

# De baquet de Charleroi, een verdwenen Belgisch binnenschip

door Alex DE VOS

Geassocieerd lid van de Marine Academie van België

Voordracht gehouden op 29 april 1959

---

**M**ET betrekking tot de binnenschepen op het einde van het jaar 1846 in de vaart, vermeldt een brochure van 1847 <sup>(6)</sup> : pleiten, otters, ponen, Denderschepen, westerlingen, gaffelaars, bijlanders, koggen, sneken, tjalken, sprieten en baquets.

De baquet de Charleroi, met zijn tonnenmaat van 70 ton, een lengte van ongeveer 19 meter en een breedte van plus minus 2,60 meter is als sloopstype enig.

Ontworpen voor de vaart op het kanaal Brussel-Charleroi, gebouwd op Belgische werven en door Belgische schippers bevaren, is de Charleroise bak een typisch vaartuig voor ons land.

Er is niet zoveel bekend over de Belgische binnenvaart in het verleden. De baquet maakt slechts in een vijftal publikaties het voorwerp uit van een korte bespreking, doch op enkele algemeenheden na, is over dit verdwenen kanaalschip niet zo veel geweten.

## *Het kanaal Brussel-Charleroi.*

Nadat in 1561 het kanaal van Brussel naar de Rupel was voltooid, werden in 1570 door de steden Brussel, Mechelen, Leuven en Antwerpen bij Filips II voorstellen ingediend om deze waterweg tot

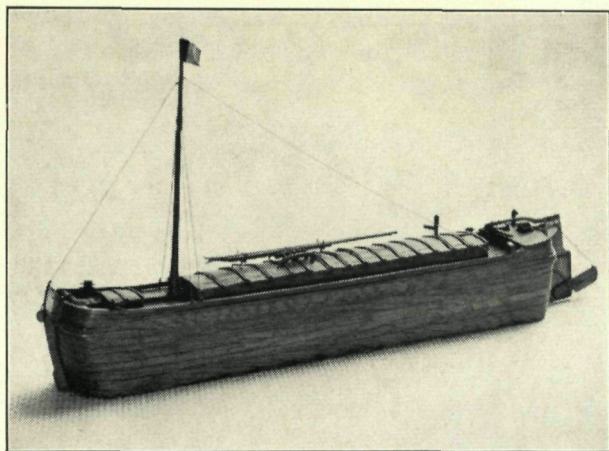
Charleroi door te trekken. Twee eeuwen later kwam het kanaal opnieuw ter sprake, maar ontwerpen in 1750, 1783 en 1784 naar voren gebracht, bleven zonder gevolg.

Op verzoek van de talrijke handelaars te Brussel, alsook van de mijnuitbaters uit de Borinage, werd door de Franse regering in 1802 de zaak terug ter studie genomen. De voorziene uitgaven beliepen F 6.516.137, doch wegens de talrijke oorlogen van Frankrijk bleef het slechts bij plannen.

Het was tijdens de Hollandse periode, nl. op 7 maart 1823, dat hoofdingenieur J. B. Vifquain opdracht kreeg de aanleg van een verbinding te water tussen Brussel en Charleroi te onderzoeken. Bijgegaan door de ingenieurs Simons en De Ridder, werd door Vifquain een uitvoerig rapport opgesteld, waarin hij een kanaal voor schepen van 70 ton voorstelde.

Bij Koninklijk Besluit van 15 april 1826 werd hogergenoemd project door het Departement van Waterstaat goedgekeurd.

De werken vingen aan op 2 april 1827. Tijdens de bouw had men af te rekenen met onvoorziene moeilijkheden, waardoor de uitvoering niet volgens het voorziene schema verliep.



*Scheepsmodel van houten baquet*

*Verzameling Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.*





*St Jansvliet te Antwerpen met baquets*

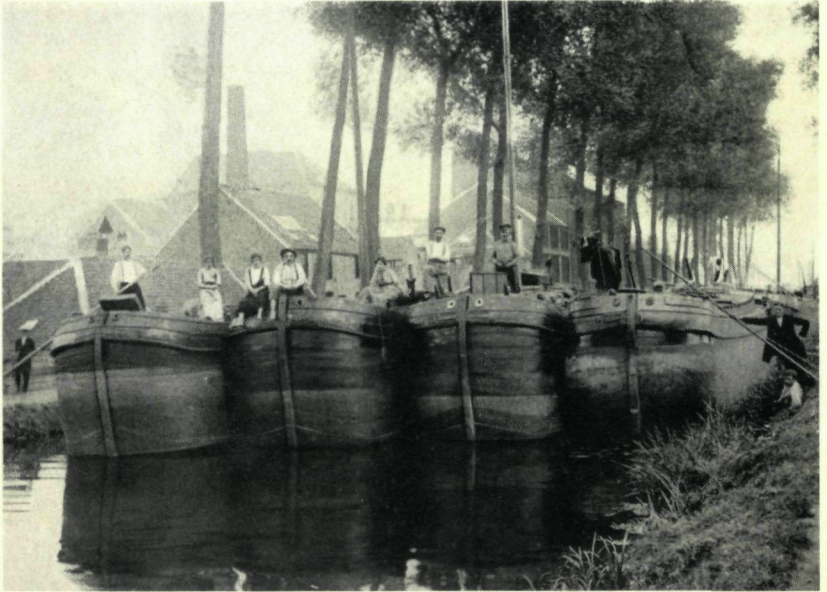
Vijf jaar na de aanvang der werken kwam het kanaal klaar : op 22 september 1832 werd het ter beschikking van de scheepvaart gesteld. De totale kostprijs beliep F 10.500.000.

Het kanaal was slechts toegankelijk voor schepen met een maximum inzinking van 1,80 meter. Over een afstand van 75 kilometer waren er niet minder dan vijf en vijftig sluizen, waarvan de grootste (nr 54) 2,80 meter breed en 19,57 meter lang was.

