasrode, boek 2 van 1904-1910 pagina 31 en 32. Interpunctie en tekstdoorloop aangepast.

Lengte van steven	**ongeveer 19,36 met**
Breedte binnenkant	**boven 2,62 ,,**
,, ,,	**onder 2,60 ,,**
hoogte op dekplaat laagste punt	**2,20 ,,**
De vlakplaten	**5 m/m**
,, zijde platen	**4 m/m**
,, gangboordplaten	**4 m/m**
,, denneboomplaten	**4 m/m**
,, kattesporen	**50 x 50 x 5 m/m**
,, spantenafstand	**500 m/m**
,, spanten	**50 x 50 x 5 m/m**
,, Consoles a l overhands	**4 m/m**
,, hoekijzerknieën	**45 / 45 of 40 x 40 x 5 m/m**
het merkelhoekijzer	**40 x 40 x**
bolders 4 van voor & 2 van achter	

Denneboomplaten voorzien van losse spalkhaken, oogen, verzegeling en latten en weden. Goten van ijzer 65 x 30 x 4 m/m. Denneboom hoekijzer met gangboord platen van hoekijzer van 45 x 45 x 5 of 40 x 40 x 5 m/m, vóór en achterplechten 4 m/m.
Een eiken roer 6 x 4 centim met het nodige ijzerwerk, inspet.
Mast in pitch-pine hout 0,15 x 0,15 mt met gewichten en beslag. Luiken in abeelen planken 22 m/m met eiken kantstukken en eike tingels. Buiting in pitch-pine 3 centim met slag. Een ruimtrap en een vooronder trap. Een eiken rol, een buitenboordtrapje. Vooronder bewerkt in grijnen hout. Achteronder bewerkt met notelaer stijlen en notelaere panelen.
Op bovengang van vóór boeg hout tot achter boeghout een halfrondijzer van 50 x 9 m/m. Bovenkant insgelijks op afstand van 30 à 40 centim.
twee draaistoelen voor leggen van haken en boomen. Eenen gang. Een roef in plaats van een luik, tentijzers, planken voor de 2de roef, twee buizen voor de stoof. Een groote bolder.
De vooronder geheel afgewegerd en eene kous lengte 1,80 mt diepte 1,45 mt. Pavilloen in tekhout. Een tek banksken op het paviljoen een luik in tekhout.

Leest en venster in tekhout (clairvoir) (clairvoir met koperen beslag) koperen kroes met scheel koppen op de leesten. Koper boven op de roer. Achteronder in notelaer. De Deuren van het bed met geslepen spiegels. Een gesleepe spiegel op de schouw, een houten schouw met witte steentjes bezet op 40 à 50 c/m hoog, een witte marberen plaat om de stoof een waterbak in de kast.
Kraan en darmen voor zijne rekening.
Het dek afgewegerd met eikeplanken het bed afgewegerd met eikeplanken de kas achter den trap afgewegerd den trap in tekhout voor achteronder.
Een bank in notelaer, een tafel in notelaer.
Dit schip wordt gebouwd voor de som van 5825 F
den 28 Maart 1905

1 Van Walle: het (de baquet) is een kopie van het houten model, alleen watmeer afgerond
2 beslag op de kop van het roer
3 (gat voor) de schoorsteen
4 inspet is het helmhout ingestoken in het ijzeren beslag van de roertop
5 ijzeren latten

Leven op een bak

Baquet de Charleroi 5

George Snijder

Leefruimte op het ruim met netjes een kleedje over de tafel en een vaas met bloemen, collectie Lagrou

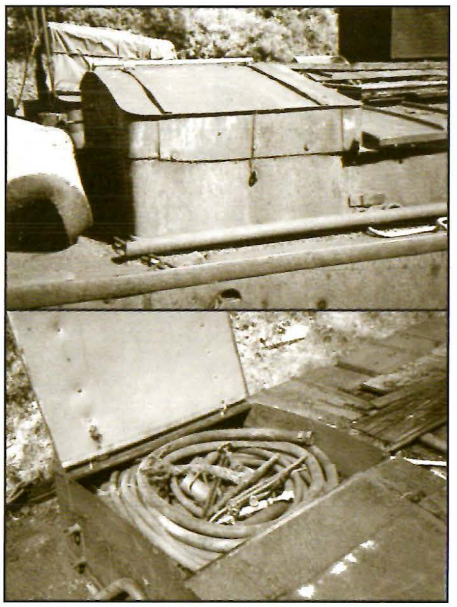
Restauratie van het exterieur valt natuurlijk direct op, zoals ook de verwaarlozing ervan. Als tijdsbeeld is niet alleen het exterieur van een schip interessant, maar ook het interieur. Het leven aan boord kan geïllustreerd worden met oude ansichten en foto's, natuurlijk beperkt door de voorhanden zijnde techniek van het fotograferen. Foto's, die weliswaar niet de binnenkant van het schip laten zien, maar toch een indruk geven van het leven aan boord en de ontwikkeling daarin. Het leven aan boord moet gereconstrueerd worden aan de hand van de aanwezige informatie. Van armoede naar relatieve luxe op de kleine ruimte van een baquet.

1910, de baquet van A. de Landsheer uit Wllebroek de la Louvrière, collectie Lagrou

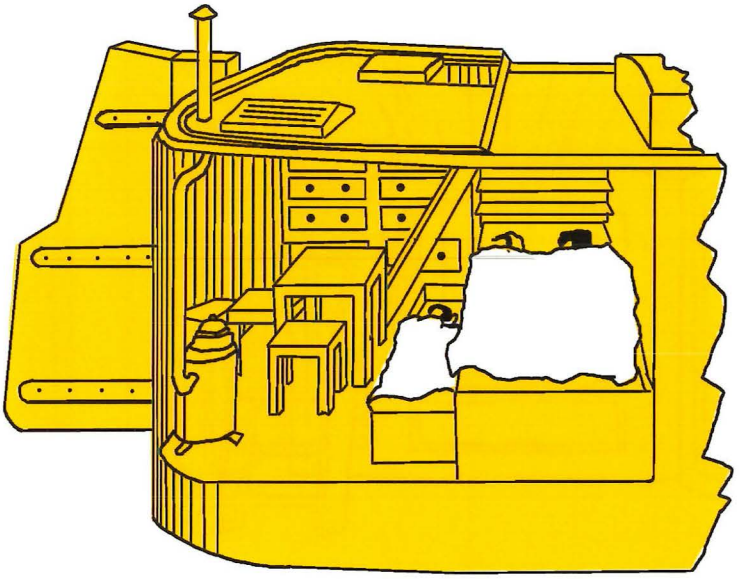
Baquet de Charleroi

Dit is het vijfde deel over de 'baquet de Charleroi', een Belgisch kanaalschip, speciaal ontworpen en gebouwd voor het kanaal van Charleroi naar Brussel. Dit kanaal werd in het midden van de 19e eeuw aangelegd om de kolengebieden rond Charleroi te ontsluiten en een directe verbinding te maken met Brussel.

Natuurlijke, economische en technische factoren bepaalden de maat van het kanaal en de kunstwerken en het schip moest daar optimaal gebruik van maken. De baquet was gemiddeld 19,60 x 2,60 x 0,40 meter (ongeladen) en moest gejaagd of gesleept worden. Tussen 1832 (de opening van het kanaal) en 1919 werden er ongeveer 1100 gebouwd, eerst in hout en later in ijzer. Het kanaal werd in twee fasen vergroot naar de Europese norm voor schepen van 1350 ton en rond de Tweede Wereldoorlog verdween de laatste baquet (of bak) uit de vaart. Een handjevol ijzeren exemplaren is nog bewaard gebleven. Deel 1 (Bakeetje, tijdsbeeld van de industriële revolutie) stond in Bokkepoot 175, deel 2 (Speurtocht naar bakeetjes) in nummer 176, deel 3 (Bak van hout, mannen van staal) in nummer 178 en het vierde deel (Bak van ijzer, mannen ...?) in nummer 179.



