

KASTEL heeft drie VEREN:



naar Baasrode,



naar Sint-Amands,



en naar Mariekerke.

Ontwerptekst: KASTEL heeft drie VEREN

Kastelse Boekskes – Nummer 4 (mei 2014)

Samensteller: Luc Wuytack, met een bijdrage van Walter Ressler (*Coördinator Vrienden van de Vlaamse Veren*)

Contactadres: Luc.Wuytack@telenet.be

INHOUD	2
VOORWOORD	3
<u>Deel I:</u> Het ontstaan van de Kastelse veren	4
I.1 De Romeinse Periode	4
I.2 De Middeleeuwen	4
<u>Deel II:</u> De geschiedenis van de veren tot 1795	5
II.1 Het veer naar Baasrode	5
II.2 Het veer naar Sint-Amunds	6
II.3 Het veer naar Mariekerke	8
<u>Deel III:</u> De veren in de 19 ^e eeuw	9
III.1 Tijdens het Frans Bewind (1795-1815)	13
III.2 Tijdens het Hollands Bewind (1815-1830)	14
III.3 Tijdens de Belgische Periode in de 19 ^e eeuw	16
<u>Deel IV:</u> De veren in de 20 ^e eeuw	24
IV.1 De Algemene Toestand	24
IV.2 De Kastelse Veren	27
IV.3 De ‘smokkelveren’	33
<u>Deel V:</u> De veren in de 21 ^e eeuw	34
V.1 Nieuwe gebruikers en beheer	34
V.2 De veren in cijfers: gebruik en kosten	35
V.3 Poging tot opnieuw invoeren van veergeld	36
V.4 Over de huidige veermannen en hun veerboten (bijdrage van Walter Ressler)	36
<u>Aanvulling:</u> Een brug over de Schelde in Kastel ?	40
A.1 Inleiding	40
A.2 Een (eerste?) poging in 1827	40
A.3 Een poging in 1914	41
A.4 Een poging in 1958	41
A.5 De bouw van een noodbrug	42
VERWIJZINGEN	42

Bijlage 1: Plan van Kastel met locatie der veren naar Baasrode, Sint-Amunds en Mariekerke.

Bijlage 2: Affiche van de verpachting der veren op 16 frimaire an 13 (7 dec. 1804) .

Bijlage 3: Affiche van de herverpachting der veren op 2 nov. 1810.

KASTEL heeft drie VEREN

naar Baasrode, Sint-Amands en Mariekerke.

VOORWOORD

Het mag voor een buitenstaander verwonderlijk heten dat in Kastel, een gehucht van Moerzeke dat zelf een deelgemeente is van Hamme, drie veren over de Schelde bestaan en dit sinds héél lang. Kastel ligt in een bocht van de Schelde (zie **Bijlage 1** achteraan) en de veren waren vroeger bijna de enige mogelijkheid om de naburige gemeenten (Baasrode, Sint-Amands, Mariekerke) te bereiken, gelegen aan de andere zijde van de stroom. De afstand tussen de veren, aan Kastelse zijde van de Schelde, is eerder beperkt: van het veer naar Baasrode tot dit naar Sint-Amands is het ongeveer 4,25 km en tussen het veer naar Sint-Amands en dat van Mariekerke amper 500 meter. Aangezien in Kastel gesproken wordt over het veer **naar** Baasrode, **naar** Sint-Amands of **naar** Mariekerke, wordt deze zegswijze ook in deze tekst gebruikt.

Over de veren is reeds menige publicatie verschenen. Het boek van Robert Ruys over 'Veer en Veerdienst in Oost-Vlaanderen, vroeger en nu' uit 1979 is ongetwijfeld het standaardwerk, dat door vele auteurs wordt geciteerd. Meer recente publicaties, vooral van Filip Hooghe, geven een andere kijk op de geschiedenis van de Kastelse veren.

In de voorliggende tekst wordt aandacht besteed aan de veren van Kastel naar Baasrode, Sint-Amands en Mariekerke. Elk heeft een eigen verhaal dat geplaatst werd binnen de algemene context van de veren over de Schelde sedert hun ontstaan. Om dit verhaal te kunnen schrijven werd dan ook vooral gebruik gemaakt van historische bronnen zoals:

- archiefdocumenten over de veren in het rijksarchief te Beveren, Antwerpen en Brussel
- de archieven van de gemeente Moerzeke, Mariekerke en Baasrode.

Dit gaf de mogelijkheid om elk veer afzonderlijk en meer in detail te kunnen belichten. Bovendien kon gebruik worden gemaakt van de uitgebreide documentatie over de veren van Alin Poort, thans Voorzitter van de Vereniging van Zelfstandige Veermannen, waarvoor dank!

Alhoewel de veren talrijke kunstenaars (schilders, dichters, schrijvers, ..) hebben geïnspireerd wordt hieraan in deze tekst minder aandacht besteed. Belangstellenden wordt verwezen naar b.v. het werk van Bert Peleman, Filip de Pillecyn, Lode Maerevoet, Yolande Hertsens en anderen. In de TV-reeks 'Stille Waters' (uitgezonden door de VRT in 2002-2003) vormt de Schelde met de veren het decor waarin de gebeurtenissen zich grotendeels afspelen.

Heden ten dage hebben de Kastelse veren vooral een recreatief en toeristisch karakter, maar ook in dit verband is een correcte kennis van hun verleden een troef. Dit is dan ook de reden waarom deze tekst werd samengesteld, op basis van de beschikbare geschiedkundige gegevens. Met dank aan allen die op de een of andere wijze hebben bijgedragen om deze gegevens te kunnen verzamelen.

Dat de veren thans een belangrijke toeristische rol vervullen blijkt uit de aandacht die eraan wordt besteed op talrijke toeristische websites, zoals: www.scheldeland.be, www.toerismekleinbrabant.be, www.tov.be, maar ook op www.stanny-van-grasdorff.be (omtrent Sint-Amands), www.baceroth.be (omtrent Baasrode) en www.bovenzeeschelde-durme.be. Meer algemene en concrete informatie over de veren is te vinden op de website van 'De Vrienden van de Vlaamse Veren', namelijk www.kvns.be/vveren/.

Deel I : Het ontstaan van de Kastelse veren.

Eeuwenlang was de Schelde een riviervlakte waarvan het wisselend waterpeil slechts bewoning op bepaalde hoogtes mogelijk maakte. Dit was o.m. het geval op ‘donken’¹, die het resultaat waren van zandverstuivingen (zie Van Strydonck – De Mulder [28]², p. 31 en 105). Het ‘oversteken’ van de riviervlakte was toen wellicht slechts mogelijk in periodes van laagwaterstand en te voet, te paard of met primitieve ‘vaartuigen’.

I.1 De Romeinse Periode

Over het ontstaan van een overzet naar Kastel schrijft F. Hooghe (in [13], p. 117):

‘Het oude “Baceroth” behoorde vóór 821 al tot het domein van de abdij Elnone en had zijn belang te danken aan het feit dat hier een gunstige overzetplaats was naar Kastel-Moerzeke, reeds van in de Romeinse periode. Het Scheldewater was op deze plaats zelfs zo ondiep dat men er te paard kon oversteken bij laagwater.’ Verder schrijft hij: *‘De Romeinsesteenweg ... stak tussen ‘Baceroth’ en Kastel de Schelde over en doorkruiste het Land van Waas tot Hulst.’*

Tot een analoge conclusie komt R. Ruys (in [23], p. 36): *‘De oude heirbaan Henegouwen-Mechelen snijdt de grote Scheldebocht aan “De Briel van Kuitegem” waar ze aan de overkant verder loopt. Wellicht kan daar de oudste aanlegplaats van het veer worden gesitueerd, nl. te midden van het oude Baceroth halverwege Baasrode en St.-Amands.’*

Uit beide citaten zou moeten blijken dat er een oversteekplaats was over de Schelde en een weg die vanaf de Schelde, door de polder, naar de dorpskern van Kastel en dan verder naar Moerzeke moet gelopen hebben. Hierover zal in II.2 verder gesproken worden.

Merkwaardig is nochtans dat, voor zover bekend, in Kastel geen overblijfselen uit de Romeinse tijd werden teruggevonden (wel uit vroegere perioden, zie het VIOE-rapport [5] uit 2010, p. 49-51). Dit is wel het geval in Moerzeke, waar zelfs een groot Romeins gebouwencomplex moet hebben gestaan, in de omgeving van de huidige Ommegangstraat (zie Janssens de Varebeke [17], p. 131). Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat Kastel in die periode niet of nauwelijks bewoond was.

I.2 De Middeleeuwen

Door het terugtrekken van de Schelde tot een beperkte bedding was het mogelijk om door indijkingswerken de riviervlakte om te vormen tot vruchtbare poldergrond. Dit gebeurde in Kastel vanaf de 13^e eeuw, voornamelijk onder impuls van de monniken van de abdij van St-Bernard uit Hemiksem. Deze indijkingswerken hadden ook tot gevolg dat de getijdewerking op de Schelde zich deed gevoelen tot in het Land van Dendermonde. Wellicht ontstond hierdoor ook de noodzaak om op bepaalde plaatsen de rivier te kunnen oversteken. ‘Het recht van het water’ was in het feodale tijdperk een ‘heerlijk recht’ dat aan de ‘heer’ toekwam, die het kon toewijzen aan anderen. Dit ‘heerlijk recht’ omvatte o.m. tol- en veerrecht, recht van visvangst. Deze werden via keures of charters verleend aan ‘heerlijkheden’, abdijen, .. Zo ontstond de keure van Moerzeke (1255), verleend door de Graaf van Vlaanderen aan de Heer van Moerzeke. Andere voorbeelden zijn: de keure van Mariekerke (1228), de keure van Sint-Amands (1266).

Het is dan ook niet te verwonderen dat uit die periode verschillende documenten m.b.t. de veren over de Schelde zijn terug te vinden. Voor elk van de Kastelse veren worden deze nu afzonderlijk besproken.

¹ Schuingedrukte tekst tussen ‘ ... ’ werd letterlijk overgenomen uit de aangegeven verwijzing.

² Voor de nummers tussen []: zie de Verwijzingen achteraan deze tekst (vóór de Bijlagen).

Deel II: De geschiedenis van de veren tot 1795

II.1 Het Veer naar Baasrode

In een publicatie van A. De Vlaminck uit 1895 (zie [9], p. 249) staat vermeld:

Le passage d'eau au moyen d'un ponton entre Moerzeke et Baesrode appartenait autrefois au seigneur de Termonde (Compte de 1296). Plus tard, nous le trouvons en la possession du seigneur de Moerzeke (1469).

In de 13^e eeuw hadden de Heren van Dendermonde immers zeggenschap verworven over de Schelde van St-Baafs Gent tot Bornem (De Vlaminck [8], p. 19). Hierdoor hadden ze het recht om tollен te heffen en veren op te richten. In een domeinrekening van het Land van Dendermonde uit 1296 wordt verwezen naar een oversteekplaats over de Schelde in Baasrode (zie Hooghe [14], p.141). Over de verwijzing naar 1469 werden geen details gegeven. Mogelijks houdt dit verband met het feit dat in die periode Baasrode (St-Ursmare) één van de 48 achterlenen was van de heerlijkheid van Moerzeke, zoals vermeld staat in een register uit 1473 (zie De Vlaminck [9], p. 251; Verbesselt [29], p.29)

In 1668-1669 geeft J. Bal een overzicht van de bezittingen van de abdij van St-Bernard in Kastel. Bij de beschrijving van het 't Graevenbroek' (thans 'Broek voor Baasrode' genoemd) vermeldde hij terloops ([4] p. 222): 'Nog houdt Bartholomeus Vernimmen in pacht een Dry-hoexken Landt, daer syn stalleken van het Veerhuys op staet.' De plaats van dit veerhuis staat aangegeven (met de letter D) op een kaart van A. Henricx uit het boek van J. Bal (zie **Afbeelding 1**).



Afbeelding 1: Detail van een kaart van A. Henricx (Houtman [16], p. 265)

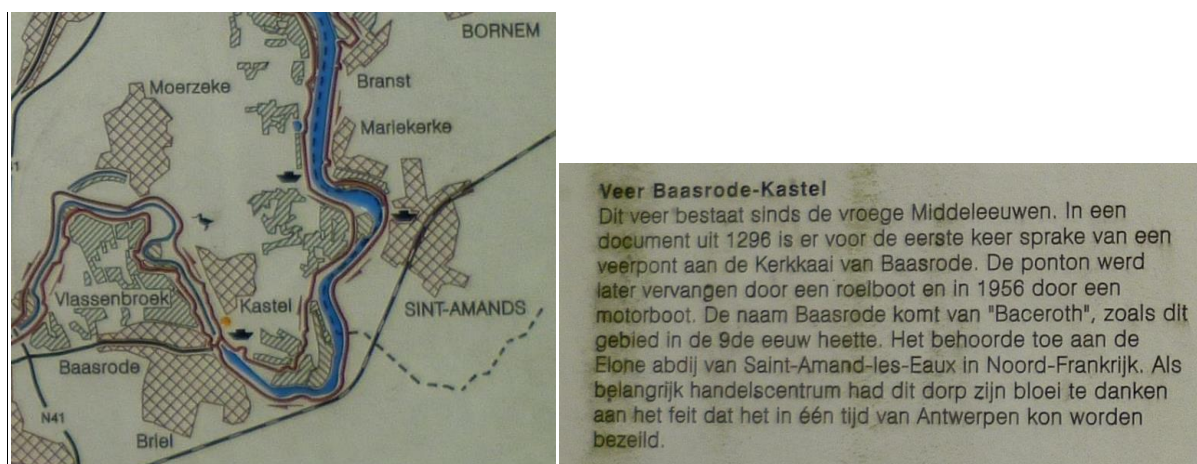
Door J. Bal worden ook de inkomsten vermeld die de bezittingen van de abdij in Kastel met zich meebrachten. Inkomsten uit veergeld worden echter niet aangegeven. Dit is in tegenstelling tot de bezittingen van de abdij in Puurs waar wel gesproken wordt over inkomsten afkomstig van 'Het Veer

van Puers' ([4], p. 146). Een mogelijke verklaring is dat de abdij in Puurs wel over de 'hooge heerlijke rechten' of 'regalia' beschikte en aldus recht had op veergeld. Dit was niet het geval in Kastel, waar de abdij geen 'hooge Rechten' bezat ([4], p. 206).

Een verwijzing naar het bestaan van het veer is ook terug te vinden op een kaart uit 1630 (J.-C. Van Lyere; [22], kaart 485), zoals te zien is op volgend detail van deze kaart:



Opvallend is dat op beide kaarten de Kastelse Schelde-oever, ter hoogte van het veer, bestond uit enkele inhammen die tussen 'hoofden' gelegen waren. Dit was in die tijd gebruikelijk om het aanmeren van een boot te vergemakkelijken en de oever te beschermen. Eveneens opvallend is dat het veerhuis toen op Kastelse bodem gelegen was, hetgeen ook later nog het geval was (zie III.1.B en D). Enkele geschiedkundige gegevens over het veer naar Baasrode worden vermeld in Bogemans F. et al. ([5], p. 79) en stonden op een informatiebord van Toerisme Oost-Vlaanderen (zie **Afbeelding 2**) dat een tijdlang (tot 2012) ter hoogte van dit veer geplaatst was.