Toen zeven jaar later, op 5 augustus 1839, door Leopold I het Centrumkanaal werd geopend, was een directe verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Waalse kolenbekken tot stand gekomen.

Tijdens de periode 1854-1857 werd het gedeelte tussen de Samber en sluis 9, waar zich belangrijke steenkoolmijnen bevonden, aangepast voor schepen van 5 meter breed.

Nieuwe verbeteringen werden in uitzicht gesteld door de wet van 1879 : aanpassing van het kanaal over de gehele lengte voor schepen van 300 ton en nieuwe vaarweg naar Condé.



*Houten baquets op het kanaal Brussel-Charleroi  
bij het begin van de oorlog 1914-1918*

Omstreeks 1900 was van deze verbeteringen nog niet veel in huis gekomen. A. Lecointe <sup>(8)</sup> schreef toen : « Le canal de Charleroi à Bruxelles est le plus important du pays, il ne donne pourtant passage qu'à des bateaux de 70 tonnes ! Depuis cinquante ans qu'on travaille à son agrandissement, on n'y a encore transformé que quatorze des cinquante-cinq écluses qu'il comporte ! Cet état de choses oblige donc les péniches d'un port supérieur à 70 tonnes à suivre la Sambre, la Meuse et les canaux entre Liège et Anvers (elles font donc un parcours de 275 kilomètres !) pour assurer un trafic par eau entre Charleroi et l'Escaut ! Est-ce là une situation digne d'un pays industriel comme le nôtre ? »

In 1914 waren de werken aan het vak Charleroi-Klabbeek voltooid. Schepen van 300 ton, waarvan de lengte 38 meter bedraagt en de breedte 5,05 meter, konden van toen af dit gedeelte van het kanaal bevaren.

Het pand Klabbeek-Brussel bleef voorlopig ongewijzigd, en het was pas in 1933 dat dit gedeelte bevaarbaar werd voor binnenschepen

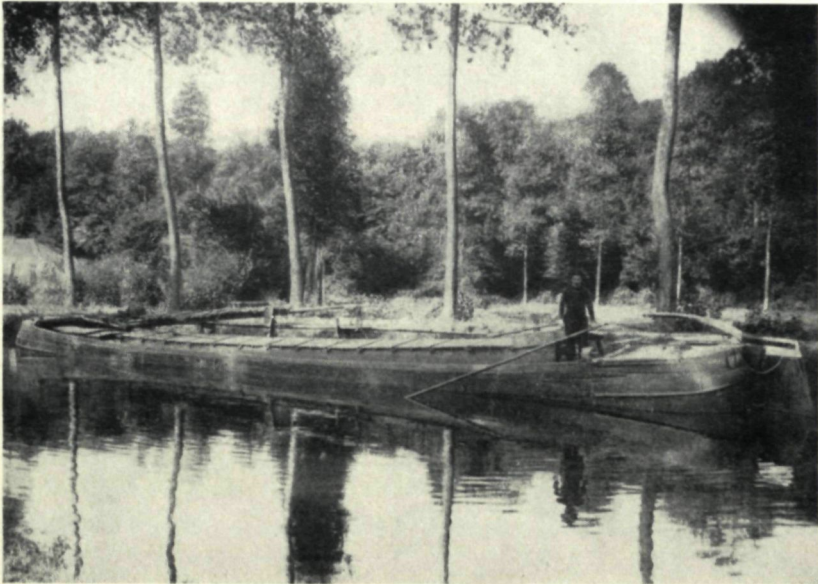


groter dan 70 ton. Vermits er na de eerste wereldoorlog reeds vraag was naar grotere scheepstonnenmaat, lag het voor de hand dat deze strook van bij de aanvang der verbouwing werd voorzien voor lichters van 600 ton. De afmetingen van de sluizen waren derwijze ruim gekozen dat heden doorvaart van schepen van 1.350 (lengte : 80 meter; breedte : 9,50 meter, diepgang : 2,50 meter) mogelijk is. Het aantal sluizen werd van 55 op 37 teruggebracht.

Thans zijn grote werken aan gang aan het inmiddels weer verouderd gedeelte Klabbeek-Charleroi, zodat in de nabije toekomst het kanaal over de ganse lengte voor schepen van 1.350 ton zal bevaarbaar zijn.

#### *Beschrijving van de baquet.*

De baquet werd door J. B. Vifquain speciaal voor de vaart op het kanaal Brussel-Charleroi ontworpen. De sluizen waren klein en er werd naar een type van vaartuig gezocht, dat niettegenstaande de beperkte afmetingen toch voldoende vracht zou kunnen vervoeren. Op



*Geladen baquet*

deze wijze ontstond een typisch kanaalschip, balkvormig, met rechte voor- en achterstevan. Vergelijken wij even volgende cijfers :

	<i>lengte</i>	<i>breedte</i>	<i>tonnenmaat</i>
Baquet	19,50	2,60	68
Otter	19,00	4,50	70

dan is het duidelijk dat, alhoewel de baquet maar half zo breed als de otter, de tonnenmaat toch ongeveer gelijk was.

Geladen, met een inzinking van 1,80 meter, bedroeg de tonnenmaat van een houten baquet doorgaans 68 ton. De ledige inzinking schommelde van 0,30 tot 0,40 cm. Het laadvermogen van een ijzeren baquet lag iets hoger.

Een baquet, zowel ijzeren als houten, was ongeveer 19 meter lang en  $\pm 2,60$  meter breed. Het scheepje had praktisch geen bovenbouw. Een kajuit was — wegens de lage bruggen in het kanaal — niet mogelijk. De vrije hoogte voor doorvaart bedroeg op sommige plaatsen slechts 2,67 m.

