

# De Belgische Handelsvloot rond het midden der XIX<sup>e</sup> eeuw

*Mededeeling door den Heer R. De Bock,  
lid der Raadgevende Commissie der Musea Steen en Vleeschuis te  
Antwerpen, op de zitting van de Historische Afdeling der Akademie  
van Marine, den 25<sup>en</sup> Maart 1939.*

---

Wij kwamen onlangs toevallig in bezit van een brochure destijds uitgegeven door de «Courrier d'Anvers» en getiteld «Etat Général de la Marine Marchande Belge et des Bateaux naviguant à l'intérieur au 31 décembre 1847» (zie titelblad volgende bladzijde).

---

Bij nadere inzage bleek deze brochure de in België thuishoorende schepen op te geven die op 31 December 1847 bestonden, zoowel zeeschepen als binnenvaartuigen en daarbij ook de visscherschepen uitgerust voor de zeevisscherij. De riviervisscherij waartoe onder meer de Antwerpsche knotsen, de Willebroeksche en Boomsche visschersbooten, de palingbotters van Baasrode behooren, worden jammer genoeg niet opgegeven.

---

Voor wat de zeevaart en de binnenvaart aangaat is het zeer interessant, dat onze lijst niet alleen den naam van de schepen opgeeft, maar daarbij voor de zeevaart den naam van den eigenaar en van den kapitein, de tonnemaat, de soort, de thuishaven, het jaar en de plaats van den bouw van het schip, den aard van het klinkwerk (ijzer of koper), of het schip van hout of van ijzer gebouwd werd, of het met koper bekleed werd en wanneer het voor het laatst in reparatie kwam, terug met koper bekleed werd, enz. Voor de binnenvaart, en voor de zeevisscherij, wordt opgegeven naam en soort van het schip, naam van den eigenaar en van den kapitein, tonnemaat, jaartal van den bouw en thuishaven.

---

Bij middel van deze gegevens, door de lijsten van de in Antwerpen in 1847 binnenkomende en uitgaande schepen na te zien,

# ÉTAT GÉNÉRAL

DE LA

**MARINE MARCHANDE BELGE**

ET DES

**BATEAUX NAVIGUANT A L'INTÉRIEUR.**

Au 31 Décembre 1847,

**Publié par le COURRIER D'ANVERS**



**ANVERS :**

IMPRIMERIE DE J. P. VAN DIEREN ET COMP. REMPART DES TAILLEURS DE PIERRES.

—  
1847.



de oude havenreglementen na te gaan, de kranten van dat jaar met hunne advertenties en dagelijksche berichten door te lezen, kwamen wij er toe ons een tamelijk duidelijk beeld te vormen van de toestanden hier te lande op scheepvaartgebied rond het midden der XIX<sup>e</sup> eeuw.

Om te beginnen hebben we het materiaal dat bovenvermelde brochure ons verstrekt, bestudeerd en geklasseerd en kwamen wij alzoo tot de volgende vaststelling voor wat zeevaart en binnenvaart betreft; de visscherij laten wij hierbij buiten beschouwing:

De Belgische handelsvloot telde op 31 December 1847  
135 zeeschepen

met een gezamenlijke tonnemaat van

26.688 Ton (wij vermoeden: netto)

wat een gemiddelde geeft van 197 Ton per schip. (1)

Slechts twee schepen worden opgegeven als zijnde van ijzer gebouwd, namelijk twee schoeners van 133 en 134 Ton, de Ville de Liège en de Ville d'Ostende, thuis hoorende te Luik en te Oostende.

Wij komen nog terug op het feit dat Luik in onze lijst vermeld wordt als thuishaven voor zeeschepen.

---

Het grootste schip was de Emmanuel, een driemaster van 851 Ton, toebehoorend aan N. J. De Cock et Frère, een reederij van Gent, te Antwerpen gebouwd in 1834, varende onder bevel van Kapitein T. Swarts, koper geklonken, met een koperen buitenhuid voorzien, en in 1846 nagezien en hersteld.

Het kleinste schip was de Twee Gebroeders, een Oostendsche sloep van 42 Ton, kapitein Gillegodt, toebehoorende aan de reederij J. De Boninge, die benevens deze sloep varende in de koopvaardijvloot, ook verschillende visscherssloepen bezat. Laten wij hierbijvoegen dat voor Antwerpen bij de visschersvaartuigen ook een sloep vermeld wordt, n.l. de Zeldenrust, ex «Stad Antwerpen».

---

(1) In 1937 telde de Belgische handelsvloot 92 zeeschepen metende 237.000 Ton, dus een gemiddelde van 2.576 Ton per schip.

omgebouwd in 1847, die na het seizoen van de haringvisserij als kustvaarder gebruikt werd.

Ingedeeld volgens de soort vinden wij :

5	voldriemastschepen .....	metende	309 tot 851	Ton
23	driemastbarken .....	»	187 tot 432	Ton
22	brikken .....	»	150 tot 285	Ton
2	schoenerbrikken .....	»	132 en 222	Ton
31	schoeners .....	»	79 tot 208	Ton
17	schoenerkoffen .....	»	84 tot 281	Ton
4	koffen .....	»	60 tot 98	Ton
1	smak .....	»	102	Ton
1	galjoot driemastbark .....	»	275	Ton
2	galjoten .....	»	202 en 209	Ton
13	pleiten .....	»	70 tot 105	Ton
6	bijlanders .....	»	62 tot 82	Ton
5	sloepen .....	»	42 tot 58	Ton
	en			
3	stoomschepen .....	»	261-303-496	Ton

Onze handelsvloot telde dus slechts :

3 stoomschepen

te weten :

de Antwerpen	303 Ton van de Antwerpsche reederij «Société Anversoise», te Antwerpen gebouwd in 1838.
de Bombay	496 Ton, met Brugge als thuishaven, eigenaar Thompson, gebouwd te Brugge in 1840.
en de Princess Victoria	261 Ton, van de Antwerpsche reederij «Société Anversoise», in Engeland gebouwd in 1835.

T. Jackson is kapitein van het laatste schip; voor de twee eerste stoomschepen wordt geen kapitein vermeld.

Als thuishavens voor onze verschillende zeeschepen, vinden wij vermeld :



Antwerpen .....	met 57 eenheden
Oostende .....	» 26 »
Brussel .....	» 17 »
Gent .....	» 14 »
Brugge .....	» 7 »
Leuven .....	» 4 »
Boom .....	» 2 »
Temsche .....	» 2 »
Luik .....	» 2 »
Mechelen .....	» 2 »
Hamme .....	» 1 »
Nieuwpoort .....	» 1 »

---

Dat Leuven een zeehaven was, wisten we : op de lagere school leerden we dat reeds. We wisten trouwens dat het kanaal van het Zennegat naar Leuven geen vaste bruggen telde, teneinde schepen met vasten mast toe te laten tot Leuven te varen, en dat het vóór enkele jaren nog veel moeite gekost heeft om tot het bouwen van een vaste spoorbrug te Mechelen te kunnen overgaan. Leuven, eigenaarster van het kanaal, tot het graven waarvan in 1750 toelating verleend werd bij octrooi van Maria Theresia, beriep zich nog steeds op zijn rechten en had zwarigheden tegen het bouwen dezer brug die aan het kanaal zijn karakter van zeekanaal ontnam.

Maar voor Luik was het ons niet bekend dat deze stad in 1847 een zeehaven was met twee er thuishorende zeeschepen. (Mogelijk was Luik de gemeente waar de schepen ingeschreven waren, en voeren zij steeds van en op Antwerpen ; ook voor Brussel is het niet zeker dat de aldaar ingeschreven zeeschepen werkelijk deze stad als thuishaven hadden.)

---

Van deze 135 zeeschepen waren er 109 in Vlaanderen en Brabant gebouwd, en wel :

39 te Antwerpen, te weten :	2 driemastschepen
	12 driemastbarken
	9 brikken
	9 schoeners

	5	schoenerkoffen
	1	galjoot-driemastbark
en	1	stoomschip
23 te Oostende, te weten :	2	driemastbarken
	1	brik
	13	schoeners
	5	sloepen
en	2	bijlanders
13 te Boom, te weten :	3	driemastbarken
	2	brikken
	1	schoener
	1	schoenerbrik
	5	schoenerkoffen
en	1	galjoot
6 te Brugge, te weten	1	driemastbark
	4	brikken
en	1	stoomschip
3 te Gent, te weten :	1	driemastbark
	1	schoener
en	1	schoenerkof

Verder vinden wij vermeld als bouwplaats : Brussel met één schoenerkof, Nieuwpoort met één schoener, Dendermonde met één bijlander, Baasrode met één schoenerkof en één pleit, Hamme met één pleit, Mechelen met één galjoot, en verder zonder nadere plaatsaanduiding : Brabant met één schoenerkof en één pleit en Vlaanderen met één kof, negen pleiten, één smak en drie bijlanders.