Afbeelding 2: Scheldeverentocht met info 'Veer Baasrode-Kastel' (Toerisme Oost-Vlaanderen).

II.2 Het veer naar Sint-Amands

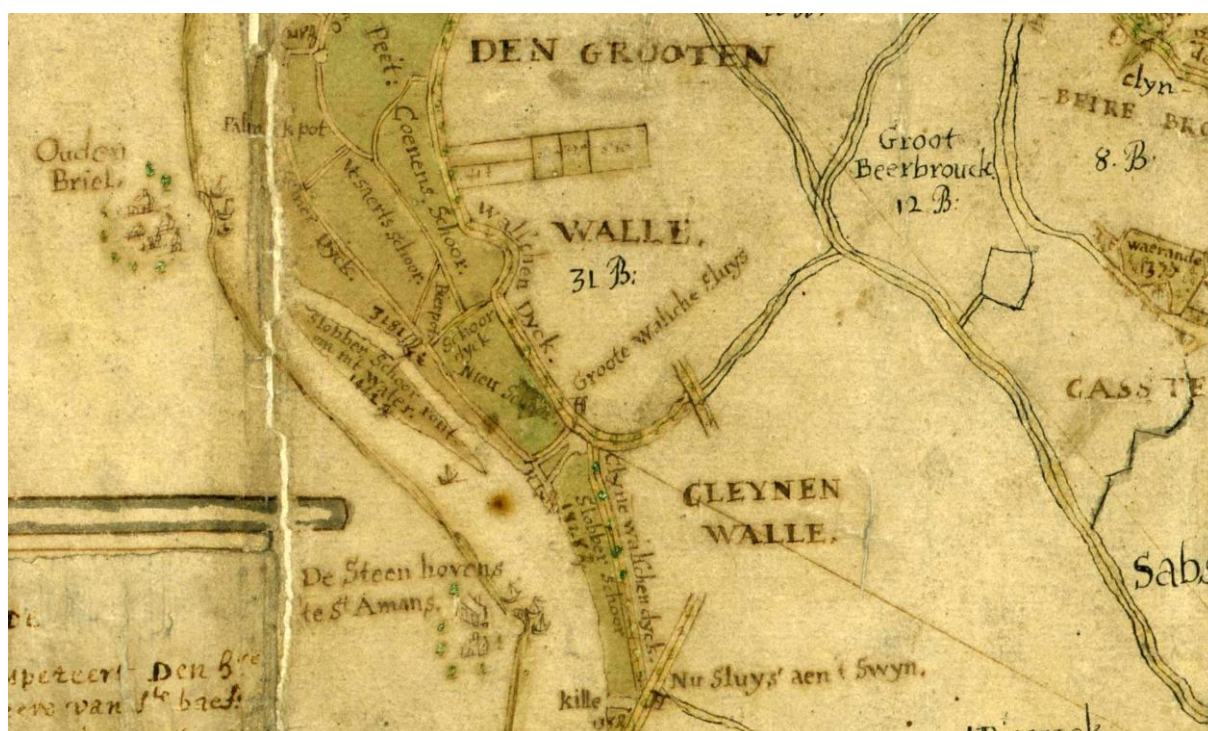
Zoals reeds vermeld werd in II.1 hadden de heren van Dendermonde tijdens de vroege Middeleeuwen het zeggenschap over de Schelde tussen Gent en Bornem. Door een overeenkomst uit 1336 tussen de Graaf van Vlaanderen en de Hertog van Brabant kreeg deze laatste controle over de oevers van de Schelde langs de Oude Briel tot aan Sint-Amands (zie Hooghe [14], p. 141).

Een afdoend bewijs van een veerdienst te Sint-Amands (aan 'Steenovens') is volgens F. Hooghe ([14],

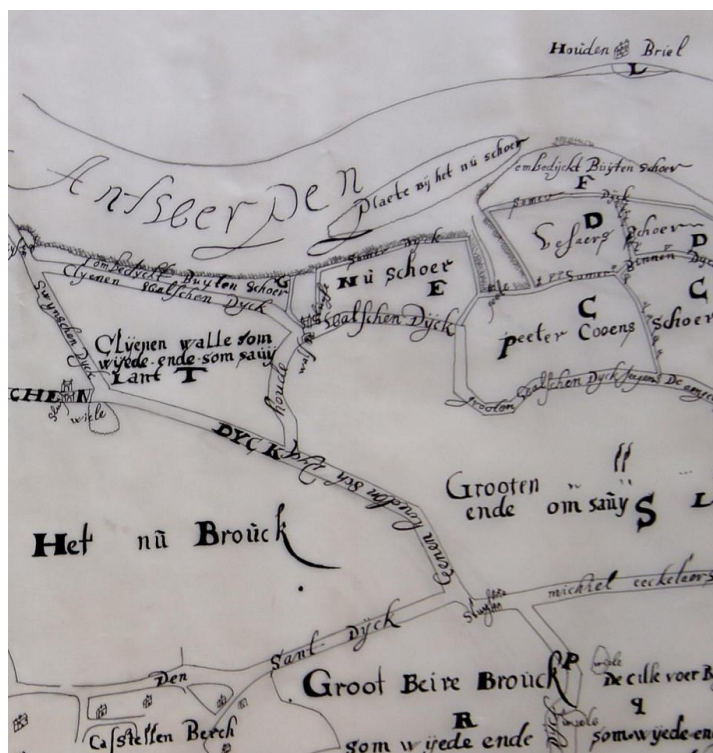
p. 143-145) te vinden in documenten uit de 16^e eeuw en later, waarin sprake is van het 'St Amants veere' (1577), 'eene huysteide aen den veir' (1616) en het 'Spaegnie veir' (1725). Op een kaart uit 1777 van J.B. Segers ([22], kaart 1563) wordt 'den steenoven veir' vermeld, tussen 'Ste Amants' en 'den Ouden Briel', zoals te zien is op volgend detail van deze kaart:



Op de reeds vermelde kaart van J.-C. Van Lyere is te zien dat 'De Steenhovens' gelegen is tegenover de kille aan de 'Grootte Walsche Sluys' aan de zijde van Kastel. Dergelijke 'killes' waren in die tijd in Kastel op verschillende plaatsen aanwezig (zie ook de kille aan de 'Sluys van 't Swyn' op deze kaart) en vormden aanlegplaatsen voor boten bij het laden en lossen (o.m. van 'beer' en 'scheepsmest').



De verbinding tussen 'de kille van de Grote Wal' en het centrum van Kastel zou via de 'Walschen Dijck' en 'den Sant Dijck' (thans 'Zanddijk' genoemd) kunnen gebeurd zijn, zoals op volgende kaart (detail van kaart 2006.72.1, Historisch Documentatiecentrum Dendermonde) te zien is:



II.3 Het veer naar Mariekerke

Het ontstaan van het veer van Sint-Amands werd ongetwijfeld beïnvloed door de indijkingswerken die de monniken van de abdij van St-Bernard uit Hemiksem hebben verricht in Kastel sedert het midden van de 13^e eeuw (zie o.m. Bogemans [5], p. 79). In de 'algemene confirmatiebulle' (Goetschalckx [12], p. 184) van de abdij door Paus Honorius (1287) wordt o.m. als bezit vermeld: de '*Passagio ac villa de Baesrode sancte Marie*'. Met dit laatste wordt het huidige Mariekerke bedoeld. Volgens J. Verbesselt (in [29], p.6) was 'Baceroth' in de vroege Middeleeuwen opgesplitst in 4 parochies, namelijk: St-Ursmarus (Baasrode), St-Gertrudis (Vlassenbroek), St-Amands (Sint-Amands) en St-Marie (Mariekerke). In het begin van de 15^e eeuw behoorde tot het inkomen van het Land van Bornem ook het pachtgeld van het veer van Mariekerke (zie Hooghe [15], p. 273).

Meer gegevens over het veer worden vermeld in de '*Ordonnantie van het Veer van Mariekerke*' uit 1530. De volledige tekst hiervan staat in Van Doninck ([26], Bijlage XIII, p. 397-398), een aangepaste versie staat in Maerevoet ([19], p. 15). Volgens deze oorkonde behoorde het veer toen aan de '*goidtshuyse van sinte Bernaerts*' en aan '*Jacop van Luxembourch*', die toen hoogbaljuw was van het Land van Bornem. Er werd bepaald wat er moest betaald worden voor het overzetten van personen, maar ook van paarden, ossen, koeien, schapen, ganzen, biggen en ander kleinvee. Bovendien werd gesteld dat:

- bij onweder het dubbele bedrag moet betaald worden
- er geen verplichte overzet is vóór zonsopgang en na zonsondergang
- diegene die aan de heer van Bornem '*waterchijs*' betalen of land in pacht hebben, hun goederen met eigen schepen mogen overvaren, mits het betalen van een jaarlijks bedrag aan de veerman
- een schipper die iemand overzet aan de veerman een vergoeding moet betalen
- de veerman verantwoordelijk is voor een goede overvaart
- bij niet naleving van de instructies een boete moet betaald worden.

Deze ordonnantie kan als een voorloper beschouwd worden van de latere '*Cahier des Charges*' (19^e eeuw) of de lastvoorwaarden uit de aannemingsbestekken (20^e en 21^e eeuw).

Deel III: De veren in de 19^e eeuw

III.1 Tijdens het Frans Bewind (1795-1815)

III.1.A Inleiding (zie De Brouckère [6])

Als gevolg van de Franse Revolutie werden de bevaarbare rivieren eigendom van de Staat, samen met de daaraan verbonden rechten (o.a. visrecht, tolrecht, veerrecht). Nieuwe wetten en besluiten moesten een einde maken aan de willekeur uit het vroegere feodale tijdperk. Voor wat de veren betreft werden, als overgangsmaatregel, de feodale rechten behouden door een wet van 15-18 maart 1790. Deze wet werd opgeheven door de wet van 25/8/1792 waardoor iedereen mocht 'overzetten' mits betaling van de wettelijk vastgestelde tarieven, o.m. bepaald door een besluit van 25 thermidor an III (of 12/8/1795). Ook dit was in afwachting van een meer algemene wetgeving (van 6 frimaire an VII), die het gebruikelijke systeem fundamenteel zou veranderen. Aangezien deze wet ook thans nog de basis vormt van de wetgeving omtrent de veren wordt deze hierna in meer detail toegelicht.

III.1.B De wet van 6 frimaire an VII of 26/11/1798

Deze wet kreeg als titel (zie Wolters [31], p. 254)

LOI du 6 frimaire an VII, relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables.

De wet bestaat uit 72 artikels waarvan er hier enkele, in het kort, worden weergegeven:

- alle bestaande wetten en reglementen m.b.t. de veren worden afgeschaft (Art. 1)
- alle betrokkenen worden verplicht hun rechten en bezittingen kenbaar te maken (Art. 2)
- bij ontstentenis van deze aangifte (uit Art. 2) worden deze (rechten en bezittingen) staatseigendom, zonder schadeloosstelling (Art. 3)
- na de aangifte zal de toestand van het veermateriaal, zijnde '*bacs, bateaux, agrés, logements, bureaux, magasins et autres objects*' worden vastgesteld (Art. 4), gevolgd door de schatting van de waarde ervan door 2 experts (Art. 5)
- de geschatte waarde zal aan de eigenaars worden vergoed (Art. 6) en na het afsluiten van het P.V. der schattingen worden ze staatseigendom (Art. 7)
- de centrale administratie zal, na raadpleging van de gemeentelijke administratie, de tarieven (d.i. het veergeld) bepalen per arrondissement (Art. 18)
- de veren zullen verpacht worden voor een periode van 3,6 of 9 jaar (Art. 25).

Enkel de veren die uitsluitend voor privé-doeleinden werden gebruikt vielen buiten de wet (Art. 8).

Zoals gebruikelijk werd de wet gevolgd door een aantal aanvullende besluiten en uitvoeringsmaatregelen, zoals:

- besluit van 13 pluviôse an VII (1/2/1799): '*Sur le mode d'exécution des dispositions provisoires portées en la loi du 6 frimaire an VII*'
- wet van 14 floréal an X (4/5/1802) met o.m.:
 - het gouvernement kan nieuwe veren oprichten (art. 9)
 - het tarief van elk veer zal bepaald worden door het gouvernement (art. 10)
- besluit van 3 messidor an XII (22/6/1804): het gouvernement zal het aantal, de toestand en het tarief der veren bepalen.

Om de toestand en het aantal veren in het Scheldedepartement (of '*Département de l'Escaut*') te kennen werd door de Prefect op 21/4/1801 (zie [21], dossier 9-2626/2) aan de Burgemeesters gevraagd om hiervan aangifte te doen. Op 30/4/1801 antwoordde de Burgemeester van Moerzeke als volgt:

- Aantal veren: 1
- Aantal boten: 1 voor personen en 1 voor paarden
- Eigenaar: Josse Vernimmen.

Ook aan de Burgemeesters van de omliggende gemeenten werd deze informatie opgevraagd. Dit had tot gevolg dat in de lijsten, die nadien werden gepubliceerd, het veer naar Baasrode soms dubbel voorkwam, zowel behorende tot de gemeente Moerzeke als tot de gemeente Baasrode. Blijkbaar had de centrale administratie niet direct begrepen dat het om hetzelfde veer ging. Bovendien was er het probleem dat sommige veren een aanlegplaats hadden die tot 2 verschillende departementen behoorde. In dat geval voorzag de wet van 6 frimaire an VII (art. 32):

- indien een veer tot 2 naburige departementen behoort, dan zal de administratie en het beheer gebeuren door het arrondissement van de gemeente die het dichtst bij het veer ligt.

Op **Afbeelding 3** is te merken dat Moerzeke en Baasrode tot het 'Scheldedepartement' behoren, terwijl Sint-Amands en Mariekerke behoren tot het 'Departement van de Twee Neten'. Dit had bepaalde praktische problemen tot gevolg, o.m. bij de verpachting van de veren en het politieel toezicht erop.



Afbeelding 3: Deel van een kaart van het Scheldedepartement ([22], Kaart 2405)

Door experts werd het noodzakelijke schattingsverslag gemaakt. Enkel de waarde van de boten (en hun uitrusting) werd vastgelegd en dit gaf als resultaat:

- voor het veer van Baasrode (of was het Moerzeke?): - '*un demi ponton de bois*': 1050 fr
- '*une barque*': 150 fr

In het schattingsverslag (25 floréal an 7 of 14/5/1799) staat opgenomen dat Josse Vernimmen verklaarde ook eigenaar te zijn van het veerhuis, gelegen aan de zijde van Kastel.