Herft op de Josephine, foto George Snijder



Opengewerkte tekening van het achteronder, J. van Beylen

Ruimte

Nou ja, ruimte. Dan wel heel erg beperkt. De baquet was maar zo'n 2,60 meter breed en woonruimte in het achteronder ging natuurlijk van de nuttige ruimte af. Een vloeroppervlak van 2 bij 2,5 meter was wel het maximum zoals de opmeting van de houten baquet uit het midden van de 19e eeuw aangeeft: 'den balk van het pavilioen ligt 2 meters van den agterkant van den agtersteven'.
De tekening van de Spits (een baquet van het spitstype) uit 1905 geeft een woonruimte van slechts 1,60 m over de breedte van de baquet. Daarbij komt als extraatje een tweepersoonskooi van 1,70 meter lang,80 cm breed en 90 cm hoog.
De stahoogte van ongeveer 1,65 meter was zeker niet berekend op de lengte van de mensen van nu.

Wonen op een baquet

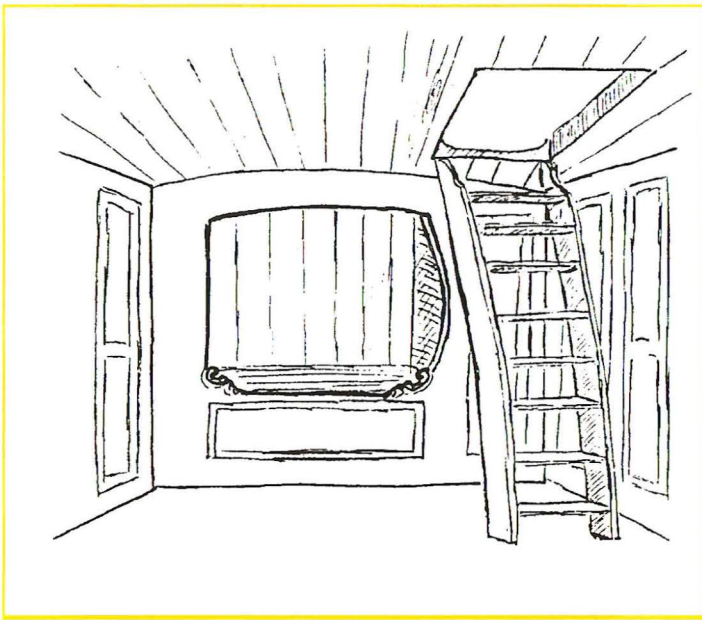
Eén auteur heeft de term 'parapluvaart' geïntroduceerd. De toegang tot de leefruimte bestond alleen uit een toegangsluik en er stond een kleine koekoek op het achteronder ('... venster in tekhout (clairvoir) (clairvoir met koperen beslag) ...'), waardoor weinig licht en lucht kwamen. Om het openstaand luik te beschermen tegen inregenen zouden paraplu's worden gebruikt.
Gezien de beperkte ruimte in het achteronder vond het leven veel buiten plaats. Op diverse foto's zijn baquets te zien met allerlei bouwsels op het achterdek of over de herft, maar vaak ook stond er niets en leefde men veel in de buitenlucht.

De woonruimte werd soms tijdelijk vergroot, als het schip bijvoorbeeld ergens op een nieuwe lading lag te wachten (zie ook Bokkepoot 175). Onder de twee laatste luiken werd tussen de luikhoofden een wegneembare vloer van losliggende planken aangebracht. Aan elke zijde stonden drie ijzeren stangen. Deze staken aan de onderkant in beugels en de bovenkant was gevorkt. Daarin lag een stang, waarop de twee luiken rustten. Het raamwerk dat zo ontstond gaf stahoogte boven de planken vloer. Het bouwsel werd bedekt met zeildoeken, meestal voor dit doel gemaakte bekleding met enkele kijkgaten in de voorwand. De ruimte bleef van achter meestal open. Soms stond dat ook in het bestek: '... Eenen roef in plaats van een luik tentijzers, planken voor de 2de roef'...'.

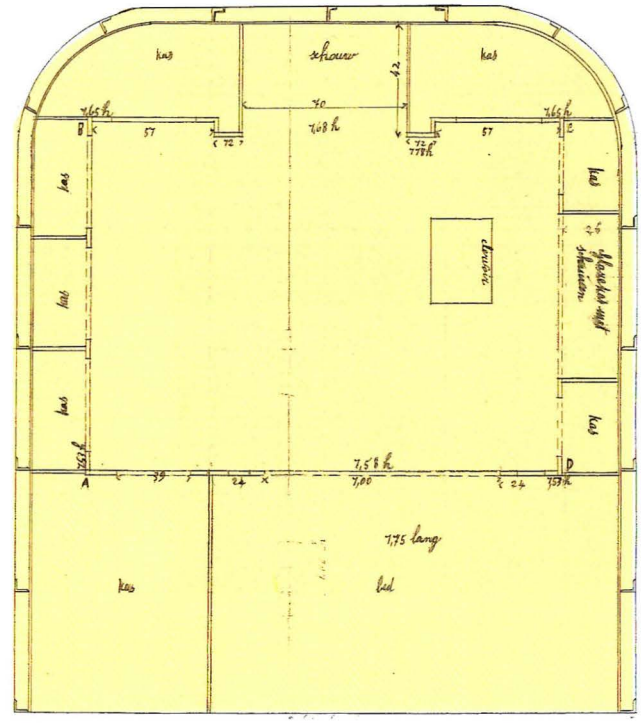
Boven de achterste luiken werd ook vaak een opbergruimte gemaakt, de (h)erft of in België het tabernakel of laadroef. Soms liep die herft tot het midden van het schip door. De opbergruimte werd onder andere gebruikt om de kookkachel en kolen op te bergen.

Interieur

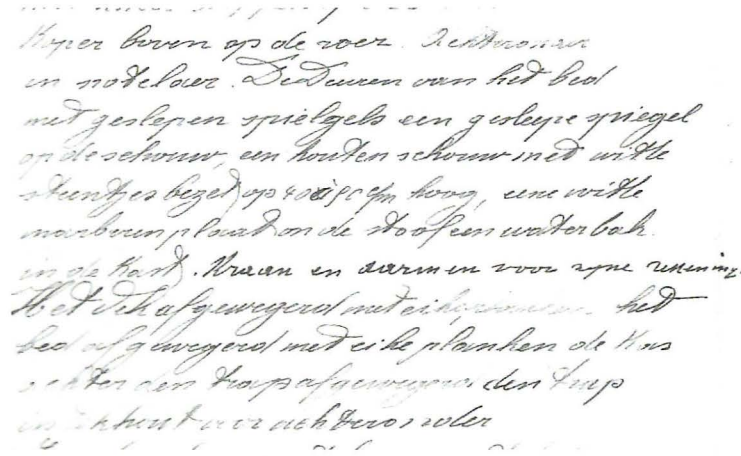
Het achteronder van de baquet werd als leefruimte gebruikt door de schippersfamilie en als zodanig ingetimmerd. Daarnaast was ook het vooronder afgeschermd van het ruim. Dat vooronder werd gebruikt als opslag en als slaapplaats voor de knecht, als die er was, en was eenvoudiger afgewerkt.
Het bestek van de houten baquet geeft aan dat 'Den aenvaerder (aannemer ofwel de werf) moet ook maken & beschieten den agteronder volgens gewoonte, benevens den vooronder, alles in without maer indien den aenbesteder buitengewoone werken dede maken zijn dezelve voor zijne rekening'
Voor- en achteronder moesten dus, 'zoals gebruikelijk was', afgetimmerd worden met een goedkope houtsoort (waar-