---

Gerangschikt volgens het jaar van den bouw, vinden wij dat in 1847 voeren :

één schip .....	gebouwd in	1797
twee schepen .....	»	1800
één schip .....	»	1804
één schip .....	»	1805
één schip .....	»	1810
één schip .....	»	1813
vier schepen .....	»	1814



drie schepen .....	»	1816
één schip .....	»	1821
twee schepen .....	»	1824
één schip .....	»	1826
drie schepen .....	»	1827
twee schepen .....	»	1828
drie schepen .....	»	1829
drie schepen .....	»	1830
één schip .....	»	1831
één schip .....	»	1832
drie schepen .....	»	1833
vier schepen .....	»	1834
twee schepen .....	»	1835
twee schepen .....	»	1836
zeven schepen .....	»	1837
zes schepen .....	»	1838
elf schepen .....	»	1839
acht schepen .....	»	1840
vier schepen .....	»	1841
vijf schepen .....	»	1842
één schip .....	»	1843
vijf schepen .....	»	1844
vier schepen .....	»	1845
zes schepen .....	»	1846
vier schepen .....	»	1847

Dus :

één .....	van vóór	1800	
vijf .....	van	1800 tot	1810
acht .....	»	1811 »	1820
vijftien .....	»	1821 »	1830
vijf en veertig .....	»	1831 »	1840
negen en tachtig .....	»	1841 »	1847

De oudste zijn bijlanders, pleiten, een kof en een schoener, allen in Vlaanderen gebouwd.

De jongste zijn driemastbarken, brikken en schoeners, gebouwd te Antwerpen, Boom, Brugge en Oostende.

Wij wenschten ook na te gaan hoeveel van deze schepen onder Belgische gezagvoerders vaarden en hoeveel er onder vreemde kapiteins stonden. Hier konden wij slechts op arbitraire wijze te werk gaan en als vreemde kapiteins alleen de beslist vreemd klinkende familienamen noteeren, zooals: Schludde, Gress, Schmidt, Moryson, Schottey, Barkenstein, Rickmers, Pienschke, Mintz, Jepsen, Knudsen, Dofty, enz. Wij vinden dan voor :

17 schoenerkoffen ...	vijf	eenheden onder vreemde bevelvoering
4 koffen .....	drie	idem
13 pleiten .....	zes	idem
31 schoeners .....	zeven	idem
5 driemastschepen ...	twee	idem
22 brikken .....	vijf	idem
1 galjoetdriemast- schip .....	één	idem
3 stoomschepen ...	één	idem
23 driemastbarken ...	één	idem

Ten laatste noteerden wij nog, voor wat Antwerpen betreft, de toenmalige reederijen, ten getalle van 29, te weten :

J. B. Donnet & C <sup>o</sup>	bezittende	1 driemastbark
	en	1 driemastschip
Société Anversoise	»	2 stoomschepen
F. H. Nieberding	»	1 schoenerkof
Waegemans & Gislain	»	2 brikken
Michiels Loos	»	1 driemastbark
	en	1 brik
H. Hansen	»	1 pleit
Schmidt	»	1 pleit
L. Falcon	»	1 schoener
Jean Key	»	2 driemastbarken
Wwe P. J. Van Look	»	1 schoenerkof
J. A. Elsen & Van Linden	»	2 schoenerkoffen
Elskamp Frères	»	2 brikken
P. Serruys	»	1 driemastbark
E. A. Weber	»	1 driemastbark
	en	1 brik
E. Van Regemortel	»	1 schoener
	en	1 driemastschip



G. Kempeneers & Otto	bezittende	1 schoener
Neddogendale	en	1 brik
Thyssen Laermans	»	1 schoener
Otto-Neddogendale	»	1 schoener
Th. De Cock & F. Bisschop	»	1 driemastbark
N. J. De Cock & Frère	»	1 driemastbark
G. Kempeneers	»	1 brik
David & De Boe	»	1 schoenerkof
	en	1 brik
Cateaux-Wattel & C <sup>o</sup>	»	1 driemaster
	en	2 driemastbarken
J. A. Huysmans	»	1 brik
J. A. Huysmans & Dierckx	»	2 driemastbarken
J. Retsin & De Groof	»	2 schoeners
J. Retsin	»	1 brik
		2 schoenerkoffen
De Decker-Cassiers	»	2 schoeners
		2 brikken
		1 kof
		1 driemaster
		1 schoener
Spilliaerdt Caymax	»	2 galjoot-driemast- barken
		2 schoenerkoffen
		1 kof
		1 driemastbark

Hoe zit het nu met de bedrijvigheid dezer vloot.

Zonder hierover bepaalde gegevens te bezitten weten wij toch dat destijds ook in de zeevaart het hedendaagsche jachtende bedrijf onbekend was.

De reizen duurden veel langer dan nu en het verblijf in de havens eveneens.

Zoo zien wij in de advertenties die in 1847 in de toenmalige dagbladen voorkomen, dat bijv. de driemastbark Louise, 250 Ton, lading inneemt vanaf 4 Februari en eerst op 17 Maart vertrekt naar Singapore-Batavia, en dat de brik Adèle, 258 Ton, lading

inneemt van af 29 Januari en pas op 4 Maart vertrekt naar St. Tomas in Guatemala.

Beide schepen varen met subsidie van de Belgische regeering.

Voor alle inlichtingen moest men zich wenden tot de Firma Ch. Grisar, W. J. Marsily en A. E. Retsin te Antwerpen.

De Antwerpsche schrijver van den havenkant, Lode Baekelmans, vertelt ons ook hoe in zijn jonge jaren de zeilschepen weken en soms maanden in het dok bleven liggen. Al deze houten schepen moesten ook regelmatig naar de kielkaai, er moest gedurig aan getimmerd worden, boorden of koperen huidplaten vernieuwd worden, de voegen en naden gebreed en gekalfaat, enz.

Toch hebben wij hiervoor gezien dat sommige schepen onzer vloot een mooien ouderdom wisten te halen bij al die gedurig te herstellen slijtage.

---

Waarheen voeren de schepen van onze Belgische vloot ?

Zoo wat overal heen. Wij bezaten een paar regelmatige diensten op :

1°) Rio de Janeiro, met de brikken Windhond en Adèle, de driemastbarken Indépendance en Dyle, de schoeners Belgique en Industriel en de schoenerbrik National.

2°) New York, met de driemastbarken Harriet en Amalia.

Voor de eerste lijn was agent : de Firma Ch. Grisar, W. J. Marsily & A. E. Retsin, Antwerpen ;

voor de tweede lijn : de Firma H. Serigiers, eveneens te Antwerpen.

Verder voeren onze driemastschepen, barken en brikken op Havana, Honduras, de Afrikaansche kusten, op Montevideo, Odessa, Port au Prince, Pernambuco, enz. Maar ook de kleinere eenheden, alhoewel deze hoofdzakelijk kustvaart bedreven, voeren zoo wat in alle richtingen. Zoo zien wij in de dagelijksche havenberichten van binnenkomende en uitgaande schepen, dat onze schoeners varen op Messina (om fruit), Liverpool, Belfast, Ville Nova, Para, Mogador, Lissabon, Constantinopel, Bahia, Pernambuco, Londen, Marseille, enz.

Onze galjoten, schoenerkoffen, pleiten en bijlanders, doen voor de schoeners niet onder. Buiten de havens van de Engelsche,



Fransche en Hollandsche kusten vinden wij opgegeven dat onze schoenerkof Fanny naar Messina vaart om fruit, Loochristy vaart naar Odessa, de Gustav Adolph van 210 Ton vaart naar Havana, de Mary naar Marseille, de Jeannette Maria van 225 Ton naar Rio de Janeiro en naar Havana. De bijlander Jonge Jacob, 62 Ton, vaart naar Stockholm, enz.

Onze driemastschepen, barken en brikken vinden winst bij het overbrengen van landverhuizers naar Amerika. Vooral Duitschers vertrekken langs onze haven. Soms gebeurt het dat de stad vol landverhuizers zit, dat er geen logementen genoeg zijn en de landverhuizers bij burgers moeten ondergebracht worden. Andere keeren ligt een tiental schepen weken in het dok te wachten en komen er weer geen landverhuizers opdagen. Het landverhuizersbedrijf scheen niet erg geregeld. De kranten uit dien tijd spreken gedurig over dit bedrijf, vertellen steeds de wederwaardigheden van die sukkelars, of er veel toegekomen zijn, welke schepen er met landverhuizers vertrokken en naar waar, enz.

---

Om ons een beeld te vormen van het havenbedrijf zelve in dien tijd, kunnen wij de toenmalige havenreglementen nagaan. Hierover zou een speciale studie te maken zijn.