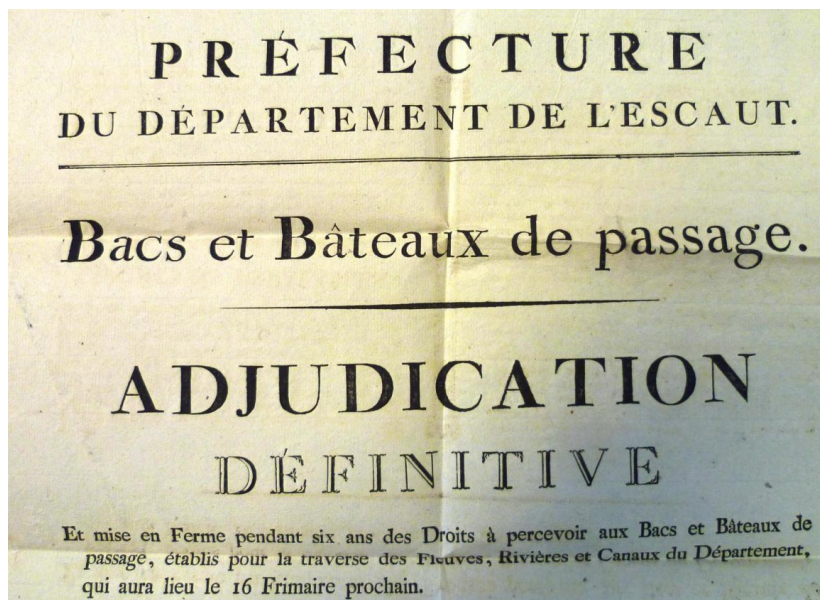
- voor Mariekerke: '*une barquette*': 160 fr

De eigenaar Josse Declercq verklaarde achteraf ook rechten te hebben op de dijk en de toegangsweg naar het veer (zie III.1.D).

Overeenkomstig de wet van 6 frimaire an VII werd het veermateriaal eigendom van de Staat. Dit was echter niet het geval voor het veer van Mariekerke, waar Josse Declercq aanvankelijk eigenaar bleef.

III.1.C De verpachting van de veren in 1804-1805 (zie [21], archief Scheldedepartement)

Vooraleer tot de verpachting (of 'Adjudication') kon worden overgegaan werden de veren in categorieën verdeeld. Per categorie werd het tarief (of veergeld) bepaald volgens een besluit van 25 thermidor an XII (13 aug. 1804) en voor de verpachting werd elke categorie nog eens in loten verdeeld. De eerste verpachting vond plaats op 16 frimaire an XIII (7 dec. 1804) en werd bekend gemaakt op 10/11/1804 met een affiche waarvan de hoofding er als volgt uitzag (zie **Bijlage 2** voor de volledige affiche):



Tegelijk met deze aankondiging werden ook de van toepassing zijnde loten en tarieven afgekondigd. Samen met Bazel (Kallebeek), Rupelmonde, Hingene en Temse behoorde Baasrode tot Lot 1. Het veer van Mariekerke (of was het 'Moerseke'?) behoorde tot Lot 2.

T A R I F S					
Des Droits à percevoir aux Passages établis pour la traverse des					
FLEUVES, RIVIÈRES ET CANAUX					
D U D É P A R T E M E N T D E L' E S C A U T.					
P our le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au-dessus de cinq myriagrammes		Franz.	Centim.	Franz.	Centim.
Le Batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les Passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû d'après le Tarif pour six personnes à pieds, et dans ce cas il employera le Bac ou un Batelet à sa volonté.		"	5	"	3
Pour denrées ou marchandises non chargées sur une Voiture, sur un Cheval ou Mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes		"	5	"	3
Pour chaque myriagramme excédent		"	2	"	1
NOTA. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.					
Pour le passage	}	D'un Cheval ou Mulet, et son Cavalier valise comprise.		"	18
		D'un Cheval ou Mulet chargé		"	15
		D'un Cheval ou Mulet non chargé		"	12
		D'un Ane chargé ou d'une Anesse chargée		"	8
		D'un Ane non chargé ou d'une Anesse non chargée		"	5

Passages de Callebekke, Rupelmonde, Hingene, Temse et Baasrode sur l'Escaut, formant le 1.^{er} lot.

Passages de Uytberge, Wiebelen, Mariakerke, Moerseke sur l'Escaut, formant le 2.^e lot.

Passages de Thielrode, Hasme, Sonnebeke et Wassumster sur la Durme, formant le 7.^e lot.

De (voorlopige) toewijzing, die kon gebeuren per veer of per lot, gaf als resultaat:

- lot 1: voor 800 fr aan Vilain XIII³ uit Bazel
- het veer van Mariekerke werd niet toegewezen.

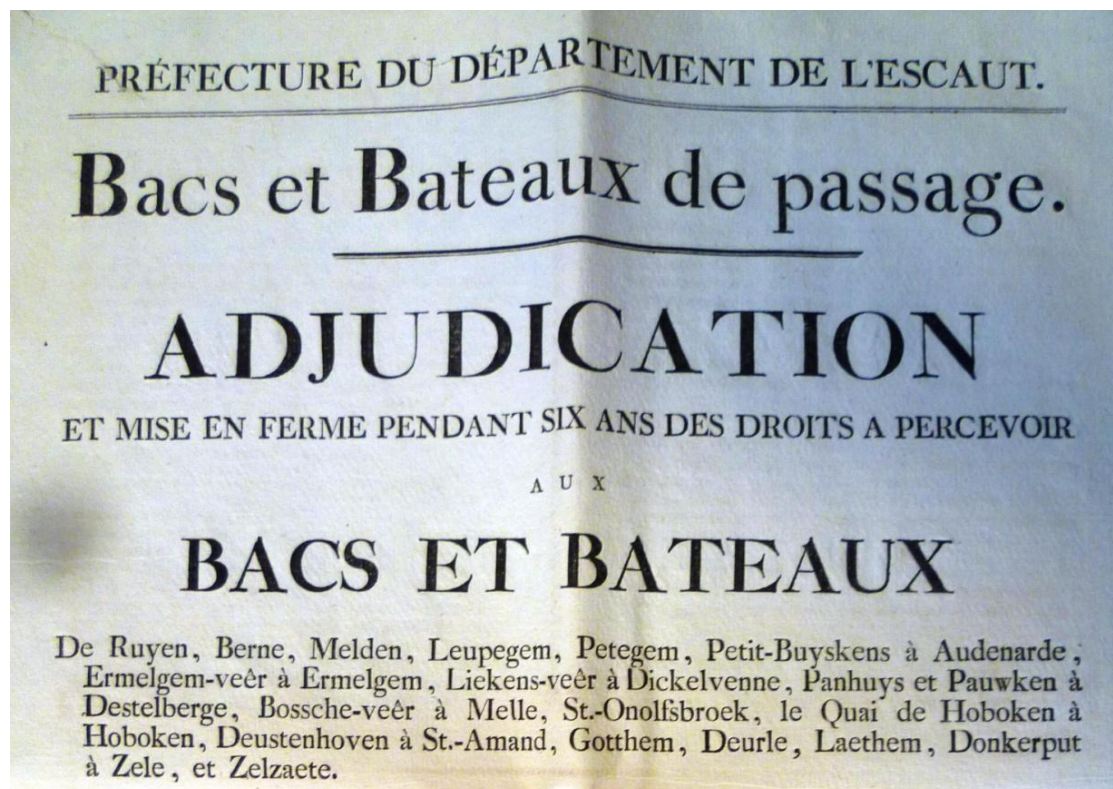
Bovendien werd nagegaan of de toegewezen vergunninghouder:

- (a) ofwel zelf een ervaren schipper was of over mensen met die eigenschap beschikte
- (b) voldoende solvabel was en in staat om de gevraagde borg (of 'caution') te betalen.

Het resultaat van de openbare verpachting werd voorgelegd aan de overheid, die moest vaststellen dat een aantal veren ofwel niet werden verpacht, ofwel dat de pachtprijs (of 'bail') te laag was. Het gevolg was dat besloten werd tot een nieuwe verpachting op 8 germinal an 13 (29/3/1805). De toewijzing der veren gaf nu als resultaat:

- lot 1: voor 2.750 fr aan Jan Boodts (uit Temse), met Vilain XIII als borgsteller
- Mariekerke: voor 45 fr aan Josse Declercq (uit Mariekerke).

Eveneens werd vastgesteld dat nog steeds een aantal veren ofwel niet werden toegewezen, ofwel niet voorkwamen op de afgekondigde lijst. Besloten werd om ook voor deze veren een verpachting te laten doorgaan op 11 april 1806. Het betrof een aantal kleine veren waaronder het veer 'denstenhoven' (ook 'Deustenhoven' geschreven) uit Sint-Amands, met als eigenaar François Van Houwenhove. Opgemerkt werd dat, aangezien Sint-Amands tot het 'Departement van de Twee Netten' behoorde, het niet aan het Scheldedepartement toekwam om de toewijzing goed te keuren. Desondanks komt het veer voor op de lijst der veren die op 11/4/1806 zouden verpacht worden, zoals blijkt uit de hierna volgende hoofding van de affiche met de bekendmaking op 17/3/1806 van de verpachting:



Samen met de lastvoorwaarden werden voor deze veren ook volgende tarieven gepubliceerd:

³ Vilain XIII was een grootgrondbezitter/investeerder, die toen ook Burgemeester van Bazel was.

<h1>T A R I F S</h1>					
Des Droits à percevoir aux Passages établis pour la traverse des					
<h2>FLEUVES, RIVIÈRES ET CANAUX</h2>					
<h3>DU DÉPARTEMENT DE L'ESCAUT.</h3>					
<p>POUR le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au-dessus de cinq myriagrammes . . .</p> <p>Le Batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les Passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû d'après le Tarif pour six personnes à pied, et dans ce cas il emploiera le Bac ou un Batelet à sa volonté.</p> <p>Pour denrées ou marchandises non chargées sur une Voiture, sur un Cheval ou Mulet, mais embarqués à bras d'homme et d'un poids de cinq myriagrammes</p> <p>Pour chaque myriagramme excédent</p> <p>NOTA. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le pasteur.</p>					
		Francs.	Centim.	Francs.	Centim.
		"	5	"	5
		"	3	"	3
		"	1	"	1
Pour le passage {		"	18	"	12
		"	15	"	10
		"	12	"	8
		"	8	"	4
		"	5	"	4

III.I.D De gevolgen van de verpachting voor de Kastelse veren (zie [21], archief Schelddedepartement)

Het veer naar Baasrode

Voor de periode van april 1805 tot begin 1811 werd het veer van Baasrode toegewezen aan Jan Boodts uit Temse, alhoewel ook Joseph Geyst (Moerzeke) kandidaat was. Deze laatste was voordien helper bij veerman Vernimmen. Overeenkomstig de wet van 6 frimaire an VII moest de waarde van de vaartuigen (geschat op 1200 fr) worden uitbetaald aan de eigenaar Josse Vernimmen. Tegen de schatting (uitgevoerd op 28 jan. 1802) was klacht ingediend door de eigenaar Josse Vernimmen. De schatting had immers enkel betrekking op het veermateriaal en hield geen rekening met de waarde van zijn eigendommen aan weerszijde van de Schelde. Overeenkomstig akten van 27 feb. 1744 en nov. 1784 was hij eigenaar van het 'Kerkenhoofd' (aan de zijde van Baasrode) en van 'la tête de l'Abaye de St Bernard' met een huis en schuur (aan Kastelse zijde). Op de klacht werd echter ongunstig gereageerd aangezien voor eigendommen geen schadevergoeding werd betaald.

Na het overlijden van Josse Vernimmen in 1809 werd door zijn Weduwe andermaal een verzoek gedaan om een herschatting te bekomen van zijn eigendommen (niet enkel van het veermateriaal), met het oog op het bekomen van een schadevergoeding. Ook dit had niet het gewenste gevolg want op 8/11/1809 besliste de Minister van Financiën om enkel 1200 fr te betalen.

Het veer naar Mariekerke

Voor dit veer werd Josse Declercq (Mariekerke) als vergunninghouder aangesteld vanaf april 1805. De schatting van het veermateriaal (1 boot met toebehoren) bedroeg 160 fr en dit bedrag werd ook goedgekeurd door de Minister van Financiën op 8/11/1809. Tegen deze beslissing werd door de eigenaar Josse Declercq klacht ingediend in april 1811, aangezien de schatting geen rekening hield met zijn rechten op het gebruik van de dijk en de weg naar het veer (of 'le droit de passage sur les digues ou chemin qui conduisent au passage d'eau'). Door de Prefect werd hem gevraagd hiervan de nodige bewijzen voor te leggen. De ingediende bewijsstukken, waaronder een verklaring van de

Burgemeester en Schepenen '*der parochie ende heerlijkheid van Moerseke*', gedateerd 23 okt. 1792, werden echter als 'niet authentiek' beschouwd.

Het veer naar Sint-Amands

Volgens een verklaring (gedateerd 3/4/1806) van Burgemeester Van der Cruyssen van Sint-Amands was François Van Houwenhove (ook geschreven als Van Audenhove) eigenaar van de gebouwen aan de boord van de Schelde, genaamd '*de Steen-hoven*' en wellicht was hij in die periode ook veerman. Immers op 27 mei 1805 werd door de veermannen van de veren van Baasrode (Vernimmen) en Mariekerke (Declercq) klacht ingediend omdat Van Audenhove ook personen overzette, alhoewel hij daartoe geen vergunning had. Het gevolg was dat de Burgemeester van Moerzeke (C. de Nieulant) op 17/7/1805 opdracht kreeg van de Prefect van het Scheldepartement om, bij een volgende overtreding, de boot in beslag te nemen.

De bekendmaking van de verpachting van het veer van Sint-Amands gebeurde op 17/3/1806 (zie III.1.C). Na deze bekendmaking stuurde de Burgemeester van Moerzeke op 5/4/1806 een brief naar de Prefect met een aantal bedenkingen omtrent de rechtmatigheid van het veer van Sint-Amands aan de Briel (ook genoemd '*Steenhoven*' of '*Deutsenhoven*'), verwijzend naar:

- de opdracht om de boot in beslag te nemen
- het feit dat de eigenaar nooit toelating had bekommen om personen over te zetten.

Bovendien verzette de Burgemeester er zich tegen dat aan Kastelse zijde nog langer zou gebruik worden gemaakt van zijn eigendom als aanlegplaats, hetgeen hij als bezitsaanmatiging (of '*usurpation*') beschouwde. Hij verzocht de Prefect om de verpachting van het veer te verhinderen. In een brief van april 1806 aan de burgemeester van Moerzeke beloofde François Van Audenhove plechtig dat hij of zijn ondergeschikte geen personen meer zou overzetten, zeggende '*je declare de ne plus faire usage de ma barquette en faisant aborder des passagers sur le territoire de votre commune*'.

III.1.E De herverpachting in 1810 of '*Réadjudication*' (zie [21], archief Scheldepartement)

De voorwaarden voor de herverpachting werden bekend gemaakt op 9 oct. 1810, samen met de indeling in loten, zoals aangegeven op de affiche in **Bijlage 3**. Dit ging gepaard met de aankondiging op 1/11/1810 van een aangepaste 'Cahier de Charges' en nieuwe tarieven.