Woning: zicht naar voor en zicht naar achter, tekeningen Bayot



Plattegrond van de roef, Scheepvaartmuseum Baasrode

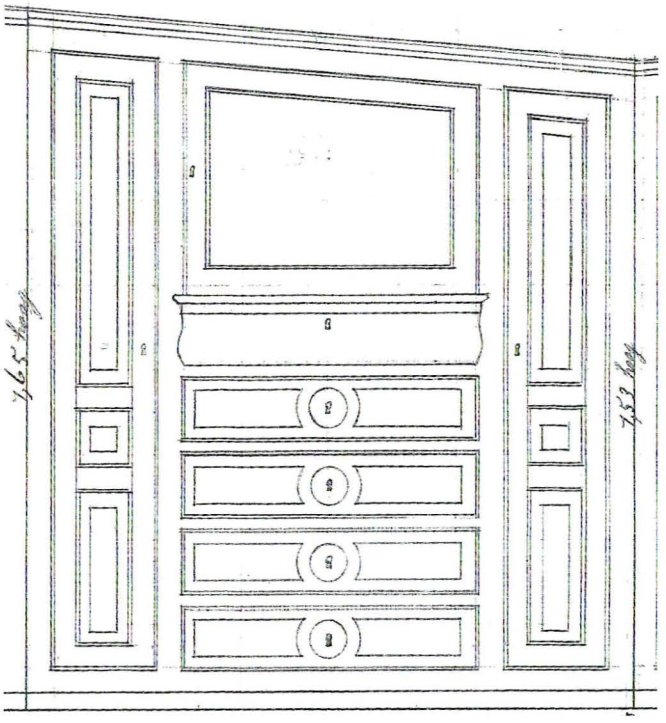


Uit bestek, Scheepvaartmuseum Baasrode

schijnlijk populier of gewoon vuren?) maar wilde de schipper ander hout dan was dat meerwerk.
Het contract voor de ijzeren baquet geeft aan dat de koper een luxer afgewerkt achteronder wilde hebben waarvoor hij dan wel een meerprijs moest betalen: '... onder dek achteronder gemeubeld in eik, eiken plafond waarvoor de kooper vijftien franken oplegt ...'.

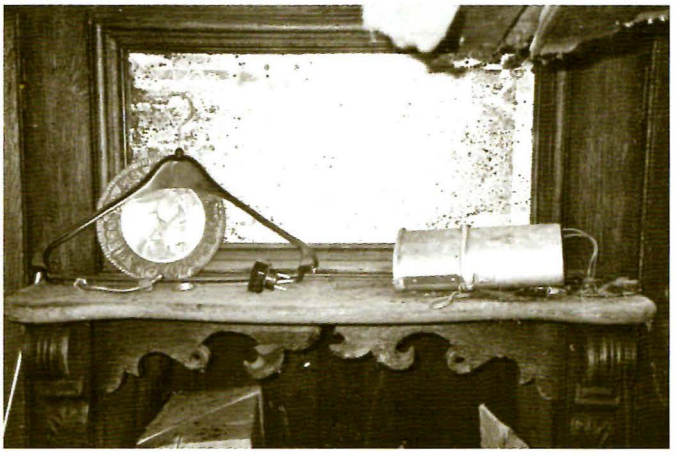
In 1961 hebben J. Van Beylen en A. De Vos van het Scheepvaartmuseum in Antwerpen opmetingen gedaan en tekeningen gemaakt van de 'Bak van Charleroi' zoals de 'Marie Jacops' en de 'Venise', beide gebouwd in Baasrode in 1907. De interieurtekening van de 'Marie Jacops' laat een vrij eenvoudig interieur zien, met een potkachel in de hoek van het achteronder.

Bayot geeft in een artikel twee tekeningen van het interieur van de baquet 'Les Deux Soeurs'. Tegen de achterkant van het schip staat de schouw en tegen het schot naar het ruim is de bedstee getimmerd. De schouw was een luxe, die na 1900 in zwang kwam in plaats van de losse potkachel in de hoek.
Naast de schouw en de bedstede werd er vooral kastruimte ingetimmerd, kasten met deuren, in de luxere uitvoering met spiegels of glas, zelfs facet geslepen. Aan bakboord in het midden van de wand een ladekast met een spiegel er boven. Veel spiegels en in dit voorbeeld een bedstee zonder deuren. Op bovenstaande bouwtekening staan de kasten aangegeven ('kas') en ook de ladekast ('glazekas met schuiven').



Bouwtekening interieur bakboord, Scheepvaartmuseum Baasrode

St. Expédit ladenkast met spiegel, foto George Snijder



Schouw in St. Expédit, foto George Snijder

Fornuis in St. Expédit, foto George Snijder

Het bestek voor een ijzeren baquet gebouwd in 1905 in Baasrode beschrijft in detail de inrichting en intimmering van het achteronder, hier wel (net zo als de bouwtekening) met deuren voor het bed:
'Achteronder in notelaer. De Deuren van het bed met geslepen spiegels een gesleepe spiegel op de schouw, een houten schouw met witte steentjes bezet op 40 à 50 c/m hoog, een witte marberen plaat om de stoof een waterbak in de kast. Kraan en darmen voor zijne rekening. Het dek afgewerkt met eiken planken het bed afgewegerd met eikeplanken de kas achter den trap afgewegerd den trap in tekhout voor achteronder Een bank in notelaer, een tafel in notelaer'.
Hier werden dus duidelijk veel luxere houtsoorten gebruikt.

Het geheel was eigenlijk wel relatief luxe, met steentjes en marmer en water in het achteronder zelf.

De bouwtekening van het achteronder is ook voor een luxe intimmering. De voorkanten van de lade zijn bewerkt, zoals ook te zien is in de achteronders van de Josephine en de St. Expédit. Let op de hoogte van de betimmering aflopend van 1,65 meter achter naar 1,53 meter voor!

