

Bronnenonderzoek

Industrieel erfgoed

Torenkraan M22

op de **BOELWERF** in Temse

uitgevoerd door Hugo Bruggeman, cursist Perspectief Gent (Basisjaar opleiding gids)



'Zou elke passant dit gevoel ook hebben?', zo vraag ik me af. Het gaat dan over het 'vakantie'-gevoel dat me telkens overvalt als ik - in het donker en komende uit richting Bornem - van op rijksweg N16 de Scheldebrug oprijd. Temse oogt dan indrukwekkend, tenminste naar mijn gevoel. Het gemeentehuis troont boven alles uit. De verlichte kerk maakt het geheel imposant. Wie inzoomt ziet de kade met de horeca, de oude Watermolen is er het orgelpunt.

Als kind - lang geleden - had ik al hetzelfde gevoel. De Temsebrug - de langste brug van België (365 m, gebouwd in 1955), zo werd het ons op school geleerd - houdt de Temsenaar nog steeds overeind. Waar Temse nog meer fier over was - De Zaat, in het dialect 'De Zoat' - is helaas verleden tijd. De officiële naam Boelwerf heb ik in mijn kinderjaren nooit gehoord. Toch zal ik in dit werkstuk de naam Boelwerf consequent gebruiken als het gaat over de scheepswerf waarover in 1994 definitief het doek viel⁽⁶⁾. De benaming 'De Zaat' leeft wel nog voort als naam van de woonsite die in de afgelopen decennia verrezen is op de plaats van de voormalige werf⁽¹¹⁾. Straatnamen herinneren daar aan de handelingen verricht door de werklieden op de werf. Het nieuwe administratief centrum van de gemeente ligt eveneens op de site, het noemt AC De Zaat. Refereren naar de naam van de werf is in, toch zijn het slechts schamele doekjes tegen het hevige bloeden dat Temse in het hart heeft geraakt. Het hart, dat was de gerenommeerde scheepswerf waarop Temse en bij uitbreiding het Waasland de economie schoeiden^{(6)en(8)}.

Intermezzo: Geschiedenis van Boelwerf (Bron: Erfgoedcel Waasland)⁽⁶⁾

Stichter van de Boelwerf was Bernard Boel (1798-1872). Hij was de timmerman die zich in 1829 in Temse vestigde. Daar begon hij met allerhande herstelwerk en het bouwen van houten rivierboten. Hij breidde zijn werkterrein uit tot ongeveer 1 hectare. Bij zijn overlijden werd hij opgevolgd door zijn zoon Jozef Boel (1832-1914). Bijna vijftig jaar lang telde hun bedrijfje slechts enkele werknemers. Zij bouwden houten sloopjes aan een gemiddelde van één boot per jaar. In 1904 werd Jozef Boel opgevolgd door zijn zonen Cesar (1868-1941) en Frans (1870-1943). Geleidelijk begon het aantal schepen dat gebouwd werd, te stijgen en nam ook het aantal werknemers toe. Op de drempel van de Eerste Wereldoorlog telde de werf 200 arbeiders. De oppervlakte van het bedrijf was 11 hectare. Tijdens het Interbellum trad de werf steeds meer op het voorplan, nationaal maar ook internationaal, dat vooral dankzij de krachtige impuls en het sterk commerciële en industrieel beleid van Frans Boel.

De grootste bloei ontstond echter na de Tweede Wereldoorlog onder leiding van de schoonzoon van Frans Boel, Georges Van Damme. Toen de werf in 1979 haar 150-jarig bestaan vierde, telde zij 3000 werknemers, een aanzienlijk deel van de bewoners van Temse. De privé-onderneming was uitgegroeid tot een middelgrote werf met wereldfaam. De naam Boelwerf werd internationaal geïdentificeerd met hoge kwaliteit en de uitstekende reputatie van de Belgische scheepsbouwers ging de wereld rond als een visitekaartje voor ons land. In 1980 trok de toen 72-jarige Georges Van Damme zich - na 37 jaar - uit de actieve leiding van het bedrijf terug. Hij werd opgevolgd door zijn schoonzoon Philippe Saverys, de vijfde generatie in de Boelgeschiedenis.