Bij de verpachting werd Lot 1 (met Baasrode en Mariekerke) toegewezen tot 31/12/1816 aan Jan Boodts uit Temse voor 2.900 fr per jaar. De waarde van het veermateriaal werd bij de herschatting vastgesteld op 103 fr, of een min-waarde van 57 fr (tegenover de vorige schatting), die door de vorige vergunninghouder (Josse Declercq) diende betaald te worden aan de Staat.

III.2 Tijdens het Hollands Bewind (1815-1830)

III.2.A Inleiding

Tijdens het Hollands Bewind bleef de wet van 6 frimaire an VII grotendeels van kracht, overeenkomstig het Besluit van 23 jan. 1815. Wel werden enkele wijzigingen doorgevoerd vooral m.b.t. het beheer en het toezicht op de veren, zoals:

- het politieel toezicht wordt de bevoegdheid van de Gouverneur i.p.v. de Prefect
- het dagelijks toezicht wordt toevertrouwd aan het College van Burgemeester en Schepenen i.p.v. aan de Burgemeester.

Bovendien werd bepaald dat diegene die geen schadeloosstelling hadden bekommen, als gevolg van de wet van 6 frimaire an VII, klacht konden indienen bij de '*commissaire-général de l'intérieur*'. Deze bepaling was veeleer een belofte zonder uitvoering, want de ingediende klachten bleven zonder gevolg (zie De Brouckère [6], p. 4).

Op 12 oct. 1816 stuurde de Minister van Binnenlandse Zaken een brief naar de 'Gedeputeerde Staten van de Provincie Oost-Vlaanderen' om erop te wijzen dat het gedrag van veerlieden en de staat van de vaartuigen veel te wensen overliet. Gevraagd werd dat de gemeentebesturen de situatie ter plaatse zouden gaan controleren en alle middelen zouden gebruiken om de toestand te verbeteren. Nieuwe verpachtingen vonden plaats in 1817 en 1823. Naar aanleiding van deze laatste werd op 4 sept. 1823 volgende tabel met de nieuwe tarieven afgekondigd:

TARIF

Der Regten te ontvangen aan de Veren van den Staat, in de Provincie Oost-Vlaanderen gelegen, opgemaakt in gelijkvormigheid van het besluit van den 25 Thermidor jaar 12.

	duitsen Guld.	duitsen Guld.	duitsen Guld.
Voor het overzetten van eenen ongeladen Persoon met een gewigt minder dan 20 ponden	021	018	018
Voor elk Schap, Bak, Gail, Spies-Varken, en vier elk koppelt Gansen of Kalkhoenen	01	001	001
Voor eenen ongeladen Ezel	14	081	051
Voor Paard, Mul-Ezel, Os, Koe of Ezel, gebruikt tot het ploegen of naar de wei gaande	14	07	04
Voor elk Kalf of Varken	07	01	03
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met Paard of Mul-Ezel	02	01	01
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met Paard, Mul-Ezel en Leidman	06	101	14
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met twee Paarden of Mul-Ezels bespannen en Leidman	07	11	12
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met twee Paarden of Mul-Ezels en Leidman	08	12	13
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	05	091	07
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	09	101	11
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	04	07	051
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	05	08	06
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	03	051	03
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	04	06	04
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	02	03	02
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	03	04	03
Voor een Rijnig met twee wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	01	02	01
Voor een Rijnig met vier wieden op riemen hangende, met Paard en Leidman	02	03	02

III.2.B De situatie van de Kastelse veren (zie [21], archief 279/A-B of 'Hollandse Periode')

Na de herverpachting in 1817 werd door de Gouverneur van Oost-Vlaanderen op 16 juli 1817 een overzicht gemaakt van de veren die op dat ogenblik actief waren. Dit overzicht (zie hierna voor een detail ervan) omvatte o.m. de namen van de vroegere en van de nieuwe pachters, het aantal veerboten met hun afmetingen en geschatte waarde.

Lieu ou leur emplacement.	noms des Anciens Fermiers	noms des nouveaux Fermiers	Montant ou dernier estimati.
Moudeke Baasrode	Jan Boodts	Goetgebuur & J. Boodts	976.65
"	"	"	260.11
Mariekerke	"	"	103.00
Camist	"	"	325.00

Voor de veren van Baasrode en Mariekerke was Jan Boodts (Temse) de vroegere pachter en als nieuwe pachters worden vermeld: Goetgebuur & Jan Boodts. Het veermateriaal bestond uit:

- voor Baasrode: 1 ponton (10,10 x 1, 93 meter), waarde 976,65 fr
- 1 boot (5,45 x 1,95 meter), waarde 260,11 fr
- voor Mariekerke: 1 boot (5,50 x 1,60 meter), waarde 103,00 fr

Het veer van Sint-Amands werd in het overzicht niet vermeld.

Voor de periode van 6 jaar vanaf 1/1/1824 werden als nieuwe pachters aangewezen:

- voor Baasrode: Wed. Karel Jozef Geyst, met een jaarlijkse pachtsom van 225 fr
- voor Mariekerke: Theresia Peelman (de weduwe van J. Declercq), wonende in het veerhuis.

Bij de herverpachting eind 1829 werd Pieter Johan Muys de nieuwe pachter van het veer naar Baasrode. In de winter van 1830 deed zich een merkwaardig feit voor. De Schelde was toegevroren en de veerman had planken op het ijs gelegd ten einde iedereen de kans te geven om de overkant te bereiken. Ook hiervoor werd 'veergeld' gevraagd, met goedkeuring van de overheid.

III.3 Tijdens de Belgische Periode in de 19^e eeuw.

III.3.A Het Algemeen Beleid

Door een Besluit van 28/10/1830 van het Voorlopig (Belgisch) Bewind wordt de wetgeving op de veren uit de Franse periode opnieuw van toepassing. Ook thans worden enkele wijzigingen m.b.t. het beheer en het toezicht doorgevoerd, zoals:

- het financieel aspect (de verpachting, de borg, het veergeld, ..) valt onder de bevoegdheid van het Departement van Financiën, en de uitvoering wordt toevertrouwd aan de Administratie der Domeinen
- het politieel toezicht komt in handen van de Gouverneur en de Burgemeesters
- het materiaal, het onderhoud en herstel van aanlegplaatsen, ... wordt de bevoegdheid van het Bestuur van Bruggen en Wegen, onder toezicht van de Gouverneur.

Door een K.B. van 7/11/1880 wordt de Dienst der Zeeschelde opgericht, die o.m. als opdracht kreeg: het verpachten van de veren en de controle op de uitbating.

De lastkohieren bij de verpachting bleven sedert 1830 ongeveer dezelfde. Een voorbeeld hiervan, voor de periode 1/1/1832 tot 31/12/1840 is terug te vinden in (De Brouckère [6], p. 8 e.v.).

Een belangrijke wijziging deed zich voor m.b.t. het 'eigendomsrecht' van het veermateriaal.

Overeenkomstig Art. 7 van de Wet van 6 frimaire an VII werd het bestaande veermateriaal staats eigendom. Nieuw veermateriaal moest echter door de vergunninghouders worden 'ter beschikking gesteld'. Dit kwam o.m. tot uiting bij de oprichting van nieuwe overzetsdiensten. Als voorbeeld wordt verwezen naar een K.B. van 22 dec. 1840 omtrent de oprichting van 4 nieuwe veren over de Schelde, in 'Eecke, Seeverghem, Zwynaerde, Meirelbeke'. Art. 4 van dit K.B. zegt:

'Les barques au moyen desquelles ces passages d'eau seront desservis, devront être fournies par les premiers adjudicataires.'

Bij een herverpachting werden eventuele nieuwe pachters geacht het bestaande veermateriaal over te nemen van de vorige pachter.

Op 30/11/1885 werd door Bruggen en Wegen een overzicht gemaakt van het veermateriaal dat op dat ogenblik aanwezig was (zie De Vriendt [10], p.18). Voor de Kastelse veren was dit:

Benaming veer	Pachter	Veermateriaal
Baasrode	Vertongen F.	1 ponton, 1 boot
St-Amant	De Wilde D.	1 ponton, 1 boot
Mariekerke	De Clerck J.	1 boot

Het veermateriaal was toen eigendom van de pachters.

De daaropvolgende verpachting in Oost-Vlaanderen vond plaats op 28 dec. 1885 en werd aangekondigd met een affiche die er uitzag als volgt:



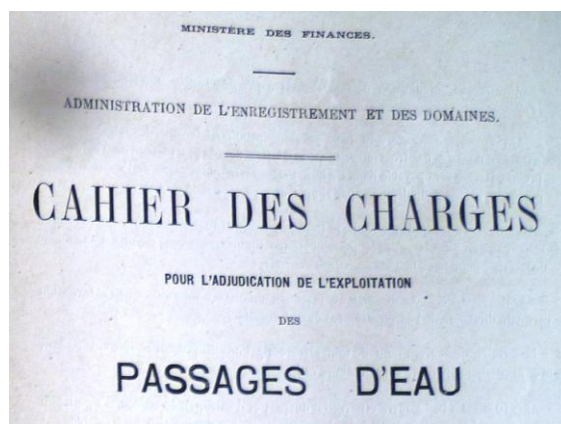
Ook de tarieven werden regelmatig gewijzigd in de 19e eeuw (zie Ruys [23], p. 119 . e.v.). Dit gebeurde niet steeds op uniforme wijze, zodat een aanpassing van de tarieven noodzakelijk werd. Dit werd gerealiseerd door het K.B. van 4/7/1887, hetgeen o.m. volgende bepalingen omvatte:

Art. 1^{er}. Les droits à percevoir aux passages d'eau de Schellebelle, Wichelen, Berlaere, Appels, Zele (Oostveer), Grembergen (Saint-Onolf), Baesrode, Mariekerke, Hamme (les Trois Trou), Hingene, Rupelmonde, Basel, Calebeke et Cruybeke, établis sur le Bas-Escaut, et aux passages d'eau de Sombeke (Hamme) et Thielrode, sur la Durme, sont dorénavant réglés par le tarif annexé au présent arrêté et revêtu de la signature de Nos Ministres des finances et de l'agriculture, de l'industrie et des travaux publics.

Art. 2. Il n'est rien innové en ce qui concerne les arrêtés royaux des 23 mai 1874 et 16 mai 1883, fixant respectivement les tarifs des droits à percevoir aux passages d'eau de Saint-Amand et de Burght, sur le Bas-Escaut.

Art. 3. L'arrêté du gouvernement en date du 25 thermidor au XII est abrogé en ce qui concerne les droits à percevoir aux passages d'eau du Bas-Escaut et de la Durme.

Op het einde van de 19^e eeuw, in 1891, werd een nieuw bestek (of ‘Cahier des Charges’) afgekondigd, met als hoofding:



Een aantal opvallende bepalingen uit dit bestek zijn:

- overdracht van een pachtvergunning of onder-verhuring is slechts toegelaten na goedkeuring door de Administratie der Domeinen
- bij aanvang van de pachtperiode moet een inventaris van het materiaal (vast en bewegend) worden opgemaakt
- indien het veermateriaal eigendom is van een pachter, moet bij overdracht aan een nieuwe pachter deze de geschatte waarde ervan betalen aan de vorige pachter
- indien het veermateriaal wordt ter beschikking gesteld door de Staat, dan zal deze de grote herstellingen betalen. Kleine herstellingen en het onderhoud vallen steeds ten laste van de pachter
- de tarieven moeten worden bekend gemaakt op een bord
- het overzetten zal gebeuren tussen zonsopgang en zonsondergang
- elke persoon zal in normale omstandigheden binnen de 5 minuten na aankomst worden overgezet
- de pachter moet een register voor klachten/opmerkingen ter beschikking houden.

Nieuwe tarieven kwamen tot stand door het K.B. van 13/10/1897 waardoor het veergeld op de Zeeschelde, de Durme, de Rupel, ... op uniforme wijze werd vastgelegd. In de bij dit K.B. gevoegde tabel behoorden het veer naar Baasrode, Sint-Amands en Mariekerke tot dezelfde tweede categorie:

Tarif des droits à percevoir aux passages d'eau dénommés ci-après établis sur l'Escaut maritime, la Durme, le Rupel, la Dyle et la Senne inférieures.

TARIFS DES DROITS A PERCEVOIR.

	ESCAUT ET DURME.	ESCAUT.				RUPEL.		DYLE ET SENNE INFÉRIEURES.	
	a. <i>Escaut</i> : Jabeke (Wetteren), Schellebelle, Wichelen, Berlaere (Konkelveer), Appels, Zele (Oostveer), Grembergen (Saint-Onolf). — b. <i>Durme</i> : Sombke (Hamme) et Thielrode.	Baasrode, Saint-Amant et Mariekerke.	Hamme (Dry Gatén).	Hingene (Notelaer), Rupelmonde, Basel (Gallebeekveer), Craybeke-Hoboken (rue de la Chapelle), Craybeke-Hoboken (Watermolen).	Entre Burght et Hoboken.	Entre Lillo et Liefkenshoek.	Entre Rumpst et Heyndonck. Entre Niel et Winibam.	Entre Niel et Ruysbroeck (Hellegatveer).	Sennegat (sous Malines).
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Pour le passage de personnes de plus de 12 ans non chargées ou chargées d'un poids inférieur à 20 kilogrammes, prix par personne	Fr. c. » 04	Fr. c. » 03	Fr. c. » 08	Fr. c. » 10	Fr. c. » 12	Fr. c. » 25	Fr. c. » 04	Fr. c. » 04	Fr. c. » 04
Pour un enfant de moins de 12 ans ne passant pas seul	» 02	» 03	» 0½	» 05	» 06	» 12	» 02	» 02	» 02

Het K.B. van 12/1/1903 vormde een aanvulling van het vorige, door het bepalen van het tarief voor het overzetten van een hond, namelijk hetzelfde als dit van een schaap, geit, ... Dit K.B. vormde samen met het K.B. van 13/10/1897 de basis van de tarieven die in de 20^e eeuw werden toegepast.

III.3.B De situatie van de Kastelse veren (zie [1])

Het Veer naar Baasrode

a. Een conflict tussen veermannen

Vanaf 1/1/1830 was P.J. Muys (uit Baasrode) de nieuwe pachter. Blijkbaar was de verhouding met de vorige pachter, de Wed. Karel Geyst, niet optimaal want op 18/7/1830 werd een P.V. opgemaakt door de Administratie der Domeinen, op verzoek van P.J. Muys. Hierbij werd de Wed. Geyst en enkele Kastelse landbouwers ervan beschuldigd een overtreding te hebben begaan van de *'reglementen op het veer'*. Het betrof het overzetten van landbouwproducten (hooi, vlas, hennep, graan) zonder tussenkomst van de veerman. Ter verdediging werd erop gewezen:

- dat de Administratie van de Provincie er steeds had voor geijverd dat landbouwers bij het inzamelen van de oogst, voortgebracht op de andere oever, werden vrijgesteld van *'vaartollen'*
- dat de overzetcapaciteit van de veerman eerder beperkt was, aangezien hij slechts over 1 boot beschikte, en niet in staat is om de grote hoeveelheid producten in de oogsttijd over te zetten.