In beide baquets van Seneffe, de Josephine en de St. Expédit, zit een luxe intimmering. In beide een schouw, waarin het fornuis kon staan. Bij een van de twee staat het fornuis er ook nog. Ook de details laten een zekere luxe zien. Mooi bewerkte houten deuren, mooi beslag op de laden, spiegels en facet geslepen glas. De betimmering is

Van links naar rechts: watertonnetje, leefruimte op ruim, herft, collectie Rijn- en Binnenvaartmuseum

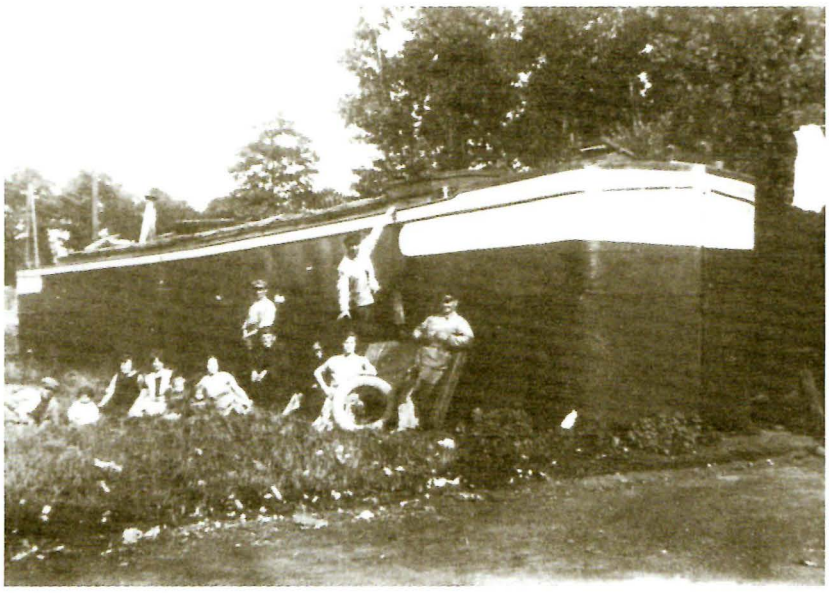
van eikenhout met houtsnijwerk op de ladefronten en ook de schouw. Zo zijn er aan weerszijden van de schouw in de Josephine gebeeldhouwde leeuwenkopjes te zien en een uitgezaagde rand onder de schoorsteenmantel. Die leeuwenkopjes duiden op de Mechelse stijl, die zijn hoogtepunt aan het eind van de 19e eeuw vond. Normaliter heeft de leeuw een koperen ring in zijn bek. Hierbij geldt ook: hoe ingewikkelder en gedetailleerder het snijwerk, hoe duurder. De leeuw heeft weinig profiel, maar de rest van de omlijsting van de schouw is ook met snijwerk versierd, in twee kleuren hout. Zelfs aan de trap naar het onderkomen is aandacht geschonken en elke tree is sierlijk in vorm gezaagd.

Familieleven

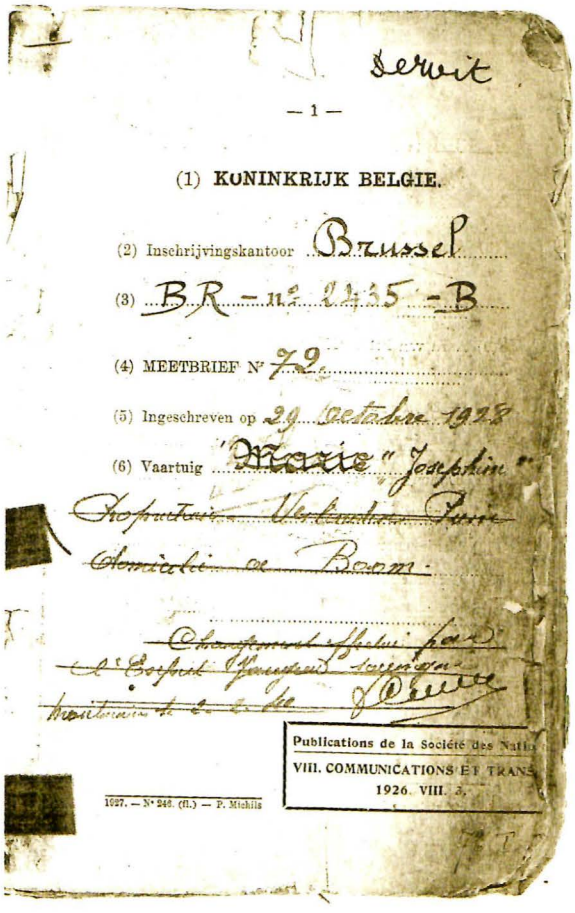
De schippersfamilies hadden niet zelden tussen de 4 en 6 kinderen en hun slaapplaatsen waren de lades onder de bedstee van de ouders. Kon er nog een tafeltje in, met krukjes, dan was het toch erg laag, meestal aten ze met het bord op schoot. Op de opengewerkte tekening van Van Beylen is te zien hoe krap het was met een tafel en een paar krukken. Water was er rondom het schip, drinkwater werd in een ton aan boord meegenomenen dat watertonnetje is op veel foto's te zien.

Later werd het water 'inpandig' geïnstalleerd: 'een waterbak in de kast. Kraan en darmen ...'.
Het bestek van de ijzeren baquet vraagt om '... kroes voor de stoof op achter en vooronder ... ' ofwel een doorvoer door het dek voor de schoorstenen. Koken gebeurde op de (pot)kachel, maar dat was zeker 's zomers akelig benauwd. Door het gebrek aan ruimte werd er veel buiten geleefd en ook gekookt. Daarbij werd het herft, als dat er was, gebruikt voor de kachel om op te koken en de brandstof. Hoe armoedig en klein ons dit alles ook nu mag lijken, de schippers waren (uiteraard) trots op hun baquet. Op de foto's van schippersfamilies poseert de familie op z'n paasbest met de scheepshond.
Veel van bovenstaande (de geringe stahoogte, buiten koken, de slaapplaatsen van de kinderen) komt uiteraard bekend voor uit verhalen van de zeilende binnenvaart in Nederland. Ook daar waren de gezinnen vaak groot en de leefruimte beperkt. Het verschil is, dat de baquets maar een maximale breedte van 2,60 meter hadden.

De baquet overleefde de vooruitgang niet. Minder dan tien jaar na de opening van het Kanaal van Charleroi naar Brussel was de capaciteit van dit 70 tons kanaal te klein en begon men met het vergroten van het kanaal om schepen tot 300 ton te kunnen accommoderen. Wel duurde het bijna een eeuw voordat het hele traject was vergroot, maar het einde van de baquet naderde met rasse schreden toen op Europees niveau het standaardtonnage voor dit soort waterwegen werd opgetrokken naar 1350 ton.
Een aantal baquets werd nog als woonhuis gebruikt, hetzij op het water, hetzij op het land, maar zoals ik heb laten zien, zijn de meeste ten prooi gevallen aan de tijd.



IJzeren baquet Albert op de wal in Bree, jaren dertig 20e eeuw, collectie Nauwelaers



Dernit

— 1 —

(1) KONINKRIJK BELGIE.

(2) Inschrijvingskantoor Brussel

(3) BR - n° 2435 - B

(4) MEETBRIEF N° 79

(5) Ingeschreven op 29 October 1928

(6) Vaartuig "Marie" "Josephine"

Propriétaire Verlinden Pierre

Domicilié a Boom.

Publications de la Société des Nati

VIII. COMMUNICATIONS ET TRANS

1926. VIII. 3.

1927. — N° 246. (fl.) — P. Michilis

Meetbrief Josephine, collectie Bureau du Tourisme Seneffe

Restauratie objecten

Eind juni 2006 zijn de twee baquets die het Bureau du Tourisme van Seneffe heeft gekocht, in het droogdokje van de Branche de Bellecourt droog gezet. Dit droogdok stamt uit wat in Wallonië de 'Hollandse periode' wordt genoemd en is in 1825 aangelegd in de tijd dat Nederland en België één waren. Het dok ligt aan de oudste loswal voor steenkool in België, gemetseld van baksteen (bijzonder hier in het land van de blauwe steen) en bij de eerste uit ijzer geconstrueerde brug, de Pont de Blocus. De Branche de Bellecourt is gegraven om steenkool uit het omringende gebied te kunnen vervoeren naar het kanaal van Charleroi naar Brussel en werd in 1839 door (de Belgische) Koning Leopold I geopend.