1982 werd een sleuteljaar. Cockerill Yards in Hoboken ging failliet en de Boelwerf werd zo goed als gedwongen het bedrijf over te nemen. Daardoor bereikte de werf haar hoogtepunt qua werknemers: 3500. Maar daardoor ook verloor de onderneming haar

zuiver privé-karakter en werd de Staat medeaandeelhouder, een scharniermoment in de bedrijfsgeschiedenis. Ingevolge de aanhoudende internationale crisis in de scheepsbouw, vloeiden in de herfst van 1986 1200 werknemers af, waardoor het werknemersbestand daalde tot 1800. In januari en juni 1987 ontsnapte de werf tweemaal op het nippertje aan het faillissement. Uiterst moeilijke jaren volgden. Op 28 oktober 1992 werd de onderneming failliet verklaard. Zeven schepen bleven onafgewerkt. Na maandenlange moeizame onderhandelingen en bezetting van de werf werd het bedrijf weer opgestart, nu onder de naam Boelwerf Vlaanderen, met als aandeelhouders de Vlaamse overheidsholding Gimvindus en de Nederlandse Begemanngroep. Op 4 april 1993 gingen 1300 werknemers opnieuw aan de slag. Nadat Boelwerf Vlaanderen in het daaropvolgende anderhalf jaar vijf van de zeven schepen had afgewerkt, maar geen enkele nieuwe order had binnengehaald, werd het bedrijf op 30 november 1994 opnieuw failliet verklaard. Op dat ogenblik waren er nog 1100 mensen aan het werk, van wie de helft woonachtig in Temse.

Wij staan nu op de Scheldebrug. Aan de linkerkant (de westzijde) kijken we naar de huidige bewoning. Appartementsblokken domineren het beeld. Bijna aan het oog onttrokken ligt een nieuwe wijk, sociale woningen. Samen met de KMO-zone (meer westwaarts, richting Tielrode) is dit de hedendaagse invulling van de voormalige oppervlakte van de Boelwerf - dat is in totaal 87 hectare groot⁽¹¹⁾. Er zijn groenstroken, twee horecazaken en een warenhuis. Wie goed kijkt ziet allicht enkele fietsers en wandelaars flaneren op het dijkpad.

Dan valt ons oog op de imposante metalen torenkraan. Het gevaarte functioneerde ooit op de Boelwerf⁽³⁾⁽⁴⁾. Nu trotseert het eenzaam en verlaten wind en regen. Soms ook het gehoon van de passanten. Want dit relict beroert⁽⁵⁾ nog steeds de gemoederen, zo zal verderop blijken.



Het is deze kraan die mij intrigeert. Ik weet wat daar ooit is geweest. De Boelwerf was een bloeiende werf voor de bouw van grote zeeschepen⁽²⁾⁽⁶⁾. Pronkstukken waren o.a. de gastanker Methania (1978)⁽²⁾ en de roro carferry Prins Filip (1992)⁽²⁾. Mijn vader was er arbeider (om metalen buizen te plooiën), een kleine pion in een internationaal gerenommeerd bedrijf. Of hij er ooit over sprak, in geen geval herinner ik het me. Wel loodste hij het gezin steevast mee telkens een schip te water werd gelaten. Heel Temse stond dan van op de kaai of de brug te genieten van het schouwspel. Hoge pieten kwamen het schip dopen en wij feestten mee. Zeker op dagen dat zulk groot schip door de brug moest geloodst worden. Nog steeds is heel zichtbaar dat de Scheldebrug een groot opendraaibaar gedeelte heeft. Dit geldt voor het wegdek maar ook voor het deel voetgangers en trein. Als een groot schip af moest varen, dan was het alle hens aan dek geblazen. Millimeterwerk voor de scheepsloods, spektakel en ingehouden adem gegarandeerd voor de kijkers. Na bijna een halve eeuw herbeleefde mijn fotografisch geheugen dit evenement nu opnieuw⁽²⁾.

Verleden tijd, nu rest alleen die solitaire kraan als restant van de werf. Toen het gemeentebestuur de laatste kraan kocht (feitelijk was het een 'schenking' van de curatoren die het faillissement van de werf afwerkten⁽³⁾) werd beslist dat dit relict een blijvende hulde moet worden aan de scheepsbouw die in Temse jarenlang de hefboom van welzijn en welvaart is geweest⁽³⁾⁽⁷⁾. Zo geschiede. In 2004 werd het gevaarte geklasseerd als industrieel erfgoed⁽¹⁰⁾. Maar daar bleef het bij. Nu wordt duidelijk dat het monument dringend toe is aan restauratie⁽⁴⁾. Er wordt beweerd dat de kraan allicht een doorn in het oog is van de welgestelde burgers die de woonblokken bevolken⁽⁵⁾. Uiteraard zijn die bewoners niet de ex-Boel-werknemers, voor hen is zo'n optrekje te duur⁽⁵⁾. Met uitzicht op de kraan wonen er mensen die daarvoor waarschijnlijk nog nooit van de Boelwerf gehoord hadden⁽⁵⁾. Begrijpelijk dat zij morren dat een roeste torenkraan hun duur betaald zicht op de Schelde en de brug verpest.