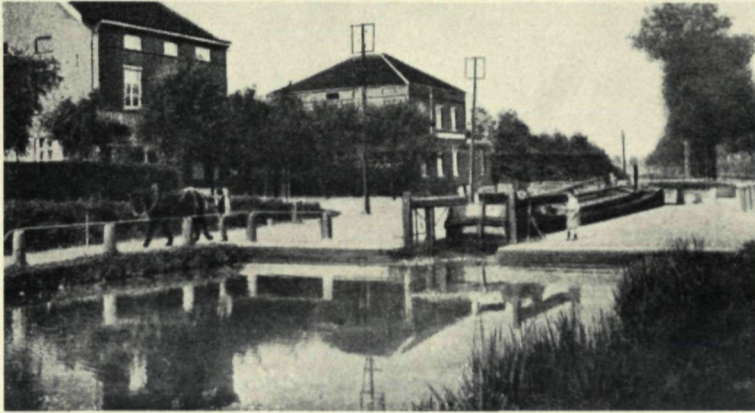
Sommige schippers hadden wel een afneembaar windscherm op het achterdek getimmerd. De opvarenden van het schip woonden in het achteronder, een klein vertrek van ongeveer  $2,50 \times 2$  meter, waar alleen licht en lucht kon binnendringen langs een klein schijnlicht, en de openstaande kap, die zich meestal aan stuurboordzijde bevond. In het achteronder was de bewegingsvrijheid zeer beperkt, vermits ingemaakte kasten en bedden nog een deel van deze ruimte in beslag namen. Woonde er op het schip een kroostrijk gezin, dan viel het voor ouders niet mee aan iedereen slaapgelegenheid te verschaffen. Er werd ons door oude schippers voor waarheid verteld dat de allerkleinsten dan noodgedwongen in een lade terecht kwamen.

Op het voordek, juist voor het eerste luik stond een neerk'apbare mast, waaraan een bezaan-, soms ook fokkezeil werd bevestigd. Tijdens de vaart op het kanaal werd deze mast gestreken (lage bruggen).

Het roer was ongeveer 1 meter lang. Het kon niet veel groter zijn, want de afmetingen van de sluisen lieten dit niet toe. Alleen met het roer dwars kon de baquet versassen, want anders was het niet mogelijk de sluisdeuren te sluiten.

Voor een goede besturing bleek dit roer te kort, daarom werd het verlengd met een ophaalbaar verlengstuk, stuurplank of lunette genoemd.





*Een van de oude sluizen op het kanaal Brussel-Charleroi.*

*Cliché « Transportkroniek ».*

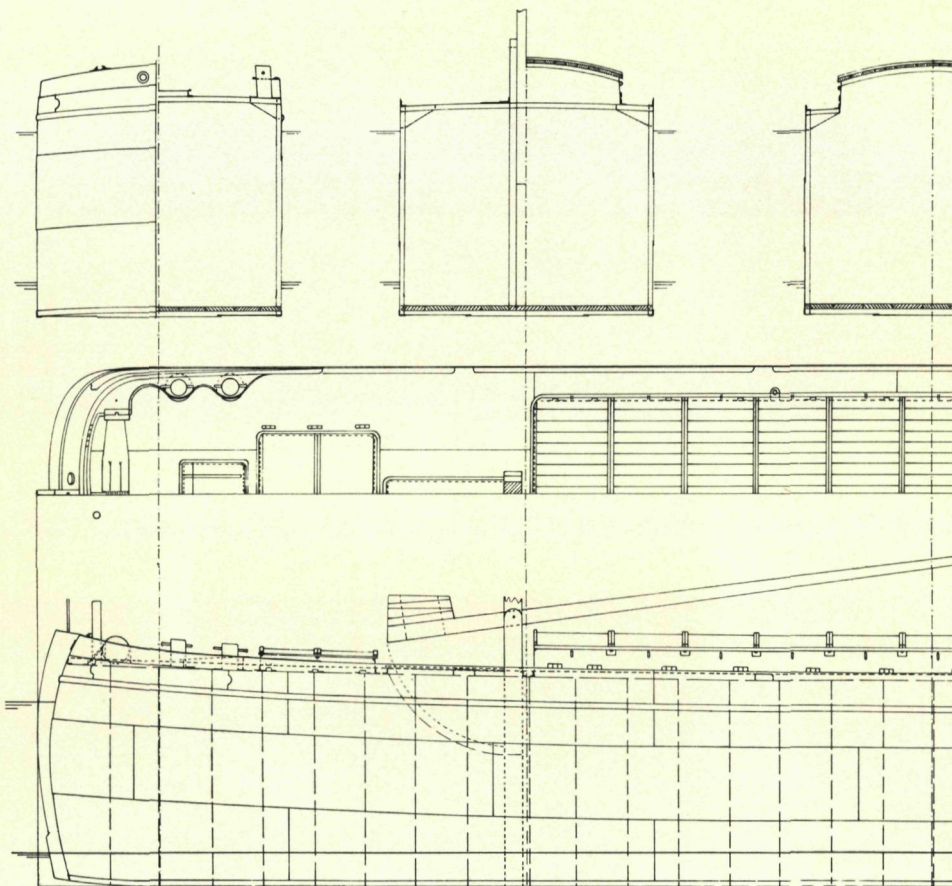
Met die kleine sluizen kwam het inderdaad nogal nauw. Het kwam wel eens voor dat een baquet die niet helemaal recht, dus niet in evenwicht lag, onmogelijk in een sas kon varen. Menselijk tegengewicht moest dan de zaak rechtzetten en de familie ging dan al naargelang de omstandigheden aan stuurboord- of bakboordzijde postvatten. Een schipper die alleen aan boord was, had op het achterdek één of meerdere gewichten bij de hand om zijn baquet in evenwicht te brengen.

Dertien luiken, dwarsscheeps ondersteund door goten, bedekten het laadruim. Scheerbalken, zoals in gebruik bij bredere schepen, waren hier niet nodig.

Buiten het feit dat hout en ijzer op een andere wijze worden verwerkt, bestonden er tussen houten en ijzeren baquets geen grote verschillen. De schepen gebouwd in ijzer hebben steeds een groter laadvermogen. Dat was ook voor de baquet het geval en daardoor komt het dat men wel eens ijzeren bakken kon aantreffen met een tonnenmaat van 77 ton, of zelfs nog meer.