Op 23/7/1830 werd door het vrederegerecht van Dendermonde geoordeeld dat de klacht terecht was en dat het overzetten door schippers, zonder tussenkomst van de veerman, onwettelijk was.

b. De overdracht van een pachtovereenkomst en het vernieuwen van het veermateriaal

Bij de herverpachting eind 1867 werd de uitbating van het veer toegewezen aan Bibienne Muys (uit Baasrode) voor een periode van 9 jaar, beginnend op 1/1/1868, tegen betaling van een pachtsom van 150 fr per jaar. Het veermateriaal werd begin 1868 geschat op 895 fr. Door de Directie van Bruggen en Wegen werd in 1872 vastgesteld dat de uitbating in feite gebeurde door François Vertongen, de neef van B. Muys, op basis van een mondelinge overeenkomst. Overeenkomstig het *'Cahier des Charges'* werd, na een herschatting van het veermateriaal, een nieuwe pachtovereenkomst opgemaakt op naam van Fr. Vertongen, die aldus rechtstreeks verantwoordelijk werd tegenover de Staat.

Gedurende 1873 laat Vertongen een nieuwe boot (een ponton) bouwen. Het gevolg is dat bij de herverpachting het veermateriaal een waarde kreeg die 246 fr hoger was dan de vorige. De vraag stelde zich of dit bedrag door de Staat aan Vertongen moest betaald worden. Het advies van de Administratie der Domeinen aan de Minister op 29/9/1877 was echter negatief. De vergunninghouder was verplicht om het materiaal in goede staat te bewaren, en ook bij vernieuwing ervan bleef de Staat eigenaar. Bij de herverpachting van 1/1/1877 tot 31/12/1885 bleef Vertongen François vergunninghouder met een jaarlijkse pachtsom van 500 fr.

c. Een poging tot realisatie van een bijkomende overzet 'Oude Briel'

Bij de herverpachting op 11/12/1894 werd het veer opnieuw toegewezen aan François Vertongen voor een periode van 9 jaar vanaf 1/1/1895. Op vraag van verschillende inwoners deed Vertongen een verzoek om, tijdens de oogstperiode, een tweede overzet te mogen inrichten aan de *'Oude Briel'*. Het advies van de Administratie der Domeinen (19/9/1896) was echter negatief, zeggende dat een dergelijke tweede overzetplaats van geen nut is (*'ne peut etre d'aucune utilité'*). Na een klacht hiertegen bij de Minister van Landbouw wordt door de Administratie der Domeinen (29/10/1896) geargumenteed dat de inrichting van een tweede veer, op ongeveer 2 km van het bestaande, diende te gebeuren via een Kon. Besluit en een aansluitende verpachting. Voor zover bekend werd dit niet gerealiseerd.

Het veer naar Sint-Amands

Zoals reeds uiteengezet in III.1.D werd voor de uitbating van het veer naar Sint-Amands tijdens het Frans Bewind vermoedelijk geen vergunning toegekend. Ook nadien was dit wellicht niet het geval, want de naam van het veer kwam niet voor bij verpachtingen of in de lijsten met de tarieven.

In het midden van de 19^e eeuw werd getracht de veerdienst opnieuw op te richten. Het relaas hiervan wordt gedetailleerd weergegeven III.3.C, vooral uitgaande van gegevens uit de archieven van Moerzeke en van het Rijksarchief. Dit relaas kan als aanvullend worden beschouwd aan het overzicht dat voorkomt in het werk van De Vriendt ([10], p. 7-12 en [11]; zie ook Bogemans [5], p. 79-80).

Het veer naar Mariekerke

De omstandigheden waarin het overzetten naar Mariekerke moest gebeuren waren rond 1840 nogal primitief en weinig comfortabel voor de gebruikers. In 1847 werd de aanlegplaats aan de zijde van Mariekerke vernieuwd. In een brief van 29/2/1848 aan de Minister van Openbare Werken werd de toestand aan de Kastelse zijde aangeklaagd door het Gemeentebestuur van Moerzeke. Gesproken werd van een *'état de décadence de la cale d'embarquement'*. Een complete reconstructie werd nodig geacht, gelijkaardig aan deze die het jaar voordien aan de overzijde was uitgevoerd. Gelet op het transport van vee van en naar het Mechelse, werd gevraagd om een ponton te installeren om de overtocht te vergemakkelijken. Hierdoor zouden ook de herhaaldelijke ongelukken kunnen vermeden worden, die bij de overtocht van vee (*'vaches et autres bétail'*) gebeurden.

Op 8/6/1848 antwoordde de Gouverneur dat de Minister had beslist om op het verzoek van de gemeente Moerzeke niet volledig in te gaan. De aanlegsteiger kon worden vernieuwd, maar niet op de door Moerzeke gevraagde breedte (2,90 meter zoals in Mariekerke). Het leek de Minister ook onnodig om de roeiboot te vervangen door een ponton, omdat het veer bij voorkeur voor het overzetten van voetgangers en handelswaren moest gebruikt worden. Voor het overzetten van dieren kon het veer van Baasrode worden gebruikt dat niet ver van Mariekerke was verwijderd (of zoals het in de brief van de Gouverneur staat: *'La nacelle suffit au passage des piétons et des marchandises et le passage des bestiaux peut se faire à Baesrode non loin du passage d'eau de Mariekerke'*).

In de 19^e eeuw was het de Familie De Clercq die meestal pachter was van het veer van Mariekerke. Uit het *'Register der Patentschuldigen'* van Mariekerke blijkt dat in 1847 de Wed. Judocus Joseph De Clercq de uitbaatster was van het veer, nadien waren het de Gebr. De Clercq. Op 1/1/1859 begon de pachtperiode van Pierre François De Clercq en die liep tot 31/12/1867. Op 2/3/1863 is hij echter overleden en stelde zich het probleem van zijn opvolging. Zijn broer Joseph De Clercq (*'un marchand de charbon'*) deed op 12/9/1/1864 een aanvraag om de overzet te mogen verder zetten. De Administratie der Domeinen gaf echter een negatief advies en de aanvraag kon niet worden ingewilligd. Als gevolg hiervan deed Egide De Clercq, die sedert de dood van zijn broer de veerdienst had verzorgd, op 13/12/1864 een gelijkaardige aanvraag maar met de vermelding dat hij bereid was om 260 fr per jaar te betalen i.p.v. de vroegere 230 fr. Deze aanvraag kreeg de steun van de Burgemeester van Mariekerke, doch op 24/12/1864 werd ook dit verzoek afgewezen, aangezien de rechten van een veerdienst niet overdraagbaar waren op erfgenamen. Er moest een nieuwe verpachting gebeuren vóór het einde van de tweede 3-jaarlijkse periode of 31/12/1864.

*Een nieuwe weg naar het veer in Mariekerke*⁴

In 1846 deed de gemeente Bornem een aanvraag om een weg naar Sint-Amands aan te leggen. De realisatie gebeurde echter pas vele jaren later. In 1872 wenste de gemeente Mariekerke een

⁴ Met dank aan Benny Crocket voor de verwijzingen naar het archief van Mariekerke .

kasseiweg aan te leggen (2,50 meter breed) tussen het veer en de Steenweg tussen Bornem en Sint-Amands. In een brief van 13/4/1872 laat de Arrondissementscommissaris van Mechelen weten dat de aanleg van de weg toegestaan werd en voegde eraan toe dat Mariekerke de enige gemeente was in het arrondissement waarvan het centrum nog niet verbonden was met een hoofdweg. Verplaatsingen van en naar het veer gebeurden voordien over zandwegen. Dit was ook het geval aan de overzijde van het veer naar het centrum van Kastel via de Nieuwbroekstraat (zie **Bijlage 1**), die pas verhard werd rond 1872 bij de realisatie van een kasseiweg naar het veer van Sint-Amands.



Afbeelding 4: Zicht op Mariekerke op het einde van de 19^e eeuw (uit Maerevoet [20]).

III.3.C De heroprichting van het veer naar Sint-Amands (vooral gebaseerd op gegevens uit [3])

a. De voorbereidende gesprekken

Midden juni 1855 stuurde Burgemeester J.J. Peeters van Sint-Amands een brief naar het gemeentebestuur van Moerzeke met het verzoek een gemeenschappelijke vergadering te hebben omtrent *'hoever het noodzakelijk en voor onze beide Gemeenten voordelig zou zijn, een overzetveer met ponton tusschen onze localiteiten daertestellen, en tot dies aen het Gouvernement de noodige autorisatie te vragen'*. Op haar vergadering van 28/6/1855 werd door het College van Burgemeester en Schepenen van Moerzeke hierop positief gereageerd en er werd voorgesteld om samen te komen met het College van Sint-Amands op 4 juli in het gemeentehuis van Moerzeke.

Was het een verkiezingsstunt of had de wijziging in de samenstelling van de gemeenteraad (na de verkiezingen van 10/12/1857) er iets mee te maken, maar rond het project om een veer te bekomen bleef het nadien een tijdlang rustig.

Op 1 mei 1861 schreef het Gemeentebestuur van Sint-Amands een brief naar dat van Moerzeke met de melding dat de gemeenteraad van Sint-Amands zijn verlangen uitdrukte om met Moerzeke te overleggen of het mogelijk zou zijn *'een veer voor voetgangers en rijtuigen'* te bekomen tussen beide gemeenten. De gemeenteraad van Moerzeke was op 18/7/1861 bereid op het verzoek in te gaan en stelde een vergadering voor op 1/8/1861 *'ter herberge De Blaes'* bij F. Goiris in Kastel. Blijkbaar

kwamen beide gemeentebesturen tot een overeenkomst en kon Sint-Amands starten met de opmaak van de plannen. Op 27/5/1863 bevestigde het gemeentebestuur van Moerzeke akkoord te gaan met de plannen voor *'un passage d'eau sur l'Escaut entre nos deux communes'* en voegde eraan toe bereid te zijn om samen het nodige te doen om deze te realiseren.

Als reactie op een brief van de Arrondissementscommissaris van Dendermonde bevestigde het College van Burgemeester en Schepenen van Moerzeke op 14/7/1863 dat het 'pontveer' van het allergrootste nut was en wenste een zo haast mogelijke verwezenlijking. Nochtans werd er op gewezen dat de aanleg van een nieuwe weg (op het grondgebied van Kastel) naar het veer zal aanleiding geven tot kosten die buiten het bereik van de gemeente vallen. Aangezien het ging om een zaak van groot belang en algemeen nut, mocht er *'voor gene geldopoffering geweken worden'*, maar er werd wel ondersteld dat de provincies Antwerpen en Brabant niet zouden achterblijven en krachtdadige medewerking zouden verlenen.

Op 17/7/1863 liet het gemeentebestuur van Moerzeke aan de Arrondissementscommissaris weten dat de gemeenteraad de mening van het College m.b.t. het veer deelde, maar verwachtte dat de provincie de hoge kosten van de aan te leggen weg zal dragen.

Op 16/6/1865 komen de gemeentebesturen van Sint-Amands en Moerzeke andermaal samen in *'herberg De Blaes'* en op 13/7/1865 werd aan de Arrondissementscommissaris gemeld dat Moerzeke en Sint-Amands het verzoek zullen richten aan de Minister van Openbare Werken om een veer met ponton te bekomen. Om dit verzoek kracht bij te zetten werd door Moerzeke steun gezocht bij de omliggende gemeenten (Hamme, Zele, Waasmunster, Grembergen, Elversele, Sint-Niklaas) wegens het belang van het veer voor het *'Pays de Waes'*.

b. De financiering en de uitvoering

Op 22/11/1865 vroeg de Arrondissementscommissaris, namens de Minister van Openbare Werken, of de gemeente Moerzeke bereid was om op haar grondgebied de weg naar het veer aan te leggen. Als reactie stelde de gemeenteraad op 21/12/1865 dat het nut van de weg onmiskenbaar was, maar wenste de beslissing om deze aan te leggen uit te stellen tot na de realisatie van 2 andere projecten: de aanleg van een steenweg naar Driegotenveer (Hamme) en de bouw van een schoollokaal in Kastel. Moerzeke gaf dus de voorkeur aan een verbinding met het veer van Driegoten, dat vooral van belang was voor de bewoners van het centrum van de gemeente, i.p.v. de verbinding met het veer naar Sint-Amands, dat vooral voor inwoners van Kastel nuttig was.

In opdracht van de Gouverneur was de Arrondissementscommissaris aanwezig op de gemeenteraad van 22/2/1866 om verslag uit te brengen over de realisatie van het pontveer en van de weg naar het veer van Sint-Amands. De gemeenteraad was nadien bereid om 5.000 fr bij te dragen in de kosten van de weg. Ook de *'Watering Vereenigde Polders van Castel'* werd uitgenodigd om een bijdrage te leveren in de kosten. Op de Buitengewone Algemene Vergadering van deze Polder op 4/6/1866 werd het voorstel besproken, in aanwezigheid van Burgemeester Peeters van Sint-Amands. Meegedeeld werd dat het veer door *'het Gouvernement'* zal worden verwezenlijkt. Aangezien de weg voordelig bleek voor de Polder was de vergadering eenparig akkoord om ook 5.000 fr bij te dragen.

Op 23/8/1866 nam het gemeentebestuur van Moerzeke kennis van de voorwaarden die de overheid stelde om het veer te realiseren, o.m. dat de gemeente de opbrengst van het veer moest waarborgen. De gemeente was echter niet bereid om deze voorwaarde te aanvaarden.

Op 23/11/1867 verscheen het Kon. Besluit waardoor de overzetsdienst met ponton tussen Sint-Amands en Moerzeke werd toegestaan. Nadien begint de overheid (Bruggen en Wegen) met de voorbereiding en uitvoering der werken om het veer tot stand te brengen. Over de realisatie van de toegang tot het veer aan de zijde van Kastel was echter het laatste woord nog niet gesproken.

c. De moeizame realisatie van de weg naar het veer

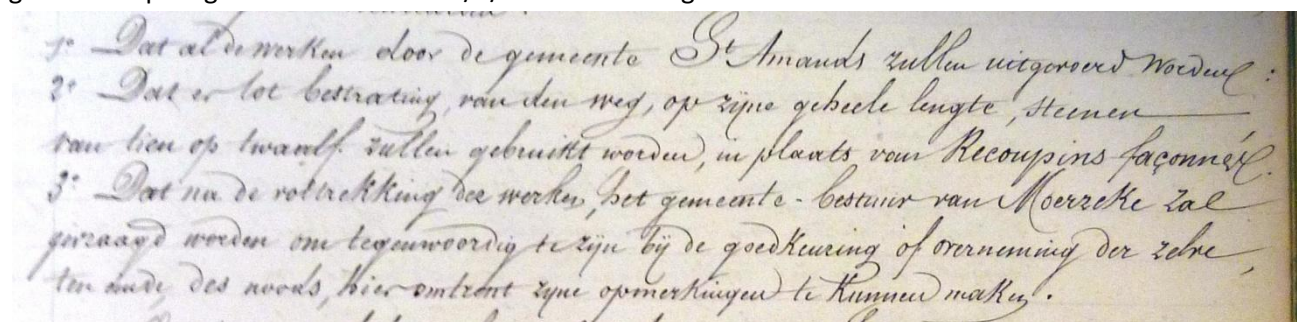
Op verzoek van Sint-Amands werd op de gemeenteraad van 19/12/1867 de aanleg van de weg andermaal besproken. De Burgemeester (Armand D'Hollander) doet het voorstel om een plan te laten maken van de aan te leggen weg, samen met de daaraan verbonden kosten, om met meer kennis van zaken te kunnen oordelen. De meningen in de raad waren echter verdeeld en bij de stemming werd het voorstel van de Burgemeester afgewezen. Volgend standpunt werd ingenomen:

“ de werken aan de weg moeten door Sint-Amands uitgevoerd worden
en de tussenkomst van de gemeente moet beperkt blijven tot 5.000 fr”.