De ruimen van deze twee baquets, de Josephine uit 1902 en de St. Expédit uit 1906, zijn meer dan 40 jaar bewoond geweest door de zoon van de schipper/eigenaar en de baquets liggen al 60 jaar op die plek in de Branche de Bellecourt.

De casco's zijn zo te zien in redelijke staat, maar verwaarloosd. De ruimen zijn mooi betimmerd. In de kop is een aparte ruimte toegankelijk via een dekluik, waar een extra bed is en verder wordt die ruimte als opslag gebruikt. De vroegere leefruimte in het achteronder is ook als opslag gebruikt, maar bevat nog de originele betimmering, met bedstede, kasten met lades, een spiegel en in de ene baquet zelfs nog het originele gietijzeren fornuis. Alles is echter vuil en vies en vervallen en vraagt in de eerste plaats om een degelijke schoonmaakbeurt en daarna mogelijk wat restauratie, maar de basis is aanwezig. De huidige eigenaar, het Bureau du Tourisme van Seneffe wil er één als een soort museum tentoonstellen bij het Centre de l'Eau en de andere gebruiken voor demonstraties van bijvoorbeeld het jagen. Momenteel zijn er wel vrijwilligers om de zaak aan te pakken, maar de financiering is nog een probleem.

naam	Josephine	St. Expédit
originele naam	Marie	
eerste inschrijving	Antwerpen, 11 september 1902	
registratienummer	BR-2435-B	BR-9070-B
meetbrief	29 oktober 1928	7 februari 1908
bouwjaar	1902	1906
lengte, m	19,55	19,34
breedte, m	2,63	2,63
inzinking leeg, m	0,36	0,46
kruiphoogte	?	2,96
afstand gangboord - waterlijn		
bij volle belading	0,23	1,29[1]
max. laadvermogen, kg	75.990	21.949
werf	Klein Willebroeck	Boon
eerste eigenaar	Frans de Wit St. Jans Molenbeek	
type[2]	'tjalkenkop'	'spitskop'

Van de St. Expédit is de originele meetbrief vervangen door een nieuwe in 1978, waarbij een deel van de gegevens verloren is gegaan. De maten zoals het tonnage zijn aangepast aan het gebruik van het schip als woonschip.

1 het schip werd ingemeten als bewoond schip.
2 indachtig het vorige artikel zal ik de twee verschillende types aanduiden als 'tjalkenkop', met terugvallend boeisel zoals een tjalk, en 'spitskop' met een kop, die vergelijkbaar is met de spits.

N.D.

LE GRA
VUE PRISE DE LA

Antwerpen, le grand bassin

D BASSIN
AISON HANSÉATIQUE

Collectie G.H. Boshuyer

Bakeetje-varen

Baquet de Charleroi 6 **George Snijder**

Sluis bij Loth, foto collectie Nauwelaers

September was voor het kanaal van Charleroi naar Brussel een bijzondere maand. Op 2 april 1827 ging de eerste schop voor het kanaal de grond in en op 22 september 1832 werd het kanaal voor schepen van 70 ton in de aanwezigheid van de minister van Binnenlandse Zaken Theux de Meyland geopend. Dit jaar precies 175 jaar geleden voeren dus de eerste baquets van Charleroi naar Brussel en terug!

Dit is het zesde en laatste deel over de 'baquet de Charleroi', een Belgisch kanaalschip, speciaal ontworpen en gebouwd voor het kanaal van Charleroi naar Brussel. Dit kanaal werd in het midden van de 19e eeuw aangelegd om de kolengebieden rond Charleroi te ontsluiten en een directe verbinding te maken met Brussel. Natuurlijke, economische en technische factoren bepaalden de maat van het kanaal en de kunstwerken en het schip moest daar optimaal gebruik van maken. De baquet was gemiddeld 19,60 x 2,60 x 0,40 meter (ongeladen) en moest gejaagd of gesleept worden. Tussen 1832 (de opening van het kanaal) en 1919 zijn er ongeveer 1100 gebouwd, eerst in hout en later in ijzer. Het kanaal werd in twee fasen vergroot naar de Europese norm voor schepen van 1350 ton en rond de Tweede Wereldoorlog verdween de laatste baquet (of bak) uit de vaart. Een handjevol ijzeren exemplaren is nog bewaard gebleven. Deel 1 (Bakeetje, tijdsbeeld van de industriële revolutie) stond in Bokkepoot 175 en beschrijft ook de bouw van het kanaal. Deel 2 (Speurtocht naar bakeetjes) stond in nummer 176, deel 3 (Bak van hout, mannen van staal) in nummer 178, deel 4 (Bak van ijzer, mannen ...?) in nummer 179 en het vijfde deel (Leven op een bak) in nummer 180.

Het laatste artikel over de baquet de Charleroi is wat algemener van aard, want het beschrijft de verschillende manieren van voortbewegen van de baquet. Dat is natuurlijk niet specifiek voor een baquet, maar het is toegespitst op de baquet en het Kanaal van Charleroi naar Brussel. Aan de hand van literatuur en zaken zoals prentbriefkaarten ontstaat een beeld van het varen rond de vorige eeuwwisseling. Van jagen door de schippersvrouw (en kinderen!) tot slepen met een stoomsleper en een zeer vroege toepassing van electriciteit.

Jagen lijkt romantisch, maar is zwaar werk, een bekende foto van twee vrouwen, die een baquet jagen.

Elise Janssens (achter) met haar zus in de trekzeel, foto 'Ruimschoots'[1]

Varen

De baquet was qua maatvoering afgestemd op de kunstwerken in het 70 tons kanaal en met name op de sluizen. Door de ongunstige verhouding van lengte en breedte (gemiddeld 19,60 bij 2,60 meter) in relatie tot het laadvermogen van rond de 68 ton had het schip de neiging af en toe scheef te liggen. Dat was bijzonder lastig in de nauwe sluizen en de opvarenden moesten dan het schip in balans brengen door aan de ene of de andere kant te staan. Was de schipper alleen, dan had hij een aantal gewichten bij zich om het schip recht te krijgen. Dat maakte het varen met een baquet een zaak van evenwicht. Niet alleen in beladen toestand, maar vooral in onbeladen toestand als het schip met een breedte van 2,60 meter zo'n twee meter boven water stak. Op bijgaande foto is dat mooi te zien: het schip steekt ver boven het hoge pand uit en de schipper is bijna net zo groot als het schip uitsteekt boven de sluis. Het volledig ontbreken van stroomlijn bij deze rechte doos maakte het schip eigenlijk alleen geschikt voor het varen op kanalen, waar geen stroming was. Op rivieren met stroming zou het voortbewegen zonder mechanische hulpmiddelen een vermoeiende klus zijn. Dat was het toch al, 74 km lopen van Charleroi naar Brussel met 55 sluizen, vijf dagen in de trekzeel.

Jagen

De baquets hadden geen eigen aandrijving maar waren bedoeld om gejaagd te worden. De baquet in Maastricht, de Dumas, is met aanwijzingen voor het gebruik van een trekschroef een anomalie. Of deze trekschroef in de kop van het schip voor het afleggen van de hele afstand van Charleroi naar Brussel werd gebruikt is twijfelachtig. Mogelijk werd de trekschroef alleen gebruikt om de baquet de sluis in te trekken of andere kunstwerken te overwinnen. Tot nu toe heb ik daar geen informatie over kunnen opsporen.