Houten baquets waren uitgerust met een ankerrol; ijzeren waren voorzien van een lier.

Met het doel allerlei gegevens omtrent de baquet te verzamelen, hebben wij uit het Belgisch-Binnenvaart-Register, 1906 <sup>(10)</sup> al de baquets, zowel houten als ijzeren genoteerd, met vermelding van de



*Algemeen plan naar opmeting door J. Van Beylen van de*



BAK VAN CHARLEROI

"Venise"

VAN ST JANS MOLENBEEK (BRUSSEL)  
SCHIPPER G. VANSPISTAEL

GEBOUWD TE BAASRODE IN 1907

LANG : 19,55 m

BREED : 2,66 m

HÖL : 2,20 m

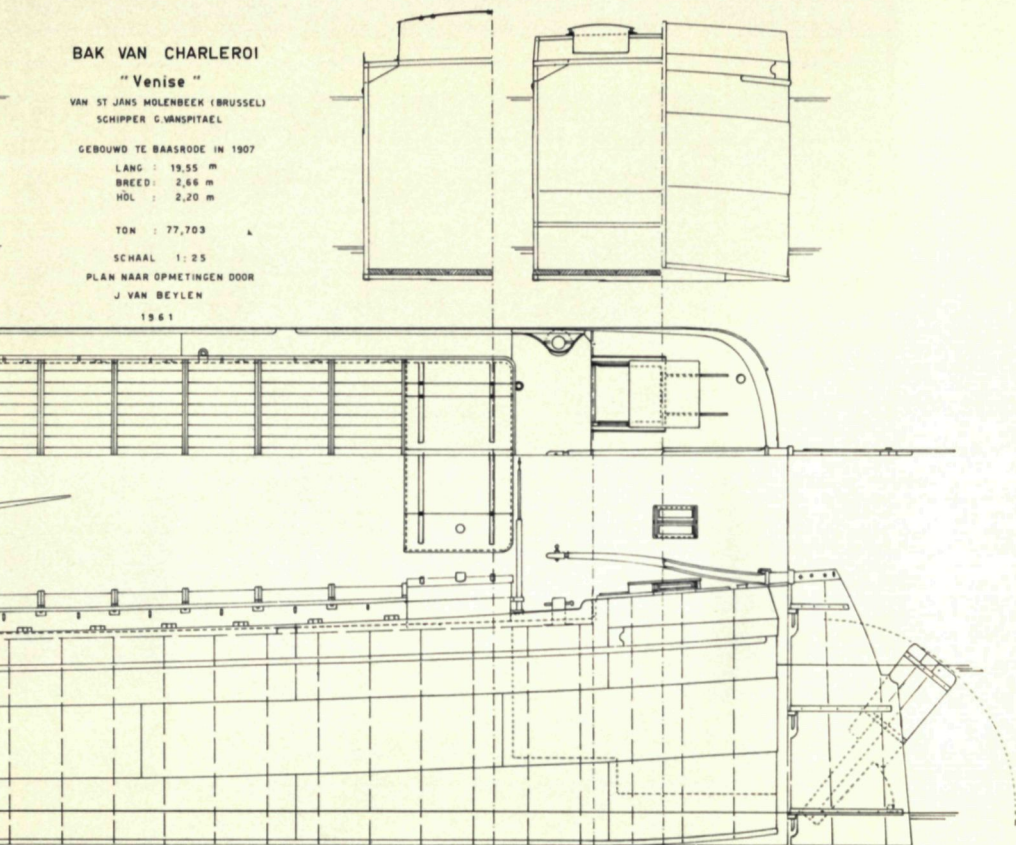
TON : 77,703

SCHAAL 1:25

PLAN NAAR OPMETINGEN DOOR

J. VAN BEYLEN

1961



Barge « Venise » van Sint-Jans Molenbeek, gebouwd te Baasrode.

woonplaats van de schipper, tonnenmaat, lengte, breedte, bouwjaar, bouwplaats en waarde. De uitslag van dit onderzoek geeft aanleiding tot vele vaststellingen, waarop het grootste deel van deze uiteenzetting is gebaseerd. Met nadruk wordt beklemtoond dat het hier niet gaat om een overzicht over verschillende jaren, maar dat alle gevonden inlichtingen uitsluitend betrekking hebben op schepen in de vaart tijdens het jaar 1905. Verder dient ook onderstreept dat niet alle baquets die toen in België voeren, in het register zijn vermeld.

Op een totaal van 4.297 eenheden zijn 446 schepen aangeduid als baquet, nl. 347 houten en 99 ijzeren. In het boek komen drukfouten voor; door vergelijking van tonnenmaat, lengte en breedte, bleek het dat enkele schepen ten onrechte als baquet staan vermeld. Ten slotte bleven 341 houten en 99 ijzeren, in totaal 440, behouden.

Een andere bron van interessante inlichtingen zijn de inschrijvingen in de registers der scheepsmeting. Wij werden in de gelegenheid gesteld deze te consulteren voor de schepen ingeschreven te Antwerpen en Brussel, tevens de voornaamste centra waar de baquets werden opgemeten en ingeschreven. Aan de hand van deze gegevens konden 583 steekkaarten van baquets worden opgemaakt. Deze steekkaarten vermelden de naam van het schip, de thuishaven, de bouwplaats, het bouwjaar, de tonnenmaat, de naam van de schipper-eigenaar en berusten in het Nationaal Scheepvaartmuseum waar belangstellenden er kennis van kunnen nemen. Interessant was dat men de schepen in hun loopbaan kon volgen. Dikwijls kreeg de baquet met een nieuwe eigenaar ook een nieuwe naam. Zo droegen deze 583 bakjes meer dan 800 namen.

De eerste inschrijvingen in deze registers vonden plaats in 1899. Een baquet, gebouwd in 1836, werd nog vermeld in 1899. Het betreft hier een houten baquet van 63 jaar oud en waarschijnlijk was deze bak de enige overlevende uit de tijd van de eerste baquets. Volgens de gegevens, geput uit deze registers, verliet in 1919, de laatste baquet de werf.