Op aandringen van de Arrondissementscommissaris werd de zaak opnieuw behandeld op 24/4/1868, maar de gemeenteraad bleef bij zijn standpunt met 5 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Op 8/7/1868 werd aan de gemeenteraad van Moerzeke meegedeeld dat Sint-Amands besloten had om de uitvoering der werken op zich te nemen. Eveneens werd gemeld dat het departement van Binnenlandse Zaken en de Provincie Antwerpen zich verbonden hadden om gezamenlijk 2/3 van de kosten voor de aanleg van het pontveer te dekken. Als gevolg hiervan was de raad bereid om bij de Provincie Oost-Vlaanderen om ‘hulpgeld’ te vragen. De raad stelde als voorwaarde dat de aan te leggen weg een breedte moest hebben van 3 meter en zich zou uitstrekken van de thans bestaande steenweg van Moerzeke naar Kastel tot aan het ontworpen pontveer, zonder onderbreking.

Op 23/12/1868 meldde Sint-Amands dat het pontveer werd aangelegd en verzocht Moerzeke om de plannen, het lastenkohier en de aanbestedingsvoorwaarden van de toegangsweg goed te keuren. Dit gebeurde op de gemeenteraad van 13/2/1869 onder volgende voorwaarden:



Na aandringen van de Gouverneur is de gemeenteraad op 15/5/1869 akkoord om toch ‘recoupsins’ te gebruiken, indien deze van de beste kwaliteit zijn en afkomstig van Lessen. Op 15/7/1869 werd het aangepaste lastenkohier (met recoupsins) goedgekeurd, met behoud van de voorwaarden 1^e en 3^e.

De financiering van de werken werd besproken op de gemeenteraad van 1/9/1869. Meegedeeld werd dat de Prov. Oost-Vlaanderen bereid was 4.000 fr ‘hulpgeld’ te betalen. Aangezien de Polder, Sint-Amands en Moerzeke elk 5.000 fr bijdroegen, werd besloten om het Ministerie van Binnenlandse Zaken te vragen om het gedeelte boven de 19.000 fr te betalen. De gezamenlijke kosten werden geraamd op: de bestrating 19.059 fr, de terraswerken 8.233,51 fr en 5.000 fr voor de onteigeningen of in totaal 32.292,51 fr.

Overeenkomstig de wet van 20/5/1863 werd een onderzoek ‘Commodo et Incommodo’ ingesteld omtrent de uit te voeren werken, waarbij geen bezwaren werden ingediend. Op de gemeenteraad van 28/4/1870 werd machtiging gevraagd om de ontworpen weg van algemeen nut te verklaren en de gronden indien nodig bij wijze van onteigening te bekomen. Dit bleek nodig omdat bepaalde eigenaars van gronden in het Sint-Amandsschoor (gelegen naast de Schelde aan het veer) met de gemeente Sint-Amands tot geen akkoord waren gekomen.

Op 28/5/1870 verklaarde de Bestendige Deputatie van de Provincie zich akkoord met de werken en de aanbesteding ervan volgde op 7/7/1871.

Overeenkomstig de wet van 27/5/1870 op de onteigening voor openbaar nut werd een openbaar onderzoek ingesteld vanaf 24/7/1871, omtrent het ontwerp van de weg en het onteigeningsplan. Het College noteerde nadien een bezwaar van Graaf Victor Van den Steen de Jehay (een rentenier uit Uitbergen), tegen de uitvoering der werken op een eigendom (een 'hooiland' van 7,5 are, kadaster Sectie C 1617; zie **Afbeelding 5**) van zijn minderjarige kinderen gelegen in het Sint-Amandsschoor. Als gevolg hiervan werden de werken aangepast en kon tot de uitvoering ervan worden overgegaan. Op 16/3/1872 werd aan de Arrondissementscommissaris gemeld dat de bestrating voltooid was en dat een voorlopige aanvaarding had plaats gevonden. Gevraagd werd om bij de Gouverneur aan te dringen tot uitbetaling der hulpelden, aangezien de gemeente Sint-Amands, als uitvoerder der werken, deze gelden dringend nodig had. De onteigening der gronden in 't Sint-Amandsschoor duurde echter tot 1874. Op de gemeenteraad van 24/4/1874 werd de aankoop van het 'hooiland' afgerond voor een bedrag van 1.500 fr of 200 fr per are. Merkwaardig als men weet dat bij de onteigening voor andere poldergonden 60 fr per are werd betaald.



Afb. 5: Plan Kadaster met Sectie C 1617



Afb. 6: Weg door Sint-Amandschoor, anno 2013

Deel IV: De Veren in de 20^e eeuw

IV.1 De Algemene toestand

IV.1.A Tarief-aanpassingen

Aanvankelijk bleef de regelgeving, die van toepassing was op het einde van de 19^e eeuw, behouden. Vanaf 1914 werd onderscheid gemaakt tussen de veren die al of niet verplicht moesten bediend worden met een stoom- of motorboot. Samen met de uitbatingsvoorwaarden werden deze tarieven ook nadien regelmatig aangepast. Zo gebeurde, na de tweede wereldoorlog, volgende wijzigingen op de tarieven die van toepassing waren op 4/8/1914:

- voor veren, niet verplicht met stoom- of motorboot: verhoogd met 16 % (Regentsbesluit 6/9/1945)
- voor veren, verplicht met stoom- of motorboot : verhoogd met 60 % (Regentsbesluit 22/12/1945).

Enkele jaren later werd het nuttig geacht om de tarieven opnieuw eenvormig te maken, hetgeen gebeurde door Regentsbesluiten op 3/12/1947 (voor veren verplicht uitgerust met stoom- of motorboot) en op 30/12/1947 (voor veren niet verplicht uitgerust met stoom- of motorboot). Het laatstgenoemde besluit werd op 14/5/1948 heraanangepast (verhoging met 90 %) en was van toepassing op het veer naar Mariekerke. Op dat ogenblik waren de veren naar Baasrode en Sint-Amands verplicht uitgerust met een motorboot.

IV.1.B De toestand in 1920 (zie [2])

Door de Dienst der Zeeschelde werd in 1920 een verslag gemaakt met een overzicht van de toestand der veren met vermelding van o.a. de duur der vergunning, de K.B.'s met de tarieven, het aanwezige veermateriaal, de jaarlijkse pacht en het gemiddeld aantal gebruikers. Voor de Kastelse veren zijn deze gegevens terug te vinden in onderstaande tabel (**Afbeelding 7**).

Aanwijzing der Veren	Duur der Vergunning	Materieel van de Staat	Jaarlijkse Belasting	Belangrijkheid van het veer (Gemiddelde aantallen)
Moerzeke-Baesrode	1 dec 1913 – 30 nov 1922	1 pont 1 roeiboot	800 fr	100 voetgangers, 3 handkarren, 10 kruiwagens, 12 stuks goederen
Moerzeke-St-Amand	1 jan 1917 – 30 nov 1922	1 roeiboot	100 fr	40 voetgangers, 3 kruiwagens en enige goederen
Moerzeke-Mariekerke	1 dec 1913 – 30 nov 1922	1 roeiboot	5 fr	23 voetgangers, 3 kruiwagens en enige goederen
Hamme-Weert Dry Goten	1 dec 1913 – 30 nov 1922	1 roeiboot	300 fr	12 tot 15 voetgangers, 3 kruiwagens en enige goederen

Afbeelding 7: 'Tabel der Veren op de Schelde en hare aan tij onderworpen bijrivieren'

De pont (veer 'Moerzeke-Baesrode') werd gebruikt voor 'het overzetten van karren, vee en goederen'. Eveneens werd vermeld dat geen veermaterieel in bezit was van de pachters en dat voor alle veren de tarieven uit de K.B.'s van 13 oct. 1897 en 12 jan. 1903 van toepassing waren.

In het verslag zijn ook suggesties opgenomen ter verbetering van de toestand der veren, zoals:

- vervanging van de 2 veren Moerzeke - Mariekerke en Moerzeke – Sint-Amands door een veer Mariekerke – Moerzeke – Sint-Amands, te bedienen door een stoomschip
- inleggen van een stoomschip voor het veer Moerzeke – Baasrode
- verbeteren van de toegangswegen naar de veren, in samenwerking met de gemeenten.

Blijkbaar was dit de periode dat stoomschepen populair werden, maar tot een realisatie is het niet gekomen, althans niet voor de Kastelse veren (wel b.v. voor het veer 'Vlaams Hoofd' - Antwerpen, genaamd 'de Sint-Annekesboot').

IV.1.C De toestand in 1942

Op 23 dec. 1942 werd door de Dienst der Zeeschelde een overzicht gemaakt van de toestand der veren. Voor de Kastelse veren zag dit er als volgt uit (zie De Vriendt [10], p. 17):

Nr.	VEER	OPENBAAR OF PRIVAAT	VOETGANGERS EN WIELRIJDERS VOERTUIGEN	DRAAGVERMOGEN
1	Schellebelle <i>Km. 18.484- uitbater Weimue Verhoy, stad Fin. Dreefstraat 17 Schellebelle</i>	Openbaar	voertuigen personen en rijwielen	5 ton vserpont en roeiboot.-
2	Appels-Berlame <i>Km. 30,814 uitbater Van Kerckhove Lucien 2 Berlame Berlame</i>	id.	personen en rijwielen	roeiboot 15 personen.-
3	Baasrode - <i>Km. 46.373 uitbater Van Nuffel Louis Baasrode</i>	id.	id.	id.
4	St. Amands <i>Km. 11.213 uitbater Proenjete Hertog Daniel St Amands Geurts</i>	id.	id.	8 ton motorboot -roeiboot
5	Mariekerke <i>moerzeke uitbater moerzeke Macrevoet Felix Km. 12.118</i>	id.	id.	Roeiboot 15 personen.-

Volgens deze tabel zou toen het veer naar Baasrode en Mariekerke enkel uitgerust zijn met een roeiboot, terwijl het veer naar Sint-Amands ook over een motorboot beschikte.

IV.1.D De afschaffing van het veergeld vanaf 1 jan. 1976

Reeds in 1972 was de Minister van Financiën akkoord om de veergelden af te schaffen. Het zou echter nog duren tot 1975 vooraleer een K.B. werd afgekondigd (op 21/11/1975) om dit te realiseren vanaf 1 jan. 1976. Het werd toen een 'anachronisme' genoemd dat nog veergelden werden gevraagd voor het oversteken van rivieren.

IV.1.E Het aanpassen van de aanlegsteigers

De constructie van de aanlegsteigers is in de 20^e eeuw sterk gewijzigd. In het begin van de eeuw



Afbeelding 8: Veer naar Baasrode, anno 2000.



Afbeelding 9: Veer naar Mariekerke, anno 2000

waren deze meestal rechtlijnig vanaf de bovenzijde van de dijk tot zover mogelijk naar beneden (zie **Afbeelding 10**). Dit had tot gevolg dat de helling tamelijk steil was en soms moeilijk toegankelijk. Nadien werden de aanlegsteigers in L-vorm aangelegd, hetgeen de helling minder steil maakte en het gebruik veiliger. Pas sedert 1975 werd afgestapt van de vaste veersteigers, die geleidelijk werden vervangen door vlottende (houten) aanlegsteigers of vlotsteigers. Dit gebeurde eerst aan de zijde van Baasrode en Mariekerke (zie de **Afbeeldingen 8 en 9** hiernaast, met een L-vormige steiger aan Kastelse zijde en een vlottende steiger aan de overzijde), nadien ook in Sint-Amands, samen met een herinrichting van de kade.

IV.1.F Onrust over de afschaffing van de veren in 1987

Op 14/2/1987 werd door het Gemeentebestuur van Hamme een schrijven gericht aan de Minister van Openbare Werken om haar ongerustheid uit te drukken over het voortbestaan van de veren op haar grondgebied. Dit schrijven begon als volgt:

Via de pers hebben wij geruchten opgevangen van de intenties van het Ministerie van Openbare Werken, de veerdiensten op ons grondgebied af te schaffen. Meer bepaald zou het gaan over de veerdiensten te Kastel, Sint-Amands, Mariekerke en Driegoten.

Deze 'geruchten' hadden te maken met het zogenaamde Sint-Annaplan van de regering Martens VI waarin een aanzienlijk aantal besparingsmaatregelen waren voorzien. Ook door Dendermonde en Sint-Amands werd aangedrongen op het behoud van de veren. Op 27/2/1987 antwoordde de Minister van Leefmilieu dat '*niet zozeer de afschaffing van de kleine veerdiensten, zoals in Hamme, werd nagestreefd*', maar alternatieven werden onderzocht om de kosten te drukken.

IV.2 De Kastelse veren (met gegevens vooral uit [1] en [3])

IV.2.A Het veer naar Baasrode

De overgang naar een nieuwe pachter.

De familie Vertongen bleef pachter van het veer gedurende meer dan een halve eeuw tot eind 1932.



Wellicht rond 1905 bouwde Frans Vertongen de zogenaamde 'Villa Vertongen' naast de dijk aan het veer. Deze komt voor op de 'Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed' (ID 84776) uit 2009. De hiernaast afgebeelde prentkaart komt uit [30].

In de pachtperiode tot 31/12/1923 was de pachtsom 800 fr per jaar en tot 31/12/1932 was deze 2005 fr, met de Wed. Vertongen-Declercq als vergunninghoudster. De openbare verpachting op 21/12/1932 gebeurde in bizarre omstandigheden.

Door de aanwezigheid van een tweede bidder (Louis Van Huffel) werd de pachtsom opgedreven tot 20.610 fr en toegewezen aan de Wed. Vertongen. Deze '*uitzinnige prijs*' kon echter door betrokkene



niet worden betaald en haar zoon deed een verzoek om de prijs te verminderen tot 3.000 fr. Bij de motivatie werd o.m. verwezen naar de verminderde inkomsten als gevolg van de economische omstandigheden. Het veer werd vooral gebruikt door werklieden uit Kastel, die gingen werken op de scheepswerven in Baasrode, maar door werkloosheid viel deze bron van inkomsten weg.