Voor de restauratie wordt geijverd door fiere oud-werknemers die zich hebben verenigd. VZW Op Stoapel⁽⁴⁾, een erfgoedvereniging van oud-werknemers van de Boelwerf, wil de herinnering aan de Boelwerf een permanent karakter geven in de vorm van een herdenkings-, expo- en ontmoetingsplaats. Waarom geen bezoekerscentrum bouwen waarin permanente informatie over de scheepsbouw beschikbaar is en waar tijdelijke tentoonstellingen kunnen georganiseerd worden? Op Stoapel denkt hierbij aan een containerconstructie in de voet van de kraan die aansluiting maakt met het fietspad op de dijk. Met de stroom aan dagjestoeristen die hier langs komt is succes verzekerd, zo maakt men zich sterk. Inspirerende voorbeelden zijn er genoeg, die worden gretig aangehaald op de website van de vereniging. Helaas zal die droom allicht niet gerealiseerd worden, zo vertelt de dienst stedenbouw Temse me aan de telefoon. Een voorstudie werd gemaakt, daaruit blijkt dat noch de gemeente noch de provincie voldoende financiële middelen hebben om méér te doen dan een consoliderende restauratie waarbij stabiliteit en veiligheid prioritair zijn. Het is nu afwachten tot wellicht 2019 eer die restauratie uitgevoerd wordt^(informatie dienst stedenbouw Temse).

De website van Op Stoapel⁽⁴⁾ verhult niet dat er nog steeds onbegrip en verdriet is over de teloorgang van hun grote Boelwerf. Met lede ogen wordt via links op het internet

aanschouwd wat er van pronkstukken - zoals gastanker Methania - geworden is⁽⁵⁾. Verrassend voor mij en wellicht voor veel passanten op de Scheldebrug is volgende wrevel over de kraan: ‘Schandalig is het voor elke vroegere werknemer van de Boelwerf want deze kraan heeft nooit op de Boelwerf gestaan in de jaren toen het nog goed ging’⁽⁴⁾⁽⁵⁾. Mijn bezoek aan het Rijksarchief⁽³⁾ bracht het bewijs voor deze stelling: kraan M22 is géén oorspronkelijke kraan van de Boelwerf! In het bedrijfsblad van Boelwerf wordt beschreven welke verhuis deze kraan heeft meegemaakt:

Intermezzo: uittreksel uit het wekelijks informatieblad ‘De Zaat’ (31 januari 1986)⁽³⁾

Maandagmorgen meerde een machtige hijsbok af bij Cockerill Yards in Hoboken. Deze werf is failliet gegaan en overgenomen door de Boelwerf in Temse. Kraan M22 heeft een hijscapaciteit van 40 ton op 19 meter en van 14 ton op 45 meter hoogte. De hoogte onder de giek is 48 meter. Gebouwd in 1956 door de firma Hensen uit Rotterdam verkeert de M22 nog in uitstekende staat. De M22 zal in Temse de kraan A5 vervangen die zijn beste tijd had gehad. Het hijsbok begon in Hoboken met de kraanballast aan boord van het Boelwerfponton te hijsen: gewicht 53 ton. Dan kwam de giek aan de beurt: 50 ton zwaar. De toren, 139 ton, kwam laatst aan boord. Deze laatste hijs gebeurde dinsdagvoormiddag. Eer het transport goed en wel uit Hoboken vertrok, was het reeds dinsdagmiddag. Omstreeks 15 uur passeerden de hijsbok en het Boelwerfponton de Scheldebrug in Temse. Het ponton meerde af aan bouwkade 1 waar de nieuwe actieradius van de kraan ligt. Het opbouwen gebeurde in omgekeerde volgorde dan het afbouwen: eerst de toren, dan de giek en de ballast. Natuurlijk is dit gebeuren vlugger uitgelegd dan gedaan: de toren stond juist gesteld rond 21 uur dinsdagavond. Nog te vermelden is dat de toren op een vaste betonnen voet werd gemonteerd en dat de kraan dus niet mobiel zal zijn over de lengte van de kraanbaan.