Na 1905 — het Binnenvaart-Register vermeldt nog de schepen in 1905 gebouwd — werden, altijd volgens de inlichtingen gevonden in de registers der scheepsmeting, nog 115 baquets in de vaart gebracht.

Uit het voorgaande mag men niet afleiden dat gedurende de honderd jaar dat de baquet in de vaart was, er slechts 583 schepen van dit type zouden gevaren hebben. Het moeten er méér zijn, vermits wij niet over gegevens beschikken over de periode 1832-1899. In 1842



waren er 400 in de vaart. Op onze steekkaarten vinden wij slechts enkele baquets van vóór 1842. Deze 400 mogen alvast bij de 583 baquets uit onze lijsten gevoegd worden. Het was ons niet mogelijk inzage te nemen van de registers der scheepsmeting op de kantoren te Bergen, Brugge, Gent en Luik. Het ligt voor de hand en het werd ons door bevoegde personen verzekerd, dat in deze kantoren slechts weinig baquets werden ingeschreven. Nemen wij hiervoor, ruim geschat, 100, dan komen wij tot het besluit dat er in België in totaal  $\pm 1.100$  baquets zouden gebouwd zijn.

Hoeveel baquets er jaar per jaar in de vaart waren, is niet met zekerheid uit te maken. Sommige vermeldingen in boeken of brochures lijken betrouwbaar, andere zijn het zeker niet.

Betrouwbaar is wel J. B. Vifquain, de bouwer van het kanaal, die in zijn boek « Des voies navigables en Belgique », 1842 <sup>(11)</sup> schrijft:

« Plus de 400 bateaux, du prix moyen de 2.500 Fr. et du tonnage de 65 à 70 tonneaux, étaient employés dès-lors à transporter de Charleroi et de Seneffe à Bruxelles, par voyages de 5 et 3 jours respectivement, les charbons, pierres, chaux, pavés et marchandises diverses, au moyen d'un halage par hommes et par chevaux. »

Een zeldzame brochure « Etat général de la Marine Marchande Belge et des bateaux naviguant à l'intérieur au 31 décembre 1846 » <sup>(6)</sup>, vermeldt één baquet, nl. : « Eenigsten Zoon », 86 ton groot en gebouwd in 1831, schipper J. Bomverlée uit Diksmuide.

Zeer eigenaardig is het, dat dit vaartuig aangeduid als baquet, werd gebouwd in 1831; dus op een tijdstip dat het kanaal Brussel-Charleroi nog niet was opengesteld voor de scheepvaart. Een tonnenmaat van 86 ton is ook zeer verwonderlijk, vermits er toen nog geen sprake was van verlengde bakken. Het is echt jammer dat afmetingen ontbreken. Misschien had het vaartuig toch een capaciteit van 68 ton maar werden door een verstrooidheid van de zetter de cijfers van plaats verwisseld ?

Het zou natuurlijk prettig zijn om alsoo op het spoor te komen van een heel oude baquet. Nemen wij veiligheidshalve aan dat de term baquet hier verkeerdelijk werd gebruikt. De verwarring met betrekking tot de terminologie van scheepstypen uit de binnenvaart was vroeger groot en is het thans nog. Voortgaande op Vifquain is deze « Etat général... 1846 » verre van volledig. Het bewijs is geleverd : het Belgisch Binnenvaart-register, 1906, vermeldt de baquets « Marie » (1841), « Désiré » (1846) en « Anversois » (1846). Zij komen niet voor in de



« Etat général » van 31 december 1846. Ook vonden wij in de registers der scheepsmeting een baquet van 1836 die evenmin wordt vermeld.

Anderzijds heeft de heer R. De Bock, een even kostbare brochure <sup>(1)</sup> in handen gehad, nl. « Etat général de la Marine marchande belge et des bateaux naviguant à l'intérieur au 31 décembre 1847 ». De heer De Bock heeft deze brochure onderzocht en publiceerde zijn bevindingen in Boek II van de Mededelingen van de Academie van Marine. Hieruit blijkt dat in 1847 elf kleine baquets — dus 10 meer dan in 1846 — van 48 tot 58 ton en 23 grote baquets van 139 tot 222 ton in de vaart waren. Deze grote schepen vallen buiten beschouwing en waren geen eigenlijke baquets. Ook hier wordt ongetwijfeld een ander scheepstype bedoeld dan de werkelijke « baquet de Charleroi ». Dus bestonden er in 1847 slechts 11 echte baquets, wat eveneens rechtstreeks in strijd is met de vermelding van de 400 vaartuigen in 1842 door J.B. Vifquain. Met betrekking tot de baquets is het dus gebleken dat de brochures van 1846 en 1847 niet betrouwbaar zijn.

Ingenieur A. Dehem <sup>(5)</sup>, maakte in 1901 gewag van 1.500 baquets. Voorzichtigheidshalve voegde de schrijver er echter aan toe « naar men zegt » en daar deed hij wel aan vermits Van Renterghem in 1906, dus amper vijf jaar later, in totaal nauwelijks 1/3 van dit getal opgaf, nl. 440 baquets.

Tijdens de eerste wereldoorlog kwamen — wegens gebrek aan ijzer — een tiental cementen baquets in de vaart. Eén ervan is bewaard gebleven en vertoeft, weliswaar in erbarmelijke staat, als woonschip op de oude Samber te Pont-de-Loup. Na de oorlog werden slechts enkele baquets gebouwd en na 1933, toen het kanaal voor grotere schepen bevaarbaar werd, verloor dit karakteristiek vaartuig het monopolie van het verkeer in de « Charleroise vaart » Industrialisering en modernisering, de steeds toenemende vraag naar grotere scheepstonnenmaat en de vooruitgang van de scheepsbouw waren oorzaak dat de baquet geleidelijk verdween.