Meer in verband met het verblijf in de haven van de schepen rond het midden der XIX<sup>e</sup> eeuw, willen we hier toch even eenige bepalingen aanhalen uit de reglementen op het gebruik der kielkaaien, het meeren der schepen, het ballasten en ontballasten der schepen en eenige bevoegdheden vermelden van de «Commissaires Maritimes».

Wij spraken hierboven van kielkaaien. Het gebruik hiervan werd geregeld bij Gemeente reglement van 20 Mei 1845. Zij waren gelegen ten Noorden en ten Zuiden van het groote dok en de noodige gereedschappen om kiel te halen werden aan de belanghebbenden verschaft door den sluismeester.

Ergens anders mocht men geen kiel halen. Het was nochtans toegelaten gebruik te maken van de bank bestaande tegen de Zeeuwsche Korenmarkt om het ondergedeelte der schepen te heeten en te teeren.

Voorafgaandelijk moest een toelating bij den havenmeester

gehaald worden, zoowel voor het kielhalen als voor het op de bank zetten.

De gereedschappen of toestellen van den sluismeester werden twee maal per jaar, door een commissie van deskundigen, op de kosten van den sluismeester bezichtigd. Die zal dus wel zijn profijt gehad hebben bij het verschaffen van zijn gereedschap, alhoewel ons reglement vermeldt dat de huurprijs voor het gebruik der kielkaaien of der bank, alsmede der gereedschappen, voldaan moet worden bij den Gemeenteontvanger.

Deze huurprijs beliep voor de kielkaaien, per 24 uren voor een schip van minder dan 100 Ton : fr. 0.16 per Ton, en verminderde per 50 Ton opwaarts tot fr. 0,08 voor een schip van 400 Ton of meer.

Voor het gebruik van de bank tegen de Zeeuwsche Korenmarkt betaalde men voor één tot drie dagen :

voor een schip van 50 Ton of minder :	fr. 6.—
51 tot 150 Ton :	fr. 12.—
151 Ton of meer :	fr. 18.—

voor elken volgenden dag, respectievelijk fr. 2.—, fr. 4.— en fr. 5.—.

Op het meeren der schepen werd op 11 April 1845 ook een gemeentereglement uitgevaardigd. Het bevatte verschillende bepalingen tot het voorkomen van schade aan de kaaien, hoofden, hunne deksteen, hoeden en rijpalen, het alles op straf van boeten van 1 tot 15 frank en gevangenisstraf van 1 tot 5 dagen.

---

Bij koninklijk besluit van 8 Maart 1843 werden de attributies vastgesteld, toegekend aan de «Commissaires Maritimes», t.w. bij het aanmonsteren, het vormen der monsterrollen, het revue passeeren der bemanning bij aankomst en vertrek der vreemde schepen (om te voorkomen dat Belgen meegenomen werden die niet regelmatig aangemonsterd zouden zijn, enz.), het aanhouden van deserteurs, het viseeren der paspoorten der passagiers, enz.

Voor al deze diensten moest er betaald worden. Het revue passeeren der bemanning kostte bij 't binnenkomen fr. 5.— plus fr. 0,50 per man, bij 't uitvaren fr. 2.— ; het aanhouden en naar boord brengen van een deserteur kostte fr. 12.—, enz.



Het ballasten en ontballasten der schepen waren het onderwerp van een tamelijk uitgebreid reglement door den Gemeenteraad van Antwerpen vastgesteld en uitgevaardigd op 15 Mei 1851. Het was in dien tijd niet altijd gemakkelijk retourvrachten te vinden, en dikwijls vertrok men op ballast of kwam men met ballast geladen in onze haven aan. Deze ballast bestond gewoonlijk uit zavel, in sommige gevallen uit steen- of mijngruis (décombres de bâtisses ou de carrières) of kassijen en dergelijke.

Er was een speciaal stadskantoor voor ingesteld, waar de ballastschippers moesten aangenomen worden, waar hunne schuiten ingeschreven werden, enz.

De inhoud der ballastschuiten werd door een gemeentelijke commissie vastgesteld, voor- en achterstevan werden van merken voorzien die den diepgang aangaven der ledige schuit en vervolgens per meerdere ladingen van 2 tot 2 Last (van ieder twee Ton), de schuiten kregen een nummer, enz.

Verder bepaalt het reglement nauwkeurig de wederzijdsche verplichtingen van ballastladende scheepskapitein en ballastleverende schipper en wordt het heele bedrijf geordend.

Voor het ballasten moet betaald worden per last zavelballast van 2000 kg.

op de rivier .....	fr. 2.10
in de dokken of aan de kade .....	fr. 2.25

Het ontballasten kost:

op de rivier .....	fr. 1.40
in de dokken of aan de kade .....	fr. 1.55

---

De meeste bepalingen van hoogergenoemde gemeentelijke reglementen waren reeds vervat in het «Have-Reglement van Antwerpen van 1835», dat daarbuiten een «Tarief,» bevat, «der te betaelene Regten voor het gebruyk der Kookhuysen (Cuisines publiques) van den Bassin», een «Tarief voor het Dokregt», een «Tarief voor den Doctor der Quarantaine op de rheed van Antwerpen», enz.

Het zou ons te ver voeren hier al deze verschillende tarieven te bespreken.

Alleen willen we nog vermelden dat het Reglement van 1835 ook nog een hoofdstuk bevat over de «Zuyverheyd». Daarin wordt onder meer gezegd dat de kapiteins of schippers van tegen de kade liggende schepen, deze kade minstens eens per dag moeten keeren en de «vuyligheyd in hoopen doen vergaederen aen den voet der boomen en reverbeer-staeken» en ook dat «de vuyligheden van elk schip in manden of tobben moeten gebragt worden naer de plaetsen in den voorgaenden artikel tot hun verblijf aangewezen» dus den «voet der boomen en reverbeer-staeken».

---

Ten slotte vermelden wij nog dat in 1847 te Antwerpen 1919 zeeschepen aankwamen met een gezamenlijke tonnemaat van 529.619 Ton, dus een gemiddelde tonnemaat hebbende van 169 Ton. Van die 1919 schepen voeren er 257 onder Belgische vlag met een gezamenlijke tonnemaat van 45.968 Ton, of 179 Ton per schip. (1) Verder voeren binnen :

363 Engelsche	schepen
177 Hannoversche	»
174 Deensche	»
145 Pruissische	»
130 Mecklemburgische	»
113 Zweedsche	»
108 Hollandsche	»
100 Noorweegsche	»
97 Fransche	»
61 Amerikaansche	»
49 Russische	»

en verder schepen uit Lübeck, Oldenburg, Oostenrijk, Napels, Hamburg, Bremen, Spanje, Portugal, Brazilië, Toskanen, Griekenland en Kniphausen.

Op 1 Januari 1847 lagen er in de haven 93 zeeschepen, waarvan 14 onder Belgische vlag.

---

(1) In 1937 voeren te Antwerpen binnen : 12.386 zeeschepen met 25.118.000 Ton waarvan 586 onder Belgische vlag, met 1.115.000 Ton.



Laat ons nu terugkeeren tot onze «Etat Général de la Marine Marchande Belge et des Bateaux naviguant à l'Intérieur au 31 décembre 1847» en de samenstelling nagaan van de toenmalige vloot van binnenschepen.

Onze lijst vermeldt :

410 binnenschepen

met een gezamenlijke tonnemaat van :

32.070 Ton

dus met een gemiddelde van 77 Ton per schip.

Ingedeeld volgens de soort, vinden wij :

82	pleiten, metende .....	43 tot 179	Ton
63	otters, metende .....	21 tot 92	Ton
	(één otter wordt vermeld met 167 Ton)		
61	poenen, metende .....	17 tot 79	Ton
	(één poen wordt vermeld met 112 Ton, één met 137 Ton)		
52	Denderschepen, metende .....	55 tot 96	Ton
	één met 188 Ton		
44	westerlingen, metende .....	43 tot 105	Ton
	twee met 130 Ton		
41	gaffelaars, metende .....	43 tot 120	Ton
	één met 140 Ton		
27	bijlanders, metende .....	46 tot 118	Ton
23	grootte baquets, metende .....	139 tot 222	Ton
11	kleine baquets, metende .....	48 tot 58	Ton
	één met 86 Ton		
2	koggen, metende .....	22 en 39	Ton
2	sneeken, metende .....	32 en 71	Ton
1	spriet, metende .....	43	Ton
en 1	tjalk, metende .....	60	Ton

Deze vloot hoorde thuis in de volgende gemeenten :

Boom .....	47	eenheden
Antwerpen .....	43	»
Gent .....	28	»
Dendermonde .....	24	»
Aalst .....	17	»
Mechelen .....	14	»

Hamme .....	12	»
Ninove .....	12	»
Rupelmonde .....	11	»
Brugge .....	10	»

De overige 192 binnenschepen zijn verdeeld over 70 verschillende thuishavens. Vermelden wij nog dat wij voor de havens van de Rupel en Bovenschelde-streek (Boom, Niel, Eikevliet, Willebroek, Baasrode, Thielrode, Rumst, St. Amands, Wintham, Klein Willebroek, Hingene, Temsche, Weert, Puurs, te zamen 113 eenheden tellen.