Jagen was in die begintijd normaal omdat er geen bruikbare motoren voor de schepen waren. De spitsen, die de Franse kanalen bevoeren en waarvoor ook het Canal du Centre en het 300 tons kanaal van Charleroi naar Brussel werden ontworpen, werden ook gejaagd.

Bij de aanleg van de kanalen waren jaagpaden langs de lengte van het kanaal een noodzaak. Om de kunstwerken te overwinnen werden ook voorzieningen getroffen, zoals bijvoorbeeld lieren en kaapstanders bij de sluisingangen. Die jaagpaden liepen ook door in de tunnels, zoals de tunnels van Bête Refaite en van Godarville in respectievelijk de 70 tons versie van het Kanaal van Charleroi naar Brussel en de 300 tons versie. Trouwens, de 70 tons tunnel was zo nauw, dat de schipper met zijn handen het schip langs het plafond van de tunnel kon voorttrekken, in het donker

Jaagpaarden

Elektrische locomotief, juni 2006, foto George Snijder

Elektriciteitspalen langs het kanaal

Het elektrische paard

uiteraard, want verlichting was er niet. De jaagpaden liggen nog steeds langs de kanalen en vormen een netwerk van fietspaden.
Jagen gebeurde de eerste tijd met menskracht en dan veelal die van de schippersvrouw of de kinderen. Toch heeft minstens één iemand er goede herinneringen aan. Elise Janssens, 73 jaar in 2003, die tussen haar veertiende en tweeëntwintigste in de trekzeel liep voor de spits van haar vader van zes uur 's ochtends tot tien uur 's avonds, wil geen kwaad woord horen over die tijd.

Vierenzeventig kilometer jagen van Charleroi naar Brussel in drie tot vier dagen tijd. Met een gemiddelde snelheid van iets meer dan één kilometer per uur betekende dat lange dagen, ook nog eens rekening houdend met de 55 sluizen in het kanaal. Anderen spreken over vijf tot zes dagen om van Charleroi naar Brussel te komen, wat waarschijnlijker is, en acht tot tien dagen om van Charleroi naar Antwerpen te komen. Niet verwonderlijk dat de schippers en hun gezin volledig buiten de maatschappij stonden en voor bijvoorbeeld de leerplichtwet gelijk werden gesteld aan zigeuners. Bij de opening van het Kanaal van Charleroi naar Brussel was er een jaagdienst opgezet met zogenaamde 'haleurs' (jagers), maar aan deze gedwongen winkelnering zaten te veel nadelen en per Koninklijk Besluit van 28 juni 1833 mochten de schippers hun eigen jager kiezen. Toch mocht alleen menskracht gebruikt worden, terwijl paarden natuurlijk goede diensten zouden kunnen bewijzen.
Er is kort een proef geweest met Engelse ezels, maar die snapten het jagen niet en liepen regelmatig het kanaal in en verdronken. Bij wet van 28 augustus 1838 was het jagen onderwerp van openbare aanbesteding en was het mogelijk om te jagen met paarden.
De jaaglijn werd door een oog aan de mast geleid en vastgezet op het achterschip. Tenminste als we de literatuur moeten geloven. Maar op foto's is dat niet te zien. De mast is op de kanalen meestal gestreken om de kunstwerken te passeren. Door de wegerij was het makkelijk om de mast te strijken. Voor op de punt van sommige modellen baquets stond een aparte bolder voor het slepen (en jagen?).

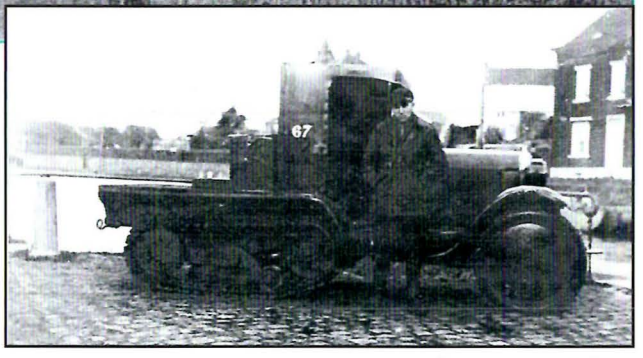
Elektrisch

Een deel van het 70 tons kanaal werd al in 1897 voorzien van elektriciteit. Op foto's zijn de elektriciteitspalen duidelijk te zien. In Frankrijk is een volledig netwerk van spoorrails langs de belangrijkste kanalen aangelegd.
Hierop reden honderden 'tracteurs', elektrisch aangedreven machientjes die een eigen kanaalpand bedienden. In België is de elektriciteit op verschillende manieren toegepast, voor locomotiefjes op rails, vrij rijdende elektrische trekkers en

Jaagauto bij de Cantine des Italiens, Canal du Centre, juni 2006, foto George Snijder

Elektrische sleper

Tractor om te jagen, 1953 collectie Nauwelaers



Rupstractor om te jagen

elektrische scheepjes. Het heeft echter niet lang geduurd omdat het te lastig was en bovendien duurder bleek dan het jagen met paarden. De verwachting dat door het verdubbelen van de jaagsnelheid ten opzichte van paarden (van 1,3 tot 1,5 km/u naar 3 km/u) de prijs van het jagen omlaag zou gaan, was niet uitgekomen. Wat zeker een rol zal hebben gespeeld waren de relatief korte panden met veel sluizen (en ook veel bruggen), dus even zovele hindernissen bij het jagen.
Bij het brugwachtershuis van La Louvière aan het Canal du Centre staat op een stukje rails een locomotiefje weg te roesten. In het inwendige nog de elektromotor en boven op het locomotiefje ligt de stroomafnemer. Het is mij niet bekend of dit soort locomotiefjes werkelijk langs het Kanaal van Charleroi naar Brussel is ingezet.
Een oude prentbriefkaart laat wel een doorkijkje zien onder de brug bij Clabecq, waar een elektrisch wagentje is losgekoppeld om de gejaagde baquet de brug te laten passeren. Het wagentje is kleiner dan het exemplaar bij La Louvière, het is een zogenaamd elektrisch paard op vier wielen, die volgens het principe van de trolleybus via een soepele kabel stroom afneemt van de bovenleiding en niet op een rails rijdt. Die bovenleiding bestaat uit drie kabels met 600V 40Hz wisselstroom.
Maar wat zien we op andere oude prentbriefkaarten ook uit circa 1900? De elektriciteitspalen staan direct langs het kanaal, tussen het jaagpad en het water. Onmogelijk dus om met een elektrisch aangedreven voertuig, dat op het jaagpad rijdt, een schip te jagen. Een andere kaart laat een slepertje zien, die met een omhoog lopende kabel aan die elektriciteitsleiding is verbonden!

Gemotoriseerd

Later zijn ook nog een soort vrachtautootjes gebruikt, aangedreven door een benzinemotor. Daarvan staat een exemplaar weg te roesten bij de Cantine des Italiens aan het Canal du Centre, vlak bij de oude scheepslift nummer 1 en de daar afgemeerde baquet 'les Deux Soeures'. Er reden twee typen, een met vier wielen zoals bij de Cantine des Italiens en een met rupsbanden aan de achterkant. De tractors zonder rupsbanden werden tot 1953 gebruikt.