Even vóór 1940 waren er toch nog een honderdtal in de vaart.

Op 31 juli 1944 telde men tussen de andere schepen van de Belgische vloot nog 38 baquets met een totale tonnenmaat van 2.963 ton en 4 gemotoriseerde eenheden, waarvan de gezamenlijke tonnenmaat 312 ton bedroeg.

Dit aantal verminderde stelselmatig en thans is nog één baquet geschikt voor het vervoer van goederen, nl. de « Belgenland », gebouwd in 1912. Schipper Frans Nauwelaerts vervoert met dit verouderd vaartuig nog regelmatig granen tussen Antwerpen en Merksem.



Enkele andere overgebleven bakjes liggen links en rechts aan de waterkant die samen met de oude schippers die er op wonen, wachten op een einde in een tijd die niet meer de hunne is.

#### *Tonnenmaat :*

In het Belgisch Binnenvaart-Register komen voor :

1 houten baquet(s) van 66 ton	
40	67
285	68
15	69

Van enkele baquets werd geen tonnenmaat opgegeven.

1 ijzeren baquet(s) van 62 ton	
1	64
1	65
83	68
9	69
2	70

Van twee ijzeren baquets ligt de tonnenmaat iets hoger, nl. 87 en 95 ton, maar het betreft hier schepen van 23,40 en 24,44 lang. Ongetwijfeld heeft men hier te doen met « verlengde bakken », zoals de schippers ze noemen, die niet over de vaart Brussel-Charleroi voeren.

Uit de opzoekingen in de registers van de scheepsmetingen blijkt dat gewone ijzeren baquets later een laadvermogen van 77 ton bereiken. In 1917 werden hoofdzakelijk houten baquets (hout : door de oorlogsomstandigheden) gebouwd. De meeste van deze bakken hadden ook een tonnenmaat hoger dan 70 ton, sommige zelfs van 77 ton op 1,90 meter gemeten.

#### *Afmetingen.*

De lengte van een baquet variëerde van 18,30 tot 19,74 meter. Volgens het Belgisch Binnenvaart-Register variëerde de lengte van een houten baquet van 18,30 tot 19,74 meter; de kortste ijzeren baquet mat 18,95 en de langste was 19,60 meter. De meest voorkomende lengten, zowel voor de houten als ijzeren schepen, waren : 19,20, 19,30 en 19,35 meter.

Het schip was van 2,48 tot 2,75 meter breed, wat de houten baquets betreft; de breedte van de ijzeren bakken schommelde van 2,50 tot 2,93 meter. In het algemeen bedroeg de breedte voor de ijzeren en houten scheepjes 2,60 en 2,65 meter.

*Bouw : jaar en plaats.*

Onderzoeken wij nu het aantal baquets per jaar gebouwd. Deze lijst werd samengesteld aan de hand van de gegevens uit het Belgisch Binnenvaart-Register <sup>(10)</sup>. Na het jaar vermeldt het eerste getal het aantal houten baquets; het tweede getal heeft betrekking op het aantal ijzeren baquets.

1841 : 1	1868 : 5	1887 : 4 + 1
1846 : 2	1869 : 4	1888 : 3
1848 : 2	1870 : 7	1889 : 11 + 3
1850 : 2	1871 : 7	1890 : 11 + 3
1851 : 2	1872 : 8	1891 : 10
1852 : 2	1873 : 9	1892 : 6 + 4
1853 : 4	1874 : 9 + 1	1893 : 13 + 8
1856 : 2	1875 : 7	1894 : 13 + 6
1857 : 4	1876 : 4 + 4	1895 : 9 + 6
1858 : 4	1877 : 8 + 5	1896 : 7 + 9
1859 : 3	1878 : 5 + 3	1897 : 6 + 3
1860 : 4	1879 : 3	1898 : 2 + 1
1861 : 4	1880 : 4 + 1	1899 : 3 + 2
1862 : 4	1881 : 5	1900 : 1
1863 : 3	1882 : 5	1901 : 4 + 3
1864 : 6	1883 : 7 + 1	1902 : 2 + 16
1865 : 3	1884 : 4	1903 : 4 + 12
1866 : 6	1885 : 2	1904 : 3 + 2
1867 : 3	1886 : 1	1905 : 1 + 4

Voor de latere jaren konden wij aan de hand van de inschrijvingen in de registers der scheepsmeting, volgend overzicht samenstellen :

1906 : 3 + 10	1911 : 1	1916 : 0 + 8
1907 : 2 + 18	1912 : 2	1917 : 30 + 1
1908 : 7 + 10	1913 : 3	1918 : 6
1909 : 0 + 1	1914 : 1	1919 : 2
1910 :	1915 : 1 + 10	



De oudste baquet, vermeld in de registers der scheepsmeting, heette « Berger »; de schipper was Guillaume Van Hoeck uit St Jans Molenbeek en het schip werd in 1836 te La Buisnière gebouwd.

In het Belgisch Binnenvaart-Register, 1906 (6) is het de « Marie », schipper Ch. Stallaert van St Jans Molenbeek. De baquet was 68 ton groot, 19,10 lang, 2,52 m breed en werd te La Louvière in 1841 gebouwd. Merkwaardig is het dat de « Anversois » (1846) de enige baquet is, die in de XIX<sup>e</sup> eeuw te Antwerpen werd gebouwd. Anderzijds blijkt dat na 1900, niettegenstaande het feit dat het gebruik van ijzer voor het bouwen van schepen reeds in 1864 op de scheepswerf Jabon te Ombret werd toegepast, toch nog houten baquets de werven verlieten.

De eerste ijzeren baquet was de « Ville de Breda » van de Société Carrières de Quenast en werd in 1874 te Ombret gebouwd. De Société Carrière de Quenast bezat 14 ijzeren baquets, alle gebouwd te Ombret. In plaats van « Ville-boten » zou men hier kunnen spreken van « Ville-baquets », want alle schepen droegen een naam die begon met « Ville.... ».