De Denderschepen hooren haast zonder onderscheid thuis in de steden en dorpen langs den Dender : Lessen, Geeraardsbergen, Denderleeuw, Ninove, Aalst, Dendermonde, enz.

De westerlingen hooren meest thuis in West Vlaanderen en ook in Oost Vlaanderen.

Voor de baquets worden Waalsche gemeenten vermeld, zooals Seneffe, Pommerœil, Colonne, Antoing, Blarê, Peronne, Doornik en Rangie.

Te Antwerpen hooren thuis :

	10	pleiten
	9	poenen
	5	bijlanders
	3	Denderschepen
	1	otter
	4	gaffelaars
	2	sneeken
	1	spriet
	1	groote baquet
en	7	kleine baquets

Wanneer werden deze schepen nu gebouwd.

Van 93 éénheden kennen we het jaartal niet. Van de overige 317 éénheden werden gebouwd :

8	.....	vóór 1800
20	.....	van 1801 tot 1810
50	.....	» 1811 » 1820



94	.....	»	1821	»	1830
97	.....	»	1831	»	1840
48	.....	»	1841	»	1847

De oudste schepen vinden we bij de pleiten, poenen, gaffelaars en Denderschepen. Baquets zijn haast allen van jongeren datum. Ook de otters zijn van tamelijk jongen datum :

van 11 dezer is het jaar van den bouw niet gekend.

4	werden	gebouwd	van	1811	tot	1820
6	»	»	»	1821	»	1830
29	»	»	»	1831	»	1840
13	»	»	»	1841	»	1847

Het feit dat de otters die in 1847 in de vaart waren, dagteekenen van na 1830 op enkele uitzonderingen na, wil nog niet zeggen dat vroeger geen otters gebouwd werden. Maar toch vragen wij ons af of hieruit niet mag afgeleid worden dat de otter een tamelijk jong scheepstype is of een jongere naam voor het oude zuivere pleit-type zooals dit type bewaard bleef in de zeepleit. Onze rivierpleit zooals wij die nog gekend hebben was reeds meer naar den baquet-vorm overgegaan.

Eigenaardig is het in ieder geval dat we het woord otter nog nooit aantreffen in oudere scheepswoordenboeken of handleidingen over scheepsbouw of werken die scheepstypes beschrijven.

Laten wij hier nog bijvoegen dat de otters bijna uitsluitend thuis hoorden in het Rupel-Schelde gebied.

Eigenaardig is het verder nog aan te merken dat indien de meeste zeeschepen gebouwd werden, zooals wij hooger gezien hebben, na den Hollandschen tijd, namelijk :

45	.....	van	1831	tot	1840
en 89	.....	»	1841	»	1847

ook de binnenschepen in groot aantal gebouwd werden in de zelfde periode, namelijk :

97	.....	van	1831	tot	1840
en 48	.....	»	1841	»	1847

alhoewel we hier moeten aanstippen dat een flink aantal reeds onder de Hollandsche periode gebouwd werd, namelijk :

94	.....	van	1821	tot	1830
----	-------	-----	------	-----	------

Ik weet niet of we op absolute wijze uit al deze gegevens mogen afleiden dat er onder de Fransche overheersching niet of bijna niet

gebouwd werd. Immers onze lijst dateert van 1847 en vele schepen gebouwd vóór 1815 kunnen reeds verdwenen zijn. We weten nochtans dat onder het Fransche bewind de te Antwerpen heringevoerde scheepsbouwnijverheid voor de zeevaart hoofdzakelijk den militairen scheepsbouw ten doel had, terwijl de continentale blokkade zeker voor handel en zeevaart in onze gewesten niet voordeelig kan geweest zijn. Er kan ook in dit verband nog gewezen worden op de Fransche kaperspraktijken die het in dien tijd onzen zeehandel danig lastig maakten.

M. E. Solvyns, «Officier du Port d'Anvers», bekleog zich daar reeds over in een brochure verschenen te Antwerpen bij den drukker Parys in 1799. De man zegde onder meer :

.....

..... On dirait même, en le voyant, si l'on n'était parfaitement persuadé de la liberté de l'Escaut, que ce beau fleuve porte encore les fers, que la Nation française vient de briser. Quel peut donc avoir été la cause d'un changement aussi subit, d'un dépérissement aussi total ? Serait-ce la multitude des Corsaires ennemis, qui, couvrant les Mers dans nos parages, interceptent les Bâtiments destinés pour nos Ports ?

.....

Combien n'a-t-on pas vu, et ne voit-on pas encore journellement, des Armateurs de Dunkerque, de Boulogne, de Calais, de Rouen, de Dieppe, etc. stationner de simples chaloupes, armées en corsaires dans les bouches mêmes de l'Escaut, y enlever, soit bien, soit mal, des Bâtiments neutres, venant d'Hambourg et d'autres ports voisins, destinés pour Anvers, et uniquement chargés de marchandises appartenant à des sujets Français, conduire ces Bâtiments à Dunkerque, ou ailleurs, les faire condamner, comme bonne prise, souvent sur le prétexte d'y avoir trouvé un seul coupon, de soit-disant étoffe anglaise, qui, peut-être, y a été malicieusement chargé, au lieu du départ, par quelque correspondant secret de l'Armateur, ou y a été clandestinement fourré par le Capteur, même au moment de la prise, s'appropriant ainsi, sous un spécieux prétexte, et ensuite d'une sentence, extorquée souvent à des Juges circonvenus, une cargaison entière, qui appartient à des frères, qui agissent de bonne foi, n'ont dans tout les cas aucune part à la prétendue contravention à la Loi, et dont cette confiscation cependant entraîne la ruine, tandis que ces Armateurs s'enrichissent ainsi, non du bien appartenant à



l'ennemi, et que le droit de la guerre leur alloue, mais des dépouilles de leurs propres Concitoyens, faisant comme eux, partie de la grande Nation !

Ce que j'avance est si universellement connu et basé sur des preuves si réitérées, qu'il n'a pas besoin d'affirmation ultérieure : la violence exercée encore en dernier lieu contre le Navire Danois, *La Dame Elisabeth*, commandé par le Capitaine Hans-Peter Breckwoldt, destiné de Hambourg et d'Altone pour le Port d'Anvers (1), doit seul faire seigner tout cœur honnête, et jette un découragement total parmi tous les Négocians.

.....

Solvyns haalt nog het volgende typische geval aan :

Au mois de Germinal de l'an VI, le bateau marchand, de semaine, de Rotterdam à Gand, qui ne passe que par les canaux de l'intérieur, fut intercepté dans ceux de la Zélande, arrêté par un Armateur de Dunkerque sur le territoire de la République Batave, et conduit à Flessingues ; et, pour faire annuler une prise aussi extra-ordinaire, les intéressés, dans le chargement, ont été forcés d'intenter, et de soutenir un procès en forme.

---

(1) Le Navire, *La Dame Elisabeth*, commandé par le Capitaine Hans-Peter Breckwoldt, parti de Hambourg le 10 Thermidor an VI, pris dans l'embouchure même de l'Escaut le 21 du dit mois par les Corsaires Le Furet et l'Enjeoleur, de Boulogne, et conduit à Ostende, vient d'être condamné par le Tribunal de Dunkerque, et cette condamnation a été confirmée par celui de Douay : ce Bâtiment était-il donc ennemi ? Sa cargaison tombait-elle dans le sens de la Loi du 29 Nivôse ? Comme propriété ennemie, ou venant de l'Angleterre, l'un et l'autre a été prouvés par les réclamateurs ne pas exister, et cependant cette cargaison, qui toute appartient à des Français ou à des Concitoyens Hambourgeois, comme on le voudra : la qualité de Neutre ou de Français, devant être égale à la sûreté des spéculations maritimes, vis-à-vis des Corsaires Français : est condamnée comme bonne prise ; et déjà en ce moment les Capteurs en font la vente à leur profit, ils étaient et sont encore persuadés, qu'il n'y avait à bord de la Dame Elisabeth, aucune marchandise anglaise ; ils sont intimement convaincus, que le Bâtiment ne vient point de l'Angleterre ; mais il suffit que leur sordide intérêt ait convoité d'un œil avide la propriété d'autrui ; et pour réussir à se l'approprier, ils ont pressuré, pour ainsi dire, les dispositions de l'ordonnance de 1681 et les autres Lois antécédentes, relatives à la navigation des Neutres, pour extorquer aux Juges la sentence qu'ils viennent d'obtenir, sur des motifs que des pièces de la procédure feront passer aux yeux de tout homme équitable ; mais, surtout impartial et honnête pour de vrais faux fuyans.