Een oude foto laat de trotse bestuurder voor zijn auto zien, een auto met rupsbanden op de achterwielen, speciaal om over de onverharde jaagpaden te rijden. De 'rupstractor' werd in 1927 in België geïntroduceerd en geëxploiteerd door de Société Anonyme Belge des Autos Chenille (Sabeac). Ze haalden een snelheid van 3 tot 7 km/u afhankelijk natuurlijk van het aantal schepen dat er achter hing. Natuurlijk konden ook gemotoriseerde sleepboten worden

Stoomslepers, foto collectie Rijn- en Binnenvaartmuseum

Ingesleten paal sluis 21, juni 2006, foto George Snijder

Verhaallier sluis 27 bij Ronquières, juni 2006, foto George Snijder

ingezet. Per kanaalpand werden kettingsleepboten ingezet, de zogenaamde 'Lambeers' sleepboot, die zichzelf langs een ketting voorttrok. Dit bleek niet zo'n succes, voor ieder kanaalpand moest apart een ketting worden gelegd en de kanaalpanden waren nogal kort in het Kanaal van Charleroi naar Brussel. Een Lambeers sleepboot is niet terug te vinden in de literatuur, maar waarschijnlijk is het een verbastering van de Lambert sleepboot. In de Schuttevaer van 27 november 1897 staat een artikel over de 'glijdende boot van Lambert', een boot 'door werktuigen aangedreven' die in plaats van door het water over het water glijdt. Graaf Lambert van Versailles was de ontwerper. Wat ook de naam was, in Frankrijk zijn kettingsleepboten (de zogenaamde 'toueur') ook nu nog in gebruik om te slepen. De langere kanaalpanden maakten het mogelijk deze techniek wel efficiënt in te zetten.
Later werden in het Kanaal van Charleroi naar Brussel wel stoomsleepboten ingezet om een hele sleep van baquets te trekken. De beperkingen van het kanaal, de kleine sluizen en de korte panden, bleven een handicap.
De tekening van de 'spits' uit Baasrode (zie Bokkepoot 179) specificeert een stevige bolder recht op de punt van het schip, waarschijnlijk speciaal voor het efficiënt slepen van het schip.
Ook nu nog zijn de overblijfselen van het jagen te zien, met name langs het bewaarde stuk 300 tons kanaal tussen Seneffe en Ronquières. Het lage pand van de sluis had een hekwerk met palen van zogenaamde kolenkalk of 'blauwe steen', de steensoort (kalksteen) die daar lokaal voorkomt en waar in Nederland stoepranden en gevelplaten van werden gemaakt en in gepolijste vorm vloeren. In de laatste paal voor de sluis zijn duidelijk de groeven te zien, die de jaaglijnen hebben ingesleten.
Naast de ingang van de tunnel van Godarville zit een rol(ler)paal ter geleiding van de jaaglijn en elke sluis heeft wel een aantal lieren en kaapstanders om de bakken de sluis in te trekken. Die van sluis nummer 27 in Ronquières zijn goed bewaard.

Roeien en zeilen

De baquet had ook een eigen aandrijving want ze kon blijkbaar geroeid worden. De Vos laat daarvan een foto zien. Daartoe zaten in de bolders op het voor- en achterdek gaten voor de roeidollen. De riemen waren zo'n zes tot acht meter lang. De roeiers konden niet naast elkaar roeien, dus zat een van de roeiers op het voordek en de ander op het achterdek. De baquet uit Maastricht heeft dat niet, mogelijk omdat het schip een trekschroef had. Een van de baquets in de Branche de Bellecourt heeft een met cement volgestort gat midden in de bolders.

Klein Willebroek verhuur zwaarden, tekening van Henri Seghers

Bolder met gat voor roeidol, juli 2006, foto George Snijder

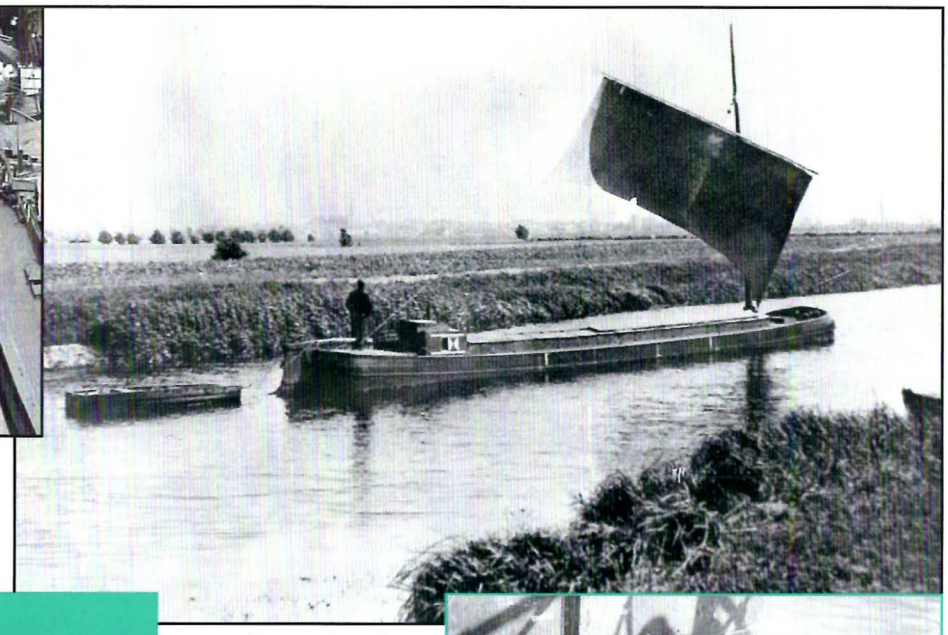
Aantal baquets in Klein Willebroek met een bijboot, collectie Nauwelaers

Dat de baquets konden zeilen blijkt wel uit foto's en natuurlijk suggereert de mast, dat er gezeild kon worden. De mast met wegerij kon makkelijk gestreken worden, wat door de vele kunstwerken in het kanaal ook wel nodig was. Dit en de onbetrouwbare wind in het kanaal maakten het zeilen op het kanaal moeilijk. Wel werd er op de Schelde gezeild naar Antwerpen. Omdat de baquets geen zwaarden, noch een bijboot of anker hadden (met zwaarden en bijboot pasten ze niet in de sluizen van het 70 tons kanaal) konden deze zaken in Klein Willebroek gehuurd worden.

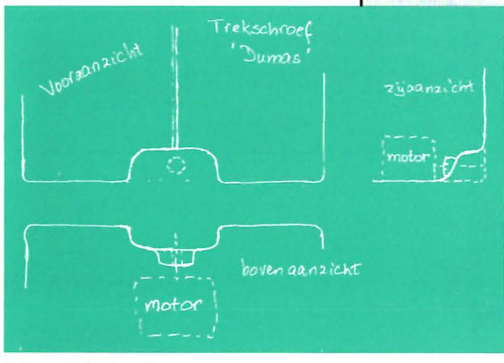
Zonder zwaarden, bijboot en een anker mocht het schip volgens de Antwerpse verordeningen niet op de Schelde varen. De tekening laat een stapel zwaarden zien. Sommige schippers bestelden wel direct zwaarden bij de bouw van het schip, zoals uit sommige bestekken blijkt. Dat waren durfals (en de uitzonderingen), die met regelmaat zeilden. Naast de fok en het grootzeil werd soms ook wel een vlieger gebruikt. Die schepen hadden een langere mast, zoals in een eerder artikel al besproken.
Lange of korte mast, foto's van zeilende baquets op de kanalen zijn schaars en laten meestal alleen een fok zien. Werd er een grootzeil gevoerd, zoals op de Schelde, dan was dat een gaffelzeil met een lange gaffel. In plaats daarvan werd een schoorboom gebruikt om het grootzeil uit te houden bij het voor de wind zeilen.
Er is slechts eenmaal sprake in de literatuur van vier gemotoriseerde baquets, maar verdere informatie heb ik niet gevonden, behalve dan de trekschroef van de Dumas uit Maastricht. In de boeg van het schip was een soort koepel gemaakt waar een schroef in kon draaien en in de ruimte achter de koepel was een fundatie voor een motor. Alles is verdwenen, toen het vlak werd vernieuwd.
Het klinkwerk suggereert, dat de constructie al bij de bouw was geïnstalleerd, maar zeker is dat niet. Het gebeurde vaak (zoals bijvoorbeeld ook bij spitsen), dat later een motor werd ingebouwd. Twee gemotoriseerde baquets, de 'Royal Albert' en 'Belgenland' schijnen nog lang rondgevaren te hebben. In het Belgische scheepvaartregister zijn ze niet meer te vinden.