*Baquets op de Samber. Elk jaar werd de scheepvaart op deze rivier voor onderhoudswerken onderbroken. Waarschijnlijk is dit hier ook het geval. Een van de baquets is voorzien van een windscherm.*

Deze firma had onmiddellijk het nut ingezien van ijzeren schepen, temeer daar de zware kasseien de houten scheepswand fel beschadigden. De scheepswerf Jabon te Ombret bezat een tijdlang het monopolie voor het bouwen van ijzeren baquets, vermits te Willebroek pas in 1883 de eerste ijzeren baquets de werf verlieten.

Op de 341 houten baquets die vermeld staan in het Belgisch Binnenvaart-Register werden

103	baquets	gebouwd	te	La Louvière
64	»	»	»	Baasrode
46	»	»	»	Boom
26	»	»	»	Hal
23	»	»	»	Willebroek
18	»	»	»	Roux
16	»	»	»	St Jans-Molenbeek
11	»	»	»	Seneffe

Verder werden nog houten baquets gebouwd te Aalst, Anderlecht, Antwerpen, Damprémy, Hamme, Marchienne, Mariemont, Noeveren, Rumst, Rupelmonde, Saint-Ghislain.

Voor de ijzeren baquets is de zaak eenvoudiger. De in 1906 opgegeven baquets werden geconstrueerd te :

Boom :	32
Ombret :	22
Willebroek :	20
Baasrode :	17
Schoten :	4
Temse :	3
Condé :	1

Te Boom werden baquets gebouwd op de scheepswerven van Felix De Ceuster, van Adolf De Ceuster, van N. Joosten, en van De Winter. Te Hal waren de werven De Landsheer en Van Nimmen (zoon) gevestigd. Vader Van Nimmen bouwde baquets te St Jans-Molenbeek. Te Mariemont baatte Colon een werf uit.

Te Baasrode waren de bekende scheepswerven Van Damme en Van Praet gevestigd. De belangrijkste bouwplaats voor houten baquets was La Louvière en de werf aldaar werd bestuurd door Van Praet, broer van hogergenoemde.

Frans Thijs was scheepsbouwer te Klein Willebroek aan de Rupel naast de tolbrug. Plaquet bouwde te Schoten bakjes.



Te Temse waren de scheepswerven Boel gevestigd, waar pas in 1895 de eerste ijzeren spits werd gebouwd. Voor de baquets te Temse gebouwd is het merkwaardig dat zij alle drie van 1903 dagtekenen en toebehoren aan Felix Garlinck, Zuiderlei 154 te Antwerpen.

Slechts een ijzeren baquet was herkomstig van een Franse werf te Condé en werd er gebouwd in 1895.

Omstreeks 1842 bedroeg de kostprijs van een baquet 2.500 F en in 1906 was de aankoopprijs voor een nieuwe baquet gestegen tot 4.500 F.

### *Thuishavens.*

In 1906 voeren

89	baquets van	St Jans-Molenbeek
85	»	» Willebroek
50	»	» Antwerpen
32	»	» Brussel
24	»	» Baasrode
24	»	» Boom
23	»	» Hingene.

Dit zijn de gemeenten waar meer dan 20 baquets, zowel ijzeren als houten, waren ingeschreven. Voor de rest is het een lange lijst, waar eveneens uit blijkt dat baquets bijna uitsluitend thuishoorden in onze Vlaamse gewesten.

Sint Jans-Molenbeek en Willebroek waren bijzonder goed vertegenwoordigd.

### *Het jagen, slepen en zeilen van baquets.*

In het kanaal Brussel-Charleroi werd de baquet aanvankelijk door mensen voortgetrokken, later door paarden.

Bij de openstelling van het kanaal werd een dienst georganiseerd van « haleurs », doch aan dit systeem waren nadelen verbonden en bij K.B. van 28 juni 1833 stond het iedere schipper vrij een trekker te kiezen die hij wou. Alhoewel in dezelfde wet werd bepaald dat de tractie alleen mocht gebeuren door middel van mankracht, was het toch reeds gebleken dat paarden hier goede diensten konden bewijzen.

Doch « la liberté du halage » was ook niet alles. Een firma liet van uit Engeland een aantal ezels overkomen om de baquets voort te trekken. Was gebrek aan kracht de oorzaak of was het te wijten aan

het feit dat deze dieren dit soort werk niet gewoon waren? In elk geval, te veel van deze ezeltjes kwamen in het kanaal terecht. Ook deze tractie werd afgeschaft en de dieren werden verkocht.

De vele onregelmatigheden gaven aanleiding tot de wet van 28 aug. 1838, waarbij de tractie in het kanaal het voorwerp uitmaakte van een openbare aanbesteding.

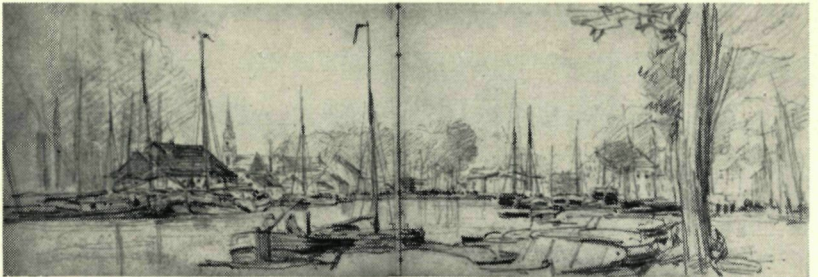
Een onderneming had voortaan dit eigenaardig bedrijf in handen. In 1880 waren het hoofdzakelijk paarden die de dienst verzekerden en was de prijs van het jagen als volgt vastgesteld voor baquets :

0,1439 F per vijfhonderd meter plus 70/100 van deze prijs voor ieder geladen ton van 1000 kg.

Paarden bleken het best geschikt en bleven dan ook op het kanaal deze dienst verzekeren tot zij aan kant werden gezet voor mechanische middelen.