Afbeelding 10: Veer naar Kastel, met 'De Congo' aan de overzijde (uit Stroobants [24]).

Links achteraan staat de 'Villa Vertongen'

Wel werd het veer nog regelmatig gebruikt door geneesheren uit Baasrode (aangezien in Kastel geen geneesheer woonde) en die konden gratis overzetten. Op dit verzoek werd echter niet ingegaan. Uitzonderlijk kreeg de Wed. Vertongen toelating om de pachtovereenkomst na 1 jaar stop te zetten. Bij de nieuwe aanbesteding (onder gesloten omslag) werd de pacht toegewezen aan Louis Van Huffel (wonende Dorpstraat 2, Baasrode) tegen 15.500 fr per jaar, vanaf 1/1/1934. Aangezien hijzelf onvermogen was, was het zijn schoonbroer Frans Roggeman (uit Brasschaat) die voor de borg instond.

Wijzigingen bij de uitbating van het veer

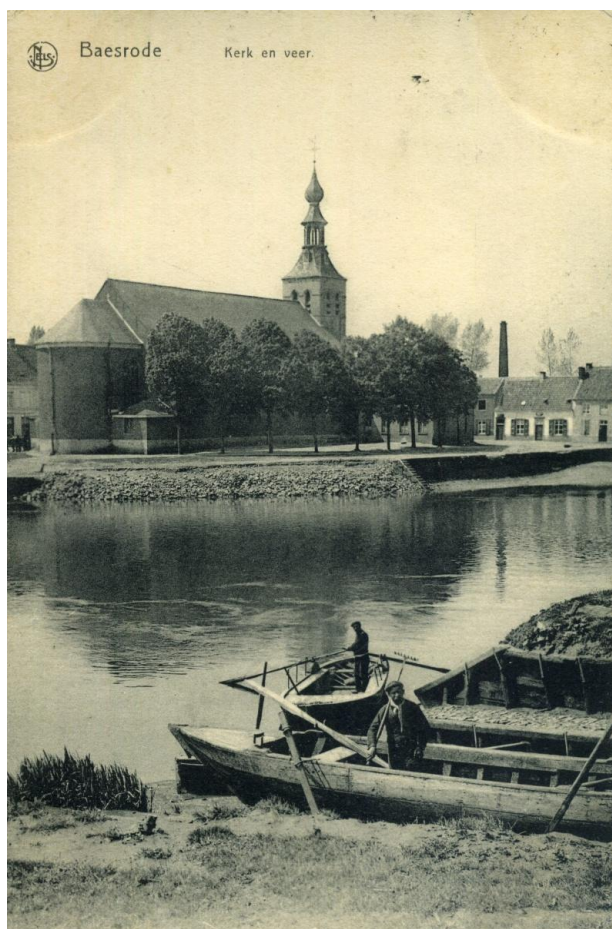
Op 14/8/1933 stuurde het gemeentebestuur van Moerzeke een brief naar de Minister van Openbare Werken om te wijzen op:

- de slechte staat van de toegang tot het veer
- de onaanvaardbare verhoging van de tarieven (*'het is nu geen tijd om de prijzen op te slaan'*)
- de nadelige gevolgen van het verdwijnen van de veerpont, vooral voor de landbouwers.

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat:

- de toegang tot het veer zal verbeterd worden, door heraanleg van de kasseiweg
- het tarief werd vastgelegd bij K.B. op 14/7/1930 en kan thans niet herzien worden
- wegens het geringe verkeer kon de veerpont niet in dienst blijven. Een nieuwe veerpont werd te duur geacht in verhouding tot het nut ervan.

Wegens het invoeren van de autorail op de tramlijn Hamme-Moerzeke-Baasrodeveer achtte de gemeenteraad op 9/3/1938 het overzetten met een roeiboot ontoereikend en wenste het inzetten van een motorboot, ook om een regelmatigere dienst te kunnen verzekeren. Dit verzoek werd ook



gesteund door de gemeente Baasrode. Als antwoord hierop meldde de Dienst der Zeeschelde dat een 'motorische uitbating' ter studie was.

De oorlogsjaren

Door de mobilisatie en het oproepen van zijn zoon Theofiel deed Louis Van Huffel een verzoek op 12/10/1939 om het pachtgeld te verminderen met 50 %. Overeenkomstig de wet van 22/3/1940 i.v.m. de concessies op het openbaar domein, kon een beperkte vermindering (25 %) voor 1940 worden toegestaan. Voor 1941 werd nadien een vermindering tot 50 % toegekend. Op 14/5/1942 deed Van Huffel een aanvraag om zijn contract te verlengen vanaf 1/1/1943 voor een periode van 9 jaar. 'Gezien de tijdsomstandigheden' werd een verlenging met telkens 1 jaar toegestaan voor 1943 en 1944. Een nieuwe verpachting vond plaats eind 1944, voor een periode van 9 jaar vanaf 1/1/1945, waarbij Louis Van Huffel vergunninghouder bleef.

Afbeelding 11: Veer Kastel met zicht op Baasrode (uit Stroobants [24]).

De na-oorlogse periode

Door een Regentsbesluit van 6/9/1945 werden de pacht prijzen aanzienlijk verhoogd. Vanaf 15/9/1946 moest het veer verplicht worden uitgerust met een motorboot, zodat de tarieven door een Regentsbesluit van 17/10/1947 nogmaals werden aangepast. De pachtsom voor het veer was bovendien verhoogd tot 38.200 fr per jaar. Wegens betalingsproblemen werd de vergunning (die normaal liep tot 31/12/1953) van Louis Van Huffel vroegtijdig opgezegd, met einde op 31/12/1947. Hierna volgde een nieuwe aanbesteding, waarbij de vergunning echter opnieuw aan Louis Van Huffel werd toegekend.

Mistoestanden

Naar aanleiding van klachten i.v.m. de veerdienst naar Baasrode werd zelfs een Aktie-Comité opgericht dat op 4/3/1956 bijeenkwam om de grieven te noteren. Deze hadden vooral betrekking op: de gebrekkige verlichting aan het veer, de afwezigheid van een uurtabel en veertarieven, het ontbreken van een klachtenboek, de onregelmatigheden van de overzet (defecte motorboot en onvoldoende uitgeruste reserve-roeiboot) en de dronken toestand van dienstdoende veerman. Na een onderhoud met het College van Burgemeester en Schepenen werd aan de Dienst der Zeeschelde gevraagd een kopij te bekomen van het bestaande veerreglement. De Dienst der Zeeschelde antwoordde echter op 24/3/1956 als volgt:

Het is niet de gewoonte afschriften van kontrakten en overeenkomsten, afgesloten tussen Staat en andere personen, aan derden te bezorgen.

De bevoegde staatsdienst hoeft te zorgen dat de verplichtingen door de kontrakten opgelegd, nageleefd worden en de eventuele klachten welke vanwege het publiek kunnen komen te onderzoeken. Er werden reeds klachten uitgebracht waarvan - na onderzoek - bleek dat ze ongegrond waren daar geen miskenning of niet-naleving van door het kontrakt opgelegde verplichtingen aan de veeruitbater te verwijten waren.

Indien U klachten hebt ontvangen, verzoek ik U mij ze onverwijld over te maken.

Door het College werden de klachten overgemaakt, waarna de Dienst der Zeeschelde beloofde om het nodige te doen, o.m. het uithangen van de tarieven en de uurtabel, de aanwezigheid van een klachtenboek, het ter beschikking stellen van een reservemotorboot. Bovendien werd gemeld dat de bediende, die af en toe de overzet deed in dronken toestand, ondertussen werd ontslagen. Eveneens werd erop gewezen dat, alhoewel enkel een overzet om het half uur tussen zonsopgang en zonsondergang vereist was, de veerdienst werkte tussen 5 uur en 22 uur en dit om de 20 minuten.



Eind 1956 werden de uitbatingsvoorwaarden aangepast (zie in IV.2.D) en werd de vergunning toegekend aan Theofiel van Huffel, tegen een jaarlijks bedrag van 7.000 fr. Bij de uitoefening van zijn opdracht liet hij zich bijstaan door zijn zoon Marcel. Theofiel Van Huffel bleef veerman tot 31/3/1978 en werd opgevolgd door Alfons Daelemans.

Afbeelding 13: Herberg 'De Congo' aan Baasrodeveer, anno 1951 (uit [30], p. 75).

Een poging tot verplaatsen van de aanlegsteiger

In november 1963 werd vernomen dat het inzicht zou bestaan om de aanlegsteiger van het veer aan de zijde van Baasrode te verplaatsen naar de wijk 'Drie Huizen'. De gemeenteraad van Moerzeke heeft zich op 13/11/1963 hiertegen verzet erop wijzende dat het overzetten onveiliger zou worden en langer zou duren. Dezelfde bezwaren werden door het Schepencollege van Baasrode geuit op 3/12/1963. Het gevolg was dat op 18/12/1963 door de Dienst der Zeeschelde werd meegedeeld dat de aanlegsteiger op dezelfde plaats zou behouden blijven.

Aanpassing infrastructuur

Regelmatig werden, vooral op verzoek van de veergebruikers, verbeteringen uitgevoerd aan de toegang tot de overzetplaats en het gebruikersgemak aan Kastelse zijde, zoals:

- het aanleggen van een nieuwe veerdam (rechtlijnig in 1946 en in L-vorm in 1963)
- het plaatsen van een verlichtingslamp (1955)
- het in dienst nemen van een nieuwe motorboot (1957)
- het verbeteren van de verlichting aan het veer (1965)
- het vernieuwen van het schuilhuisje (1966)
- het leggen van asfalt op de toegangsweg (1971)

IV.2.B Het veer naar Sint-Amands

Sedert de heroprichting van de veerdienst was deze uitgerust met een ponton, hetgeen het overzetten van rollend materiaal (kruiwagens, kar, ..) en vee mogelijk maakte. Wegens zijn ligging had de toegang tot het veer regelmatig te lijden aan de gevolgen van natuurverschijnselen. Zo waren er de overstromingen van 1906 en vooral 1928-1929, die de toegang op bepaalde momenten onmogelijk maakte. Door de overstromingen was ook de weg naar het veer beschadigd geworden en herstel liet meestal op zich wachten. Het overzetten naar Sint-Amands werd bovendien bemoeilijkt door de aanwezigheid van zandbanken die bij laag water een ernstige hindernis vormden. Ook de aanlegsteiger was in die omstandigheden niet steeds toegankelijk, zodat de veerdienst regelmatig moest onderbroken worden, tot de waterstand in de Schelde weer voldoende hoog was.

In 1938 was het veer verplicht uitgerust met een motorboot en waren de tarieven, overeenkomstig het K.B. van 1/12/1938, van toepassing. Door het Regentsbesluit van 22/12/1945 werden deze tarieven met 60 % verhoogd. Nieuwe (uniforme) tarieven werden van kracht door het Regentsbesluit van 25/1/1947. Voor de aanbestedingsvoorwaarden eind 1957 wordt verwezen naar IV.2.D. Vanaf 1940 waren de veermannen (zie www.stanny-van-grasdorff.be) achtereenvolgens: Peeters Serafien, Sanders Oscar, Sanders Clement, De Stobbeleir René, Van Hemelrijk Alois en Ronny.



Afbeelding 14: Veer naar Sint-Amands, anno 2010

IV.2.C Het veer naar Mariekerke

Op het einde van de 19^e eeuw was Wed. De Clercq-De Prins vergunninghoudster met een pachtsom van 30 fr per jaar. Bij de openbare verpachting op 30/5/1904 was er ruime belangstelling en een tegenstander van Wed. De Clercq bood tot 900 fr. Door een bod van 910 fr werd de vergunning opnieuw toegewezen aan Wed. De Clercq. Kort nadien, op 17/6/1904, deed ze echter een aanvraag tot vermindering van de pachtsom. De Dienst der Domeinen zag echter geen reden om daarop in te gaan, zeggende '*Il n'existe pas de raisons pour accorder une diminution de la redevance*'.

De aantrekkelijkheid en belangstelling voor de uitbating van het veer verminderde sterk tussen de 2 wereldoorlogen (zie IV.1 voor een overzicht van de situatie in 1920). In een brief van 11/12/1929 vroeg de bevoegde Minister naar de stand van zaken. Op 29/3/1930 kon de Administratie der Domeinen melden dat het Beheer van Bruggen en Wegen iemand gevonden had die bereid was het veer te bedienen, tegen een vergoeding van 11 fr per dag.

Na de tweede wereldoorlog verbeterde de situatie. Het veer bleef echter uitgerust met een roeiboot en was onderworpen aan de tarieven van toepassing op 4/8/1914, die door een Regentsbesluit van 6/9/1945 werden verhoogd met 16 %. Door een Regentsbesluit van 25/1/1947 werden de tarieven



opnieuw vastgelegd en gelijkgeschakeld met deze van gelijkaardige veren, zoals dit van Niel naar Ruisbroek over de Rupel . Door de primitieve infrastructuur, o. a. van de beperkte lengte van de steiger aan Kastelse zijde bleef de dienst onregelmatig. De uitbatingvoorwaarden in 1956 worden hierna behandeld in IV.2.D. Het veer naar Mariekerke werd pas begin van de jaren '90 uitgerust met een motorboot en was aldus het laatste veer dat uitsluitend met een roeiboot bediend werd. In de 20^e eeuw waren de veermannen (zie Maerevoet [19]) opeenvolgend: De Clercq Sus, De Prins Theofiel, Maerevoet Felix en Frans, Hammenecker Jozef en Pieter.

Afbeelding 15: Veer naar Mariekerke, anno 1970.

IV.2.D De uitbatingvoorwaarden van de veren in 1956-1957

Volgend overzicht (**Afbeelding 16**), met een vergelijking tussen de uitbatingvoorwaarden van de Kastelse veren, werd gemaakt op basis van de bestekken bij de verpachting van de veren in 1956 of 1957. De veerboten werden niet door de Staat ter beschikking gesteld maar moesten door de vergunninghouder voorzien worden. Bovendien werden de veren niet langer toegewezen aan diegene die de hoogste pachtsom wou betalen, maar aan diegene die de kleinste toelage van de Staat verlangde.

Eveneens waren voor elk van de veren volgende clausules voorzien:

- bijhouden van een register met de inkomsten, het aantal reizigers en de hoeveelheid koopwaren
- geen overzet bij ijsgang, stormweer, overstroming, dronkenschap van de reizigers
- zorgen voor verlichting (met lantaarn!) bij mistig weer en tussen zonsondergang en zonsopgang
- overzet van bepaalde personen (geneesheer, vroedvrouw, veearts,..) ook buiten de diensturen.

Bovendien was de vergunning onderworpen aan de voorschriften der wet van 6 frimaire an VII en aan de politie- en scheepvaartverordeningen op de Schelde.