'S'il pourra peut-être se maintenir un peu mieux que son ancêtre en bois, il disparaîtra cependant aussi dans un avenir rapproché; en effet, le fret de ces petits bateaux est trop élevé en comparaison avec celui des bateaux de 300 T.'
'Hij zou zich misschien een beetje beter kunnen handhaven dan zijn houten voorouder, maar desondanks zal hij ook in de nabije toekomst verdwijnen, want de vrachtkosten van deze kleine schepen is te hoog vergeleken bij die van de

Twee baquets in de haven van Antwerpen met bijboten en zwaarden



Een baquet onder zeil



Schets trekschroef

Trekschroef, Foto collectie Adriaens

300 tons schepen' schreef Van Walle in 1938 toen het hele Kanaal van Charleroi naar Brussel vergroot was voor 300 tons schepen. En zo gebeurde het. Binnen een aantal jaren waren ze van de waterwegen verdwenen als vrachtschip. Een klein aantal bleef over als woning, als wrak, als schuur, als restauratieobject óf als onderwerp voor een verhaal.

Naschrift

Dit is het einde van een serie artikelen over een klein maar interessant schip uit de binnenvaartgeschiedenis van België. In de loop van het schrijven van deze artikelen kwam toch nog vrij veel materiaal tevoorschijn (een korte literatuuropgave gaat hierbij, voor een volledige lijst kan de lezer met mij contact opnemen), meer dan gedacht. Een aantal zaken valt op: er zijn in het begin van de twintigste eeuw (en zelfs aan het eind van de 19e eeuw) opvallend veel prentbriefkaarten uitgegeven met beelden van het dagelijks leven waarop veel binnenvaartschepen voorkwamen. Dankzij beroepsfotografen, die hun woonplaats fotografeerden en daar ansichtkaarten van maakten. En natuurlijk de statiefoto's van de schippersfamilies met de kinderen op hun paasbest en de volwassenen in hun zondagse kleren. Het verzamelen en publiceren van dat fotomateriaal, met name de prentbriefkaarten, is vaak door particulieren gebeurd, waarbij met name de oud-schippersvrouw mevrouw Nauwelaers een belangrijke bijdrage heeft geleverd, evenals de heer Lagrou, kapper uit Gent en de heer Bayot uit Ecaussines. Ook het Waalse Ministère d'Equipement et Transport en de bank en verzekeringsmaatschappij Dexia hebben veel materiaal over de geschiedenis van België op dit gebied. De documentatie van oude werven is vaak met de werf verdwenen en indien overgedragen aan het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen niet ontsloten of gecatalogiseerd. Hopelijk zal het nieuwe museumonderkomen van het Scheepvaartmuseum in Antwerpen daar verbetering in brengen.
Het is ook duidelijk, dat de conservering van het mobiele erfgoed in België nog een lange weg te gaan heeft.

Met dank aan:
Carlien Adriaens (eigenaresse van de Dumas, Maastricht)
Marcel-Pierre Hicter (Bureau de Tourisme, Seneffe)
Maurice Kaak, Jan Dedroog (Scheepvaartmuseum, Baasrode)
Albert Verdoren (Rijn- en Binnenvaartmuseum, Antwerpen)
Alex De Vos (oud-conservator Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen)
José Buchet (Seneffe)

Baquet met 'lange' mast

Enige referenties

Bayot, C. (1993)
Histoire de la Navigation, Le baquet de Charleroi in Hainaut-Tourisme 272, juni 1993, Federation du Tourisme de la Province de Hainaut, Mons.

Beylen, J. Van (1961)
tekening van baquet de Charleroi Marie Jacops en de Venice uit 1907

Lagrou, J. en L. Lekens (2003)
Archiefbeelden-Binnenschippers, Tempus Publishing Group.

Lancker, C. Van (2002)
Negentig jaar hamerslaggedreun te Baasrode, Scheepsbouwnijverheid te Baasrode 1894-1986, Universiteit Gent.

Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports (2002)
RAVeL3 (toeristische fiets- en wandelroutes langs Belgische kanalen)

Nauwelaers-Wanders, G. (1996)
De scheepvaart in vroeger jaren deel XIII, Neerharen

Seghers, M. en R.de Bock (1942)
Schepen op de Schelde, binnenvaartuigen en visserschepen, Antwerpen.

Sterling, A. en M. Dambrain (2001)
Le Canal de Charleroi à Bruxelles, témoin d'une tradition industrielle, Traces 4, Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports

Versteeg, W.K. (19..)
tekening van een houten baquet, collectie Maritiemmuseum Rotterdam.

Vos, A. De (1961)
Baquet de Charleroi, een verdwenen Belgisch binnenschip, Mededelingen van de Marine Academie van België, Communications deel XIII.

http://www.seneffe.be /loisirs/tourisme/patrimoine/eau/

http://www.canal-du-centre.be /Education/Chc/Fr/sommairechc.html

http://ravel.wallonie.be /pvn/_private/framegene/R0framea1.asp?RAV=30&LG=nl

http://www.hainaut.be /tourisme/voiesdeau/

[1] Werner Van De Walle (2003) Binnenvaart, een 'gejaagd' leven, in Ruimschoots, Nautisch en Sociaal nieuws, jaargang 3 nummer 3, juli 2003.

De lijnpeerden

Aan de lange lijn gekoppeld
waar het zware schip aan drijft;
druipend van het zweet dat droppelt
langs hun lenden oud, verstijfd;

Willig trekkend aan de strangen
gaan twee ruinen, bruin gehaard,
hunne stille slentergangen,
één van stap, langheen de vaart.

Stikkend heet is 't. Hoe ze blazen,
schuddebollen onder 't gaan
en naar het steken van de dazen
rusteloos met de steerten slaan.

Ach! die weien wederzijen
met der veulens wild gedril
en die lange bomenrijen
waar geen einde aan komen wil...

En hun zachte slavenogen,
waar geen flikkering meer in ligt
schouwen, als met nacht omtogen,
onbestemd naar 't vergezicht.

Maar de wind steekt op. Plots gaat er
als een rilling door 't geblaèrt.
Hoger deint het rimpelend water
tegen dijk en log gevaart.

'Spant uw spieren, trek uw schonken
tot een forse haal ineen;
klauwt uw hoeven dat de vonken
spettren uit den harden steen!'

'Juh! ..' de drijver vloekt en krachtig
hitst de zweep het oude bloed,
daar de zware tjalk onmachtig
worstelt tegen wind en vloed.

En zo gaan ze, voortgedreven
als de vroege reis begint,
slepend hun armzalig leven
met het schip door weer en wind,

Tot zij, aemloos en gebroken,
wen het avond kleppen zal,
brood en rust voor de oude knoken
vinden in den vreemden stal.

Anoniem