Van al de scheepstypes die onze lijst vermeldt, is niets overgebleven. Allen zijn uit de vaart verdwenen, zoowel wat de zeevaart als de binnenvaart betreft (met uitzondering van de baquets voor de binnenvaart).

Op zee hebben het stoomschip en het motorschip het zeilschip nagenoeg geheel verdrongen en in de binnenvaart heeft de motor eveneens het zeilvaartuig vervangen. We kunnen zulks betreuren maar er valt niet aan te verhelpen en de varenslieden zelve beklagen er zich niet over, zulks kunnen we gerust aannemen.

En nu vinden we het wel interessant dat onze scheepvaartlijst op duidelijke wijze aangeeft welke bepaalde scheepstypes hier voor de kleine zeevaart en voor de binnenvaart inheemsch waren, namelijk:

*1°) voor de zeevaart :*

(wij laten buiten bespreking in dit verband de internationale scheepstypes als driemastschepen, barken, brikken, schoeners en sloepen.)

schoenerkoffen

koffen

één smak

galjoten

pleiten

en bijlanders

Koffen en smakken waren van Noordnederlandschen oorsprong. Zij vervingen de vroegere katten en fluiten. Zij kwamen veel voor in Friesland en Groningen, vooral de smak dat een Wadden-schip was. Toch zien wij in onze lijst dat van onze 17 schoenerkoffen er 14 gebouwd waren in Vlaanderen en Brabant, één kof was in Vlaanderen gebouwd en ook onze smak.

Onze drie galjoten waren allen hier te lande gebouwd, terwijl er in 1847 nog een op stapel gezet werd te Gent, groot 400 Ton.

Pleiten, en hier gaat het dus om zeepuiten, waren typisch Vlaamsche en Brabantsche schepen. Zij werden gebouwd door heel Vlaanderen en Brabant, ook in Noord Brabant en tot Dordrecht en langs de Noord.

De pleit is ook een onzer oudste scheepstypes en wordt reeds vermeld in het Reglement voor de scheepvaart en de heffing der



tollen op het Zwin van 1252 (\*), terwijl de veerman die te Antwerpen het veer pachtte tusschen Antwerpen en het Vlaamsche Hoofd volgens een ambtelijk stuk nopens de verpachting van 1591 steeds moest «houden liggende ende varende twee veerpleyten, vier veerschuyten ende zes cleyne schuyten». (\*\*)

W. à Winschooten's Zeeman», een woordenboek voor zeevaarttermen verschenen bij Johannes de Vivie te Leiden in 1681, vermeldt de Pleit en P. le Comte in zijn «Afbeeldingen van Schepen en Vaartuigen in verschillende Bewegingen» verschenen bij F. Kaal te Amsterdam begin 19<sup>e</sup> eeuw, beschrijft ze onder den naam «Vlaamsche Pleit» en geeft er een afbeelding van.

Onze lijst vermeldt ook «bijlanders» voor de zeevaart. Deze bijlanders waren gebouwd te Oostende, te Dendermonde en in Vlaanderen in de jaren 1797, 1816 en één in 1839.

We kennen nog allen de rivier-bijlander, een soort Walenschip, maar wat was een zeebijlander?

Het «Dictionnaire de la Marine» te Parijs uitgegeven bij Rollin Fils in 1747 vermeldt: «Bélandre ou Belande, Bylander, Binnenlander. C'est un petit bâtiment, fort plat de varangue, qui a son appareil de mats et de voiles semblable à l'appareil d'un heu. Son tillac, ou pont, s'élève de proue à poupe, d'un demi-pied plus que le platbord en sorte qu'entre le platbord et le tillac, il y a une espace d'un pied et demi, qui regne en bas, tant à sribord qu'à babord. Les plus grands Bélandres sont de quatre-vingts tonneaux et se conduisent par trois ou quatre personnes, pour le transport des marchandises. Elles ont des semelles pour aller à la bouline comme le heu».

In «The Book of Old Ships» verschenen bij Martin Hopkinson Ltd. te Londen in 1936, vinden we een «Bilander» vermeld «also spilled bélandre and bylander». Het type wordt beschreven en er wordt een afbeelding van gegeven.

Wij vonden tot op heden echter nog geen afbeelding van een Vlaamsche zee-bijlander. Intusschen is het eigenaardig dat onze zes bijlanders uitsluitelijk thuis hoorden te Gent (2) en te Oostende (4).

\* Zie J. C. E. Crome: «Vischersvaartuigen en daarmee verwante Nederlandsche Jachten, Binnenschepen en kleine Zeeschepen 1650 tot 1900».

\*\* Zie Emile Dilis: «De Overzetsdienst tusschen Antwerpen en het Vlaamsche Hoofd in Vroegere Tijden» (Annalen Oudheidk. Kring Land v. Waas.)

2<sup>o</sup>) voor de binnenvaart vinden wij, zooals wij reeds hooger zagen :

pleiten  
otters  
poenen  
Denderschepen  
gaffelaars  
westerlingen  
bijlanders  
groote baquets  
kleine baquets  
koggen  
sneeken  
één spriet  
en één tjalk

Eigenaardig genoeg vinden we geen vermelding van het Samberschip en van de Maasschepen, de Herna en de Mignole of spitsbek, terwijl er voor de baquets of Walenschepen geen onderscheid gemaakt wordt tusschen de péniche van Doornik, de gewone chaland en de pointu of spits. Wij veronderstellen dat voor de schepen van het Waalsche gedeelte van ons land onze lijst niet volledig is.

Laten we nu even de hiervoor opgesomde scheepstypes nader bekijken.

Laten we beginnen met pleiten en otters.

We hebben hier dus te doen met rivierpleiten die zooals we hooger vermeldden eenigszins naar den baquet-vorm opgingen. Zij hadden slechts een klein tuig en een strijkenden mast.

Otters daarentegen kwamen veel meer overeen met het oudere pleit-type bewaard in de zeepleit en het komt ons voor dat onze otter niets anders is dan de oude pleit die zich begin 19<sup>e</sup> eeuw (zie onze opmerking hiervoor nopens de bouwjaren van den otter) zou gesplitst hebben in de zeepleit, de pleit voor de benedenrivieren die dan den naam «otter kreeg» en de pleit voor de bovenrivieren, een eenigzins verbasterden vorm, onze pleit «tout court» van de vorige eeuw.

Tot de familie van de pleit en de otter behooren de poen, het Denderschip en de gaffelaar.



Hiervoor hebben wij reeds de tonnemaat opgegeven van de verschillende types en hebben wij gezien dat de poen het kleinste schip is van de pleit-familie. Poenen hadden meestal een paviljoen, enkelen hadden een hek of staatsie.

Denderschepen hadden een kop als een rivierpleit en hadden een statie. Het waren tamelijk groote schepen, sterk gebouwd, want de Dender, vóór zijn kanalisatie, was een hevig stroomende rivier en het gebeurde daarbij bij lage tij dat de bedding droog viel en dan kwamen de schepen droog te zitten, met hun vlak dikwijls op de groote bonkige steenen die regelmatig in de rivier langs de oevers neergegooid werden ter bescherming van die oevers. Zij hadden een strijkenden mast, en hun neus en hun nagelbank konden neergeklapt worden, zulks vanwege vaste bruggen over den Dender. Het waren schepen die heel wat konden verdragen en evenals de otters gingen zij door Zeeland den Rijn op, meest naar de Roer om kolen.

Over Denderschepen, ook wel Denderpleiten genaamd, vond ik geen literatuur en ik trof er ook nergens een afbeelding van aan. Wat ik U hierboven over dit scheepstype mededeelde vernam ik uit den mond van den gekenden Antwerpschen Scheepsbouwkundige, den Heer Em. Beuckeleers-Donche en van de Heeren Gebroeders Maes van Steendorp. De Gebroeders Maes baten nog steeds een oude scheepswerf voor houten schepen uit te Steendorp. Hun vader was schipper en voer met een Denderschip. Toen ik hen eens vroeg of zij er niet voor voelden, in hun verloren winteruren een model van een Denderschip te bouwen (het zijn prachtige modelbouwers) kreeg ik voor antwoord: «liever niet, Mijnheer, want Denderschepen dat waren zoo'n leelijke zware schepen; van zoo'n model kunnen we geen eer halen».

De gaffelaars ten slotte waren kleine otter- of pleitscheepjes met een gaffeltuig. Zij voeren veel als beurtschip en hadden dan groot gemak van hun gaffeltuig dat zonder veel tijdverlies geborgen werd door het eenvoudig tegen mast en gaffel op te geien en dat ook gemakkelijk was om door de bruggen te varen van de Leuvense vaart, waar de boom van een bezaanstuig steeds hinderlijk bij was.

Over bijlanders, groote en kleine baquets, valt niet veel te zeggen. Baquets kunt ge nog alle dagen zien. Hun type heeft zich steeds onveranderd bewaard. Het zijn Waalsche schepen en zij

behooren heelemaal niet tot onze Vlaamsch-Brabantsche pleit-otterfamilie.