Nu valt te begrijpen wat een ex-werknemer frustreert⁽⁵⁾: ‘Waarom hebben ze de kockskraan niet laten staan? Dat was een fantastische kraan die ze nergens anders hadden. Van op kilometers ver zag je ze staan!’. Met deze nostalgische foto zetten we nog eens de grandeur van de werf in de verf⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁵⁾:



Epiloog, nog steeds van op de Scheldebrug. In mijn herinnering doemt de Boelwerf op aan de westzijde. 165 jaar lang bruiste het er van arbeid en leven. Die eenzame kraan kan mijn verlangen naar wat ooit was minder dan ooit stillen. De amputatie van de werf - het verhaal van Temse - blijft beklijven. Het is geschiedenis, dus voorbij. Toch blijft het uitzicht van op de brug mooi. Mooi, maar toch anders. In Temse hebben velen dit dubbel gevoel. Misschien jij nu ook?

Bijlage, de geraadpleegde bronnen:

- (1) 150 jaar Boelwerf 1829 - 1979 (Willy Straetmans, Guido Van Lijsebetten), geraadpleegd bij Wase erfgoedcel Wasiana ([betrouwbaar](#)). Referentienummer aldaar is 658.63
- (2) Boelwerf in beeld: een fotografische terugblik (Johan Dambruyne, Anthony Demey), geraadpleegd in Wase erfgoedcel Wasiana. Referentienummer is W25.0305 Een schitterende uitgave die via foto's hulde brengt aan de Boelwerf. De hoofdauteur - de heer Johan Dambruyne - is rijksarchivaris. [Betrouwbaar staat buiten kijf](#), me dunkt.
- (3) Rijksarchief Beveren, via volgende link is de inventaris van het zeer uitgebreide archief (3306 stukken) over Boelwerf raadpleegbaar. Nummers 343 en 3326 heb ik ter plekke bestudeerd na een interessant gesprek met de heer Johan Dambruyne, rijksarchivaris. Hij is [uiteraard zeer betrouwbaar](#). Zoeklink is http://search.arch.be/ead/pdf/BE-A0512_106543_104482_DUT.ead.pdf

- (4) Vzw Op Stoapel: deze vzw wil het rijke erfgoed van de scheepsbouw langsheen de Schelde onderzoeken, bewaren en op een originele en creatieve manier ontsluiten voor een breed publiek (zinsnede uit **de missie** van deze vzw). Onderzoek, behoud en waardering van het materieel en immaterieel erfgoed voor de scheepsbouwer moeten bijdragen tot aandacht en zorg voor een industrieel verleden waar Temse, het Waasland en België trots op zijn (zinsnede uit **de visie** van deze vzw). Volgens rijksarchivaris Johan Dambruyne leveren deze vrijwilligers puik werk. Hij heeft mij in een persoonlijk onderhoud verzekerd dat de informatie op hun website [betrouwbaar](#) is.

De website van vzw Op Stoapel is www.opstoapel.org

- (5) Blog met veel fotomateriaal over de Boelwerf. De inhoud en commentaren op deze blog zijn **soms emotioneel 'gekleurd'**. Valt te interpreteren als indicatie van de betrokkenheid van de ex-werknemers van Boelwerf: <http://blog.seniorennet.be/boelwerf/archief.php?ID=568324>
- (6) Geschiedenis Boelwerf via Erfgoedcel Waasland ([betrouwbaar](#))
http://www.erfgoedcelwaasland.be/item.php?itemno=19_244_245_250&lang=NL
- (7) Gemeentearchief Temse, informatie over Boelwerf ([betrouwbaar](#)) <http://www.waaserfgoed.be/search?search=false&collections%5b285%5d=285>
- (8) Wikipedia ([betrouwbaarheid?](#)): <https://nl.wikipedia.org/wiki/Boelwerf>
- (9) Wikipedia ([betrouwbaarheid?](#)): informatie over de oorspronkelijke bouwer van kraan M22. Dit is Hensen uit Rotterdam): https://nl.wikipedia.org/wiki/Machinefabriek_Hensen
- (10) Torenkraan M22 is sinds 2004 geklasseerd. Zie Agentschap onroerend erfgoed 2016: Elektronische torenkraan Boelwerf, Inventaris Onroerend Erfgoed [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/201054> (geraadpleegd op 5 oktober 2016).
- (11) Website <http://dezaat.be> (**commerciële informatie**) met beschrijving van de huidige woonsite op locatie van de voormalige Boelwerf