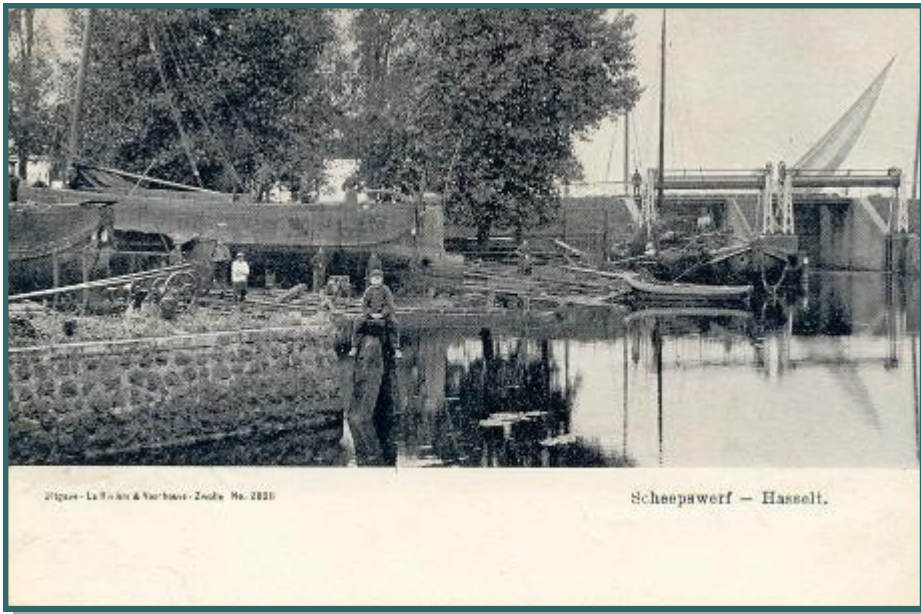


Foto en memo



De scheepsbouw



211944 - La Trinité & Yachtwal - Zoete No. 2831

Scheepswerf - Hasselt.

We weten dat al in het midden van de zeventiende eeuw buiten de Venepoort een werf heeft gelegen. Eigenaar was Willem Dercksen. Tijdens de Munsterse oorlog had zijn bedrijf veel te lijden gehad. Een bijna voltooid karveelschip werd toen onttakeld en met het vrijgekomen hout werden de vestingwerken versterkt.

In het midden van de negentiende eeuw kende Hasselt nog een tweetal werven. Een aantal dat in de loop van die eeuw tot vier toenam. In het begin

van de twintigste eeuw waren er van die vier er nog maar twee over. Een teruggang die alles te maken had met de opkomst van de ijzeren schepen.

Op de grootste werf, waarvan we hier twee afbeeldingen zien, werkte omstreeks 1910 zo'n vijftig man. Elk jaar werden er toen ook gemiddeld acht schepen te water gelaten. De gemiddelde tonnage van elk schip was toen bijna honderd ton. Dat was een aanzienlijke toename vergeleken met een halve eeuw daarvoor. Toen waren de nieuw

gebouwde schepen gemiddeld niet groter dan veertig ton. Het werk op de werf was zwaar, maar het werd wel goed betaald. Omstreeks 1870 werd aan een arbeider hier per dag een gulden en vijftig cent loon uitge-

Nummer 46

Inhoud

In Hasselt is altijd een groot aantal schippers woonachtig geweest. Scheepvaart vormde een belangrijke bron van inkomsten. Dat was al zo in de zeventiende en achttiende eeuw geweest.

Nauw hiermee verbonden was de scheepsbouw. In Hasselt heeft deze met de er aan verwante bedrijfstakken lange tijd een belangrijke bestaansbron gevormd.



Colofon

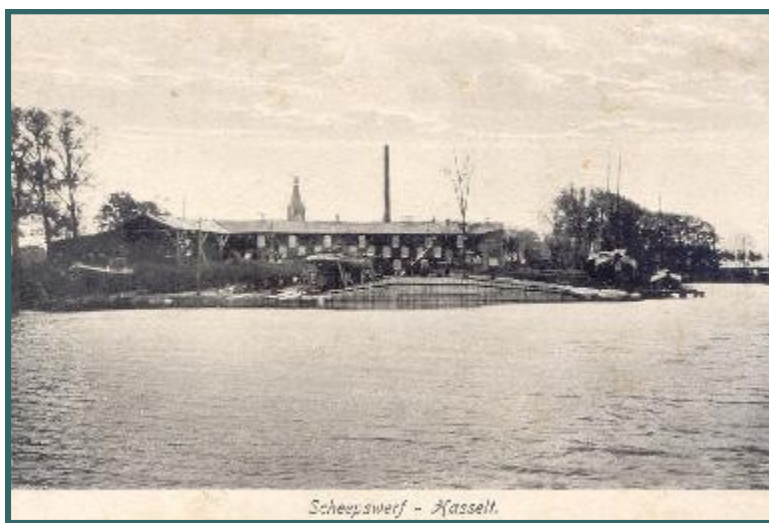
Foto en memo

© dr. F.W. Schmidt

Foto's:
Collectie Schmidt

Samenstelling en tekst:
Frits Schmidt

Zo zag Hasselt er eind negentiende tot aan het midden van de twintigste eeuw uit



keerd.

Bovenstaande werf was in bezit van ingenieur Van Aller. Op zijn scheepswerf werd in 1895 voor het eerst een ijzeren tjalk van 120 ton gebouwd. Ook de Hasselter Aken werden op deze plek vervaardigd.

De bouw van ijzeren schepen gebeurde later aan de andere zijde van de voormalige Venepoort. Op de foto hierboven is die nieuwe locatie te zien. Vanaf hier had men een betere ver-

binding met het Zwartewater. Gezien de toenemende tonnage van de te bouwen schepen hadden deze stap moeten nemen. De pijp op de achtergrond is die van de voormalige melkfabriek. Later werd deze naar de overzijde van het Zwartewater verplaatst.

De scheepsbouw gaf ook aan andere bedrijven werk. Zoals aan de in het kleine Bolwerk gelegen mast- en blokmakerij van Nieuwenhuis, de mastmakerij van Gerrit

Schmidt, de aan de Dedemsvaart gelegen lierenfabriek van Ridderinkhof en de smederijen van Berends, Doorn en Admiraal. Ook de touwslagerij van Appelo op de Heerengracht profiteerde mee. In het begin van de twintigste eeuw werkte men als jonge knaap hier voor 75 cent in de

week van zes uur 's morgens tot zeven uur 's avonds. En dat zes dagen in de week. In 1922 ging Appelo failliet.

Een jaar eerder was de werf van Van Aller hem voorgegaan. In 1923 volgde hier een doorstart nadat de scheepbou-

werf zijn zaak aan Bode-wes had overgedaan.

Een tweede scheepswerf was die van Admiraal. Ze lag in het Bolwerk. Ook op deze plek waren vroeger al schepen gebouwd. Hier had Hendrik Gerrit van Benthem achter de Weggetoren zijn bedrijf. Begin achttiende eeuw was deze nog in handen geweest van de Casparus en Lubbertus Waterham. In die tijd werden er karvelen gebouwd.

In de negentiende eeuw en vooral in de twintigste eeuw ging het voornamelijk nog om reparaties.

Ook het bedrijf van H.J. Overmars was met name op reparaties gericht. Zij het dat het hier om houten schepen ging. De werf van dit raadslid voor de Vrijzinnig Democraten was gelegen op de Achterbaan.