Een andere zaak is het met de westerling. Hier heb ik lang moeten zoeken om een afbeelding te vinden van dit eigenaardige scheepje dat met zijn vallende spitse steven zoo heelemaal, alhoewel het een Vlaamsch schip is, van onze pleit-ottertype afwijkt.

De westerling hoorde bijna uitsluitend thuis in Westvlaanderen en was gebouwd voor de vaart op de kleine kanalen van deze provincie en van den Noord-Westhoek van Frankrijk. Hij voerde zeil en had zwaarden, immers in het vlakke land van het Bloote en van de Moeren was steeds wind genoeg.

Ingenieur A. Dehem in zijn «Etude sur le Matériel de la Navigation Intérieure circulant en Belgique, sur les Transformations qu'il subit, etc.», verschenen in de Annales des Travaux Publics de Belgique in 1901, geeft nog een kleine afbeelding van de westerling die hij klasseert bij de Fransche binnenschepen.

N. Lelong in zijn «Encyclopedie d'Architecture Navale», een grootsch opgezet werk waarvan maar één aflevering verscheen in 1896, geeft er een vage beschrijving van en klasseert de westerling bij de Vlaamsche schepen.

Tenslotte maakte mij de Heer Em. Beuckeleers-Donche een krabbel die duidelijk de silhouette gaf van de westerling, vond ik op een oude schoolplaat van de jaren 1860 een afbeelding van een «bilandre» die waarschijnlijk een westerling is, en kreeg ik van den gekenden marineschilder en modelmaker, den Heer Maurice Seghers, eenige teekeningen van zijn hand, waar westerlingen op voorkomen.

De tjalk op onze lijst vermeld, moet ik U niet beschrijven. De tjalk is de Hollandsche broer van ons pleit-type. U kunt er nog steeds eenige ontmoeten met aardappels geladen in onze Zuiderdok. Onze tjalk zal wel in Holland tweedehands gekocht geweest zijn.

Bij de koggen staan we weer voor een raadsel. Waren dat Hollandsche kagen waar we de afbeeldingen van kennen of waren ze verwant aan de Zeeuwsche koggen, die binnenlandsvaarders waren en die niets te maken hadden met de middeleeuwsche zee-kogge.

Onze hoogervermelde schoolplaat van de jaren 1860 beeldt een «cogue» af die wel wat gelijk op de Hollandsche kaag. (Van



de Zeeuwsche kogge, vonden wij een afbeelding op een oude prent, gereproduceerd bij E. Van Konijnenburg, C. I., in zijn hierna-  
vermeld werk.

Onze spriet was waarschijnlijk nog een oude pleit of poen met een spriettuig. Ze was gebouwd in 1806 en hoorde in Antwerpen thuis. Dat zoo'n spriettuig in 1847 nog voorkwam moet ons niet te zeer verwonderen: de Arnemuidsche en Vlissingsche visschers voeren immers nog altijd een spriettuig op hun hoogaarsen.

Ten slotte hadden we nog twee sneeken te Antwerpen thuis hoorend. Wij vermoeden dat wij hier te doen hebben met Snikken die te Warmond in Holland gebouwd werden en met versche visch, die zij overnamen van de Katwijksche en Noordwijksche bommen, op Zeeland en Brabant voeren, zooals Le Comte ons in zijn hooger aangehaald werk, vertelt. Le Comte voegt er bij: «Indien zij met versche visch varen, laten zij de lappen er fiksch bij staan en zeilen dan zeer stout, om de visch in eenen gezonden staat ter plaatse hunner bestemming te brengen. Op vier en een halve streek zeilen dezelve bij den wind».

Wij vermoeden dat Antwerpsche schippers, verlokkt door de goede zeileigenschappen der snikken, zoo'n paar scheepjes te Antwerpen, tweedehands gekocht hebben, en dat er zoo een paar «sneeken» in onze binnenlandsche scheepvaartvloot gekomen zijn.

Zooals wij reeds opmerkten is er over onze specifiek Vlaamsch-Brabantsche scheepstypes nog weinig geschreven. Buiten Dehem en Lelong kennen we enkel eenige Noord Nederlandsche auteurs zooals Le Comte, J. C. E. Crone en E. Van Konijnenburg (in zijn standaardwerk over den scheepsbouw, uitgegeven ter gelegenheid van het Internationale Scheepvaartkongres te Brussel in 1905), maar bij de Noordnederlanders, zoowel als bij de Belgen, is de stof op lange na niet volledig uitgewerkt; zoo treffen we bij geen enkel auteur iets aan over poenen, Denderschepen en zeebijlanders.

Wij hebben den indruk dat er nog heel wat te bestudeeren valt op dit terrein en wij hopen hiertoe met deze bespreking eenigzins

---

(1) De Heer C. M. Pleyte te Heide-Kalmthout schreef een zeer uitvoerige en diepgaande studie over de pleit. Naar wij vernemen is deze zeer merkwaardige studie echter niet bestemd om gepubliceerd te worden, wat ten zeerste te betreuren is. Wij hopen dat de Heer Pleyte te eeniger tijd toch eens tot publicatie zal besluiten al ware het dan slechts van de voornaamste door hem gevonden gegevens.

bijgedragen te hebben. Wij stellen ons voor de stof zoo veel mogelijk verder uit te werken.

Moeilijkheden doen zich voor, voor wat de benamingen betreft der verschillende scheepstypes, door dat er wel eens lichtzinnig met deze benamingen werd omgesprongen.

Zoo merkten wij op dat de officieele lijsten van de haven van Antwerpen, dagelijks de binnenkomende en uitgaande schepen vermeldend, regelmatig schoenerkoffen met galjoten verwarren, pleiten met bijlanders, sloepen met koffen, koffen met schoenerkoffen, enz

Reeds Ir. Dehem in zijn hoogeraangehaalde studie bekleog er zich over dat het zoo moeilijk was de juiste benamingen te weten te komen van de verschillende schepen die nog in de vaart waren toen hij zijne studie schreef (1901). Op de sluizen en in de havens werd dikwijls zonder de minste nauwgezetheid genoteerd en volgens zijn zeggen gaven de schippers zelve dikwijls tegenstrijdige inlichtingen. De beste inlichtingen had hij gekregen bij oude scheepsbouwers.

Terloops zij hier opgemerkt dat Ir. Dehem in 1901 de volgende scheepstypes noteerde in de haven van Brussel : kleine baquet, groote baquet, chaland, bijlander, spits, péniche van Doornik, herna, mignole of spitsbek, houten spits, westerling, fluit, otter, schuit, pleit, tjalk, houten aak en dan verder de nieuwe ijzeren binnenschepen zooals de ijzeren spits, de ijzeren aak, de kast, enz. Van vele dezer schepen geeft Dehem naam, thuishaven, tonnemaat en afmetingen op. Zooals men ziet vernoemt hij geen poen, Denderschip of gaffelaar, maar wel de schuit, die, als bepaald type, waarschijnlijk weer een nieuwe benaming is voor het oudere, eenigzins gewijzigde poentype.

Laten wij hier nog bijvoegen, dat volgens men ons mededeelde, de officieele instructies betreffende het inschrijven en het meten der vaartuigen van 15 Oktober 1935 het volgende voorschrijven :

«Ten einde eenvormigheid te brengen in het rangschikken der vaartuigen per typen is het noodzakelijk de volgende benamingen aan te nemen : Stoombooten (sleebooten, beurtschepen), Maaschepen (spits, pointus, hernas) ; Fransche schepen (schepen van St. Dizier, van Straatsburg, westerlings) ; Brabantsche en Zeeuw-sche schepen ; bakken van Charleroi ; Walenschepen en pinassen ; Rijnschepen (aak, zeilaak, sleepkahn, kast) ; otters, pleits, tjalks, gadoles, bijlanders, pramen, schuit ; kleine vaartuigen (barken,