	<i>Baasrode</i>	<i>Sint-Amands</i>	<i>Mariekerke</i>
<i>Pachtperiode</i>	jan. 1957 - dec. 1965	jan. 1958 – dec. 1966	nov. 1956 – okt. 1964
<i>Type veerboot</i>	motorboot	motorboot	roeiboot
<i>Diensturen</i>	om het half uur, tussen 5 en 23 uur, en continu op drukke tijden	om het half uur, tussen 5 en 22 uur (apr.-sept.) 5 en 20 uur (okt.-mrt)	om het half uur, tussen zonsopgang en zonsondergang
<i>Bezoldiging</i>	opbrengst veergeld + toelage Staat	opbrengst veergeld + toelage Staat	opbrengst veergeld + toelage Staat
<i>Borgsom</i>	5 % van de toelage	5 % toelage (min 5000)	geen vermelding
<i>Veer materiaal</i>	motorboot (30 plaatsen) + reserve motorboot (20 plaatsen)	motorboot (20 plaats.) + reserve roeiboot (12 plaatsen)	roeiboot
<i>Woonplaats veerman</i>	(geen voorwaarde)	binnen 500 meter	binnen 500 meter
<i>Varia</i>	- bord met tarieven en uurtabel + stalen seinklok - klachtenboek	bord met tarieven en uurtabel	bord met tarieven en uurtabel

Afbeelding 16: Vergelijkende tabel met de uitbatingsvoorwaarden der veren in 1956-1957.

Het overzetten met motorboot in de tweede helft van de 20^e eeuw was een hele verbetering vooral voor diegene die met de fiets naar hun werk aan de overzijde van de Schelde trokken. Volgende afbeeldingen geven een duidelijk beeld van de wijze waarop dit gebeurde.



Afbeeldingen 17: Overzet met motorboot van Kastel naar Baasrode, anno 1970.

V. De Veren in de 21^e eeuw

V.1 Nieuwe gebruikers en beheer

Reeds op het einde van vorige eeuw werden de veren in hoofdzaak gebruikt voor recreatieve en toeristische doeleinden (zie b.v. Stroobants [24] en Van Royen [27]). De nieuw aangelegde Scheldedijken (als gevolg van de uitvoering van het Sigmoplan) vormden een aantrekkelijke omgeving voor wandelaars en (al of niet recreatieve) fietstoeristen.

Voordien bestond het publiek vooral uit mensen die te voet of met de fiets de Schelde wilden oversteken, om aan de overzijde te gaan werken, winkelen of een bezoek af te leggen. Dit was meestal de kortste weg, zowel in afstand als in tijd, voor diegene die niet van de auto wenste gebruik te maken om via een omweg over de bruggen (Dendermonde of Temse) de overkant te bereiken. Sedert de oprichting van het Vlaams Parlement in 1995 werd het beheer van de veren toevertrouwd aan de Afdeling Bovenschelde en Zeeschelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ). Door de oprichting (bij decreet van 2/4/2004) van het agentschap Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) werd deze o.a. verantwoordelijk voor de bevaarbare waterlopen in Oost-Vlaanderen, inclusief de waterbeheersing (in het kader van het Sigmoplan). Binnen W&Z zorgde de Afdeling Zeeschelde voor belangrijke investeringen zoals de aanleg van fietspaden op de dijken en de aanleg van vlottende metalen aanlegsteigers. Dit laatste gebeurde aan de zijde van Baasrode (in 2005), Mariekerke (in 2006) en Sint-Amands (in 2007). De aanleg van deze steigers aan Kastelse zijde gebeurde met enige vertraging in 2012 (veer naar Baasrode en Mariekerke) en in 2013 was deze naar Sint-Amands nog 'ter studie'. Samen met de vernieuwing van de aanlegsteigers werd de aantrekkelijkheid van de veren verhoogd door het in gebruik nemen van veerboten met een ruim plat bovendek, die het gemak voor de gebruikers sterk verhoogden. Aangezien deze boten door de vergunninghouders moeten voorzien worden, werd de door hen te ontvangen staatstoelage evenredig verhoogd.



Afbeelding 18: Metalen aanlegsteiger veer naar Baasrode (2012)



Afbeelding 19: Metalen aanlegsteiger veer naar Mariekerke (2012)

V.2 De veren in cijfers: gebruik en kosten

Op basis van gegevens, die werden ter beschikking gesteld door de uitbaters van de veren, kon de bevoegde Minister in 2013 volgende cijfers meedelen (op 29 jan. 2013) als antwoord op een parlementaire vraag omtrent het aantal personen dat in de aangegeven periode gebruik maakte van de veren:

	2008	2009	2010	2011	2012
Schellebelle	60.070	84.956	45.791	86.451	73.545
Appels - Berlare	46.791	59.174	51.766	64.070	58.239
Baasrode - Moerzeke	49.242	60.240	58.875	70.445	78.731
Sint-Amands - Moerzeke	61.144	62.127	50.573	55.435	49.259
Moerzeke - Mariekerke	43.179	38.053	34.703	38.528	35.929
Driegoten - Bornem/Weert	56.887	65.533	51.217	55.134	49.917

De daling van het gebruik van het veer naar Sint-Amands is mogelijks te verklaren door de afwezigheid van een vlottende steiger aan Kastelse zijde, die sommige gebruikers zou kunnen afschrikken.

De exploitatie ervan bracht zekere kosten (in €) met zich mee, gedragen door W&Z, namelijk:

	2008	2009	2010	2011	2012
Schellebelle	241.043,06	211.536,67	227.221,01	256.921,28	298.429,68
Appels - Berlare	253.361,58	226.284,89	241.118,84	263.798,74	273.915,50
Baasrode - Moerzeke	281.615,75	251.519,55	268.007,73	293.216,84	296.958,39
Sint-Amands - Moerzeke	302.287,10	276.321,06	291.298,45	329.047,08	357.335,98
Moerzeke - Mariekerke	255.372,09	229.446,67	243.794,21	265.821,30	280.140,74
Driegoten - Bornem/Weert	248.400,53	228.167,13	240.015,24	258.597,18	271.255,60

V.3 Poging tot het opnieuw invoeren van veergeld

Het feit dat veerdiensten gratis zijn en tot aanzienlijke exploitatiekosten aanleiding geven is al lang een doorn in het oog van W&Z. Begin 2013 werd door W&Z een 'informatieronde' gestart om bij provincies en gemeenten te peilen naar de mogelijkheid om deze dienstverlening mee te financieren, eventueel via een bijdrage van de gebruikers. De negatieve reactie van de betrokken besturen heeft ertoe geleid dat de poging (voorlopig ?) niet doorgaat. 'Zolang het gebruik van de bruggen over de Schelde gratis is, moet dat ook gelden voor de veren', was de redenering van bepaalde Burgemeesters. De belangrijke investeringen in de vernieuwing van de aanlegsteigers zullen er hopelijk voor zorgen dat ook een afschaffing van bepaalde veren (cfr. 1987, IV.1.F) in de toekomst niet overwogen wordt.

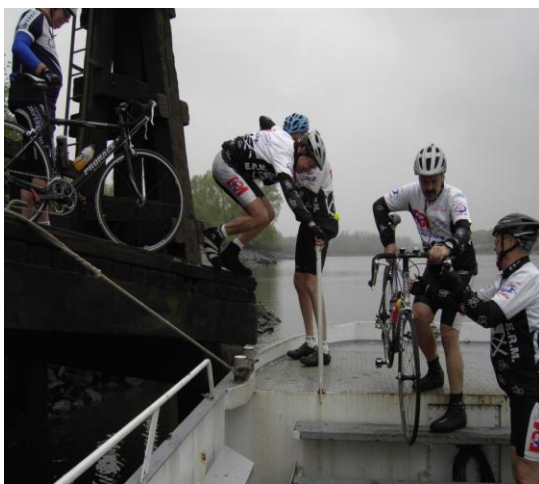
V.4 Over de huidige veermannen en hun veerboten

(Tekst en foto's door Walter Ressler, Coördinator Vrienden van de Vlaamse Veren)

Op de 'Technische fiches veerdienst' opgemaakt op 25 september 1997 door de Administratie Waterwegen en Zeewezen vinden we de volgende informatie ⁵:

Veerdienst	Exploitant	Kostprijs in BF	Aantal passagiers	Voetgangers	Fietsers
Baasrode - Moerzeke	A. Daelemans	3.900.000	45.000	5.000	40.000
Sint-Amands - Moerzeke	R. Van Hemelrijk	2.200.000	40.000	15.000	25.000
Mariekerke - Moerzeke	R. Van Hemelrijk	2.970.000	40.000	15.000	25.000

De passagiers worden omschreven als 'Toeristisch'. Als capaciteit van de veerboten worden 30 fietsers of voetgangers vermeld bij Baasrode en 35 bij St. Amands en Mariekerke. Uit informatie bekomen bij veerman Fons Daelemans blijkt: Het veer naar Baasrode kent anno 2014 nog een behoorlijk aantal woon-werk en schoolfietsers vanuit Kastel. Dit heeft alles te maken met de relatief korte afstand tussen het veer en Dendermonde, via Baasrode. Geschat wordt dat er 20 fietsers zijn die het hele jaar door op deze wijze het veer gebruiken. In het zomerseizoen neemt dit aantal toe tot 40 à 50, soms wel 60. Het recreatieve fietsverkeer via het veer is nog weersgevoeliger. Bij goed weer is er onmiddellijk een sterke toename.



De gebruikte motorboten waren tot het begin van deze eeuw kuipvormig, wat het op- en afstappen van fietsers oncomfortabel maakte.

De afbeelding hiernaast toont het inschepen te Kastel voor overvaart naar Sint-Amands in april 2006, merk het nadeel van de boot met kuip in combinatie met een vaste steiger en lage tij

⁵ Exploitatie van veren. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Departement Leefmilieu en Infrastructuur. Administratie Waterwegen en Zeewezen. 8 december 1997. [Onuitgegeven werkdocument]

Veeruitbaters in 2014:

Fons Daelemans is nog steeds de exploitant van Baasrode – Moerzeke (Kastel), Ronny Van Hemelrijk baat zowel het veer vanuit Sint-Amands als dat vanuit Mariekerke uit. Te Sint-Amands vaart hij of zijn zoon meestal zelf, te Mariekerke zijn er twee gewezen binnenschippers die om de week de dienst uitmaken: Pierre Staat en François Van den Poel. Laatstgenoemde is een gewezen schipper van de milieuboot 'Wilmar' (Rivertours). Een interview met hem verscheen in 'Land in Zicht' 2007 nr 4 (Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging voor Natuur- & Stedenschoon)

Hernieuwing veerboten begin 21e eeuw:

Midden het eerste decennium van de huidige eeuw zijn er voor de drie veren die op Kastel varen nieuwe vrijvarende motorboten gebouwd bij Botenbouw Tukker te Gorinchem. Het zijn boten met een vlak dek, dus zonder kuip zoals voordien gebruikelijk was.

Zulke boten kwamen in die periode op de meeste kleine veerdiensten van het Scheldebekken in gebruik. Ze worden wel eens 'Tukkervletten' genoemd, naar de bouwer er van, de heer Tukker.



De 'Maiandros II' die vanaf Baasrode vaart en eigendom is van veerman Fons Daelemans werd op 7/6/2004 overgebracht van Gorinchem naar Baasrode, tegelijk met de 'Amritam II' die bestemd was voor Tielrode. Voetgangers en fietsers stappen langs de zijkant op de boot.

*Hiernaast de 'Maiandros II'.
Foto Cees de Bijl, 2012.*



*Hiernaast op de voorgrond reserveboot 'Bart' te Baasrode. Typisch voorbeeld van het type boot waar tot voor de ingebruikname van de Tukkervletten mee gevaren werd.
Foto Cees de Bijl, 2009.*

Ronny van Hemelrijk die de veren op Sint-Amands en op Mariekerke uitbaat bestelde twee boten waarmee hij aan de kop kon laden. Hij deed dit omdat er op dat moment aan de kant van Kastel nog vaste veersteigers waren. Naar verluidt noemde hij de boten naar zijn kleindochters.



De 'Jill', die vanaf Mariekerke vaart werd op 3 feb. 2006 plechtig in gebruik genomen in aanwezigheid van Minister-President Kris Peeters. De boot was toen al wel een poosje in België.

'Jill' op weg van Mariekerke naar Kastel op 2 maart 2014.



De 'Stephanie' werd op 23 nov. 2006 overgebracht vanuit Gorinchem, maar zou nog maanden aan de kant liggen te Sint-Amands, waar ze zou gaan varen. Veerman Van Hemelrijk liet in die periode het houtwerk aanbrengen door een plaatselijke scheepstimmerman.

'Stephanie' verlaat de vaste steiger kant Kastel op weg naar Sint-Amands op 2 maart 2014.



Veerman Ronny Van Hemelrijk in de stuurhut van de 'Stephanie' op 2 maart 2014.



Dit plaatje bevindt zich op de stuurhut van de 'Stephanie'



'De Kapper' behoort ook tot de vloot van Ronny Van Hemelrijk. Deze sleper is bedoeld om binnenvaartschepen te depanneren, b.v. als ze zich vastvaren op de verraderlijke zandbank in de Scheldebocht ter hoogte van Sint-Amands (Foto 2 maart 2014). De benaming 'De Kapper' is afgeleid van een bijnaam van de vader van Ronny. In de streek spreekt men zo het woord 'kapitein' uit.

Aanvulling: Een BRUG over de Schelde in Kastel?

A.1 Inleiding

In de context van deze tekst is het wellicht interessant om te vermelden dat in het verleden verschillende pogingen werden ondernomen om een brug over de Schelde te realiseren, ter vervanging van de Kastelse veren. Voor zover bekend gebeurde dit een eerste maal in 1827 en verschillende keren in de 20^e eeuw. Hierna volgt een overzicht van deze pogingen.

A.2 Een (eerste?) poging in 1827 (zie [21], archief Hollandse Periode, dossier 878/7)

Op 21 juli 1827 werd een schrijven gericht aan de Provinciale Staten van Oost-Vlaanderen door Frans Van Loo, de 'Ontvanger der Direkte Belastingen en Accijnsen' te Moerzeke. In een uitvoerig betoog (5 blz. lang) wees hij er op dat, ondanks de bruggen te Hamme (over de Durme) en Dendermonde (over de Schelde), het moeilijk was voor de inwoners van Moerzeke om handel te drijven met de omliggende gemeenten. Hij stelde voor om de weg van Hamme naar Baasrodeveer te 'bestraten' en het 'veir' te vervangen door een brug. Als belangrijkste voordelen werden genoemd:

- 'het optrekken van handel en nijverheid' niet alleen in Moerzeke maar ook daarbuiten
- de aangroei van de bevolking rond de nieuwe verkeersas
- de 'allergrootste bloei' voor de landbouw en de handel in vlas
- de welvaart van de bevolking, ook in het 'volkrijke Castelle'
- een 'lijnrechte communicatie' tussen het Land van Waas met Mechelen, Lier, Leuven, Tienen, ... zowel bij dag als bij nacht.