In de Brusselse vaart — ten tijde van de « Lambeers »-sleepboten (deze sleepboten droegen aan ene zijde een groot wiel waarvan uitstekende tanden in een ketting grepen, vastgehecht bij het begin en het einde van een kanaalgedeelte. Het wiel wentelde en bezorgde zo de nodige trekkracht).

De baquet was een kanaalschip en niet geschikt om te zeilen. Toch gebeurde het dat het kleine schip van Klein-Willebroek naar Antwerpen of vice versa kwam zeilen. Zwaarden, achterboot (hij kon immers niet in de sluizen), ankers en ketting behoorden niet tot de scheepsinventaris. Er was voor de baquetschipper echter kans bij « Meester Ward » of bij de « Kabas » te Klein-Willebroek dit getuig te huren.



*Potloodtekening door Henri Seghers. Gezicht op Klein-Willebroek. Rechts op de voorgrond : boten, zwaarden en ankers die de schippers van baquets daar konden huren.*



Met lege baquets zeilen was gevaarlijk. Het schip lag dan te hoog op het water; daarom werd er op Schelde en Rupel in span (twee aan twee) gezeild. Toch gebeurden er weinig ongevallen. Een oude baquetschipper herinnerde zich slechts één ongeluk. Het gebeurde, ongeveer 60 jaar geleden, toen schipper Frans Van den Meerssche, met aan boord de loods H. Steenackers van Klein Willebroek, ter hoogte van St Anneke kapseisde.

Zonder loods mocht een baquetschipper met zijn schip niet op de Schelde varen. Het loodsgeld voor het traject Antwerpen-Klein Willebroek bedroeg omstreeks 1900, 3,50 F en 1 liter bier.

Soms werd de baquet voortbewogen door riemen die ongeveer 6 m. lang waren. Een gat in de bolders op voor- en achterdek maakte het plaatsen van een roeijzer mogelijk. Om te roeien ging men als volgt te werk : langs beide zijden van het vaartuig werd een riem te water gelaten, doch wegens plaatsgebrek was het niet mogelijk deze lange riemen op dezelfde plaats op het dek te bedienen, daarom plaatste de ene roeier zich vooraan en de andere achteraan van het schip.

#### *Lading en bevrachting.*

Wat vervoerden deze baquets ? Allerlei goederen, maar vooral kolen en graan. Kolen van Charleroi naar Brussel, Boom, Antwerpen en Gent. Te Antwerpen werd graan geladen voor het Brusselse en het Walenland. Tarwe werd per hectoliter bevracht. De vrachtprijs voor een reis Antwerpen-Charleroi schommelde van 0,25 tot 0,45 F per hectoliter. Een baquet laadde 850 tot 950 hectoliter. Dit hing af van het gewicht der tarwe. Thans wordt hier op de Schippersbeurs voor de graanreizen nog steeds het gewicht per hectoliter aangegeven.

Omstreeks 1900 bedroeg de vrachtprijs 1,60 F per ton voor het wegbrengen van een lading steen van Boom naar Brussel. Voor een reis Charleroi-Antwerpen schommelde de prijs van 3 tot 3,70 F. De afstand werd afgelegd in een tijdspanne gaande van 8 tot 10 dagen. De seizoenen speelden ook hier een belangrijke rol.

De bevrachting was niet officieel geregeld. Een beurtlijst bestond niet en de schippers moesten er zelf op uit trekken om een vracht te vinden.

Toen was het schippersleven ongewoon hard. Immer vooruit, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Het gebeurde meermaals dat vrouw en/of kinderen dagenlang in het trekzeel moesten lopen om het schip voort te trekken. Kinderen kregen geen kans om naar school te gaan.

Deze mensen leefden los van de maatschappij en kenden alleen hun eigen schipperswereldje. De grootste zorg werd besteed aan het onderhoud van hun schip, want zij waren trots op hun baquet.

Enkele oude schippers verstrekten ons belangrijke inlichtingen. Zij en alle personen die ons voor de samenstelling van deze korte studie behulpzaam waren, danken wij oprecht voor de steun en belangstelling.

#### BIBLIOGRAFIE EN GERAADPLEEGDE WERKEN

- (1) BOCK, R. de, *De Belgische handelsvloot rond het midden der XIX<sup>e</sup> eeuw*, in : Mededelingen van de Academie der Marine van België, boek II, 1938-1939.
- (2) BOCK, R. de, en M. SEGHERS, *Binnenvaartuigen en visschersschepen op de Schelde rond 1900*, Antwerpen, 1942.
- (3) BOCK, R. de, *Uit onze iconografische afdeling*, in : Mededelingen van de Marine Academie van België, boek X, 1956-1957.
- (4) *Brussel, grote binnenhaven, binnenlandse zeehaven 1555-1955*, Brussel, 1955.
- (5) DEHEM A., *Etude sur le matériel de la navigation intérieure circulant en Belgique*, in : Annales des Travaux Publics, tome VI, Bruxelles, 1901.
- (6) *Etat général de la Marine Marchande belge et des bateaux naviguant à l'intérieur au 31 décembre 1846*, Anvers, 1847.
- (7) KONIJNENBURG, E. van, *L'architecture navale depuis ses origines*, 3 dln, Bruxelles, 1895-1905.
- (8) LECOINTE, A., *Rapport sur le développement de la construction navale en Belgique*, Bruxelles, 1900.
- (9) LELONG, N., *Les bateaux spéciaux à la Belgique et à la Hollande*, Paris, 1896.
- (10) RENTERGHEM, A. van, *Belgische Binnenvaart-Register*, vierde uitgave, Antwerpen, 1906.
- (11) VIFQUAIN, J. B., *Des voies navigables en Belgique*, Bruxelles, 1842.
- (12) *Voies navigables de la Belgique*, 2 dln, Bruxelles, 1880.
- (13) WALLE, W.P., van, *La navigation intérieure en Belgique*, Bruxelles, 1938.
- (14) WILLIAME, P., *Le canal de Charleroi à Bruxelles, son histoire, son avenir*, Namur, 1931.