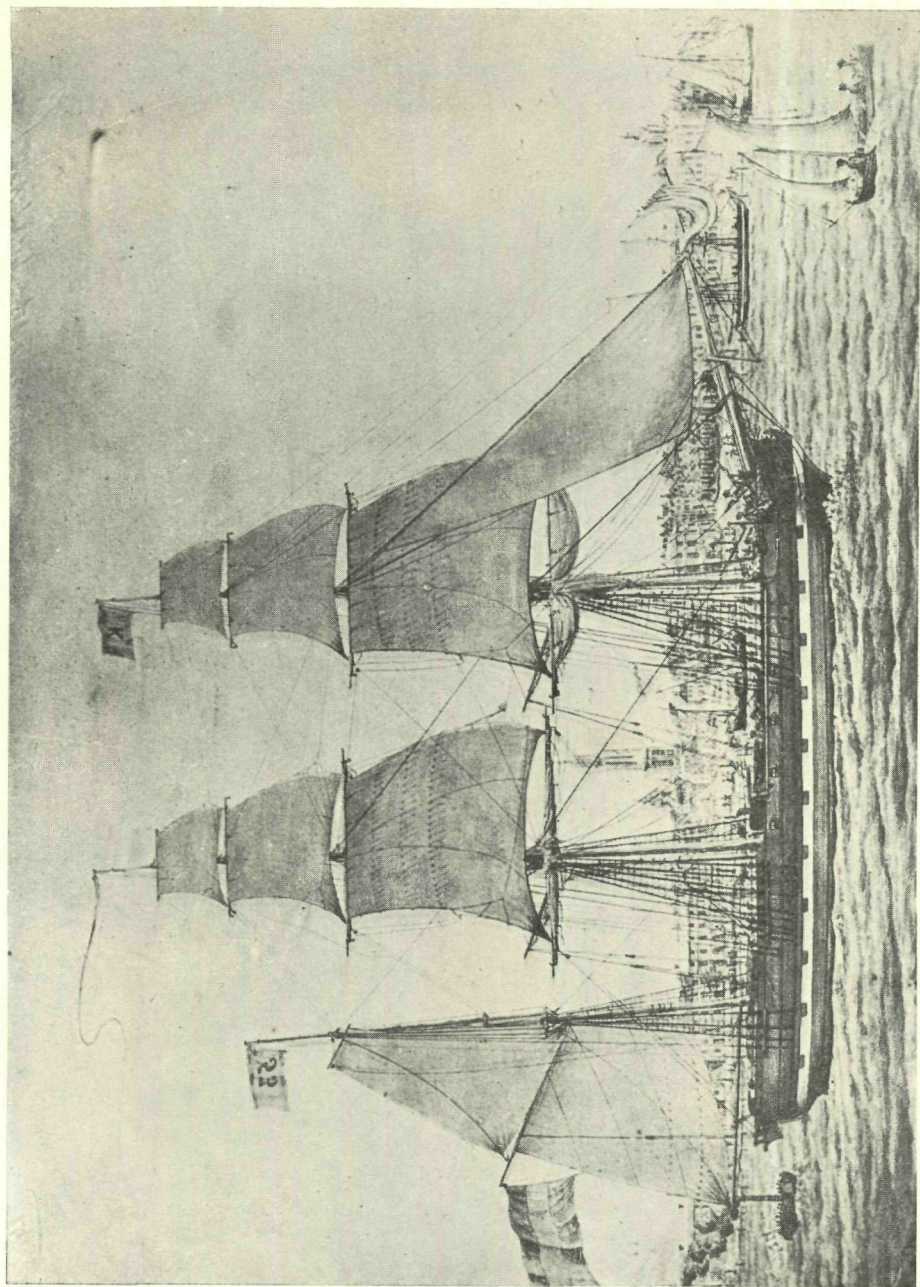
pontons, bechettes) ; allerlei (vaartuigen van bijzonderen vorm welke niet gelijkgesteld kunnen worden met een der aangehaalde typen).

Zulks moet ons ten zeerste op onze hoede doen zijn voor alle officieele benamingen van schepen !

---

Mochten lezers dezer regelen met een of ander niet akkoord gaan of mij nopens een of ander nader kunnen inlichten, zal ik mij zeer verplicht achten, indien zij mij hunne kritiek of inlichtingen willen toezenden.

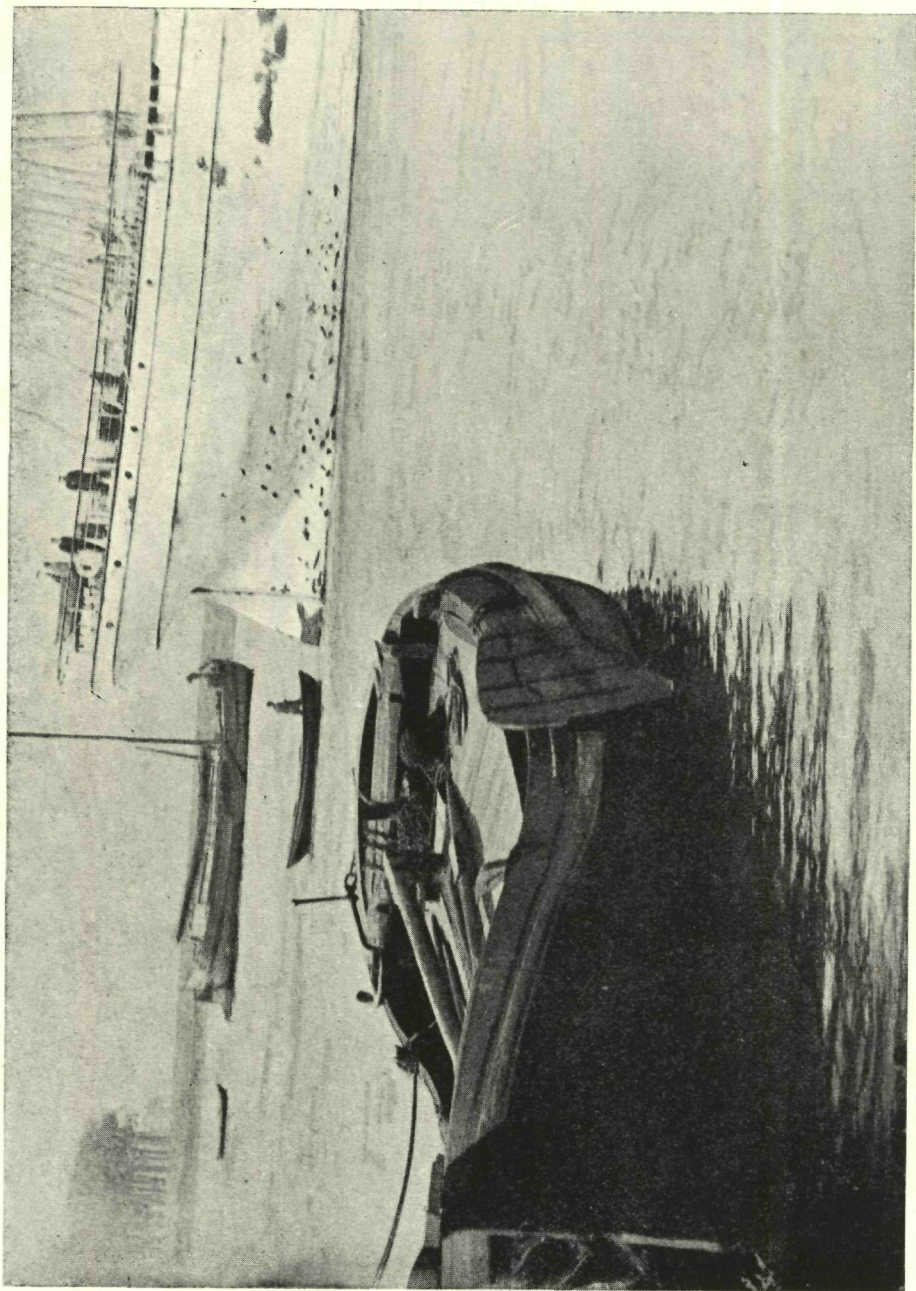
---



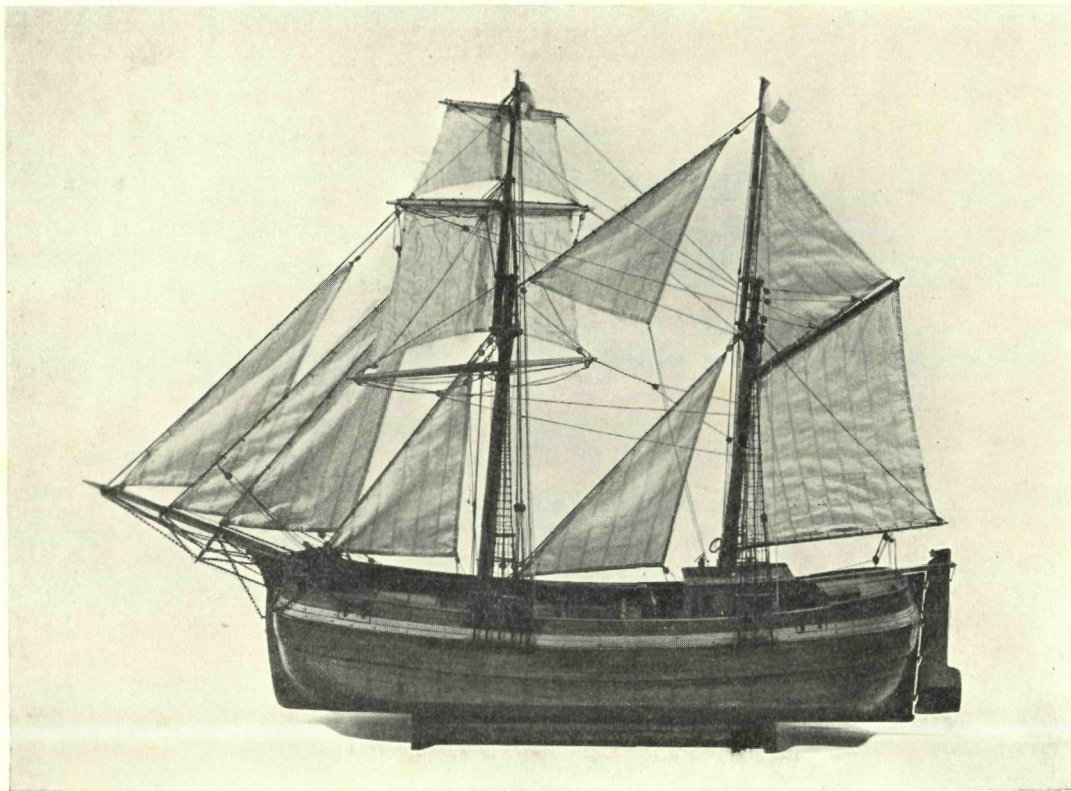
*Driemastbark «Jean Key», 372 Ton, gebouwd te Antwerpen in 1829,  
hersteld en opnieuw gekoperd in 1845.*

*Hoorde toe aan den Antwerpschen reeder Jean Key, stond onder bevel van  
kapitein F. Lechère, kwam later onder bevel van kapitein Van Coolput.  
Prent berustend op het stedelijk Archief te Antwerpen.*



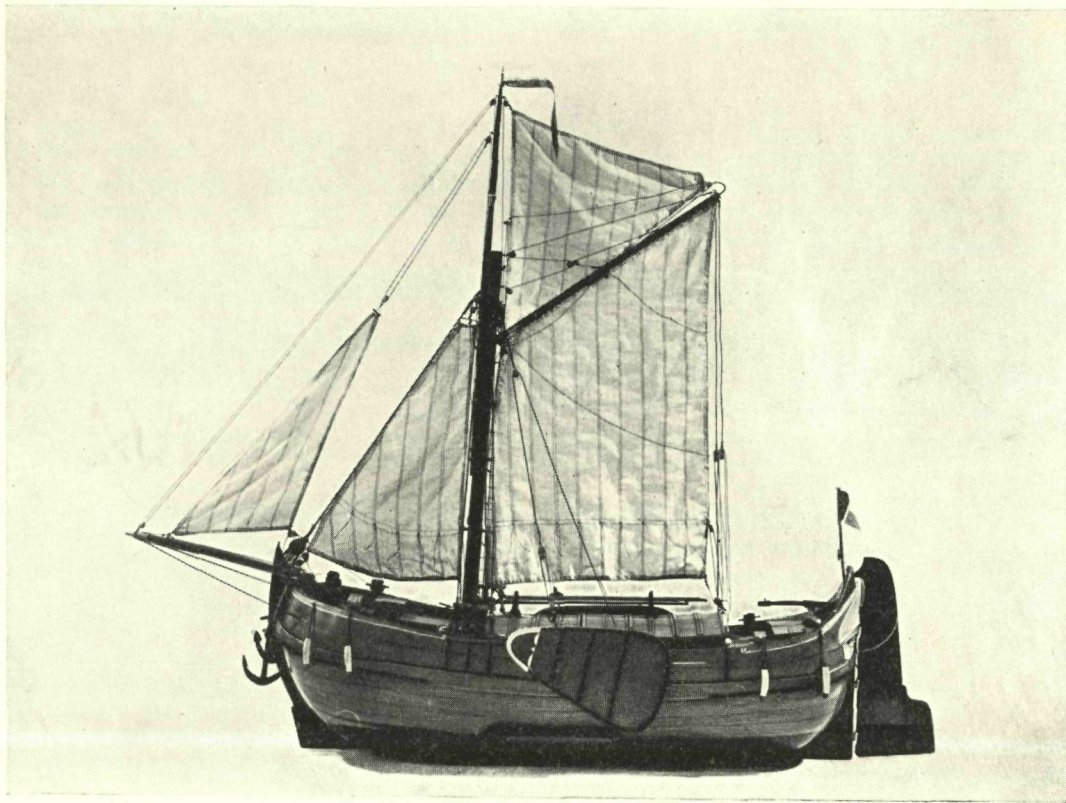


*Op den voorgrond een Ballastschuit. (Let op den Brabantschen vorm dezer schuiten.) Achter het zeeschip ligt een rivierpleit voor anker.  
Gedeelte van een foto in bezit van den Heer Em. Beuckeleers-Donche, Antwerpen.*

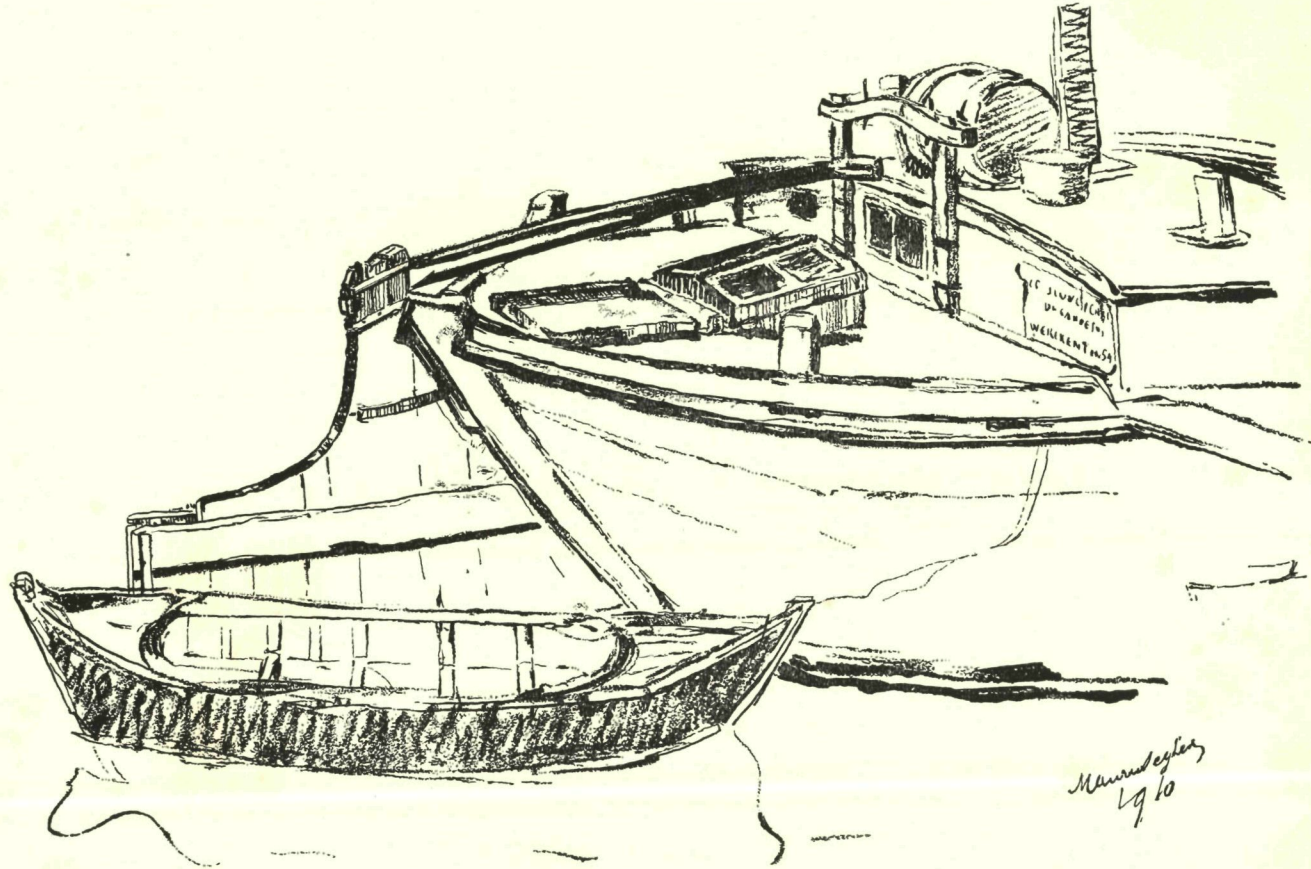


*Brabantsche schoenerkof. Model gebouwd door M. Lile, van Antwerpen.  
Scheepvaartafdeeling Steen-Museum, Antwerpen.*





*Gaffelaar met statie. Model gebouwd door M. Lile, van Antwerpen.  
Scheepvaartafdeeling Steen-Museum, Antwerpen.*



*Achtersteven van een Westering,  
naar een tekening van kunstschilder Maurice Seghers, Antwerpen.  
Let op de gelijkaardige vormen van den bijboot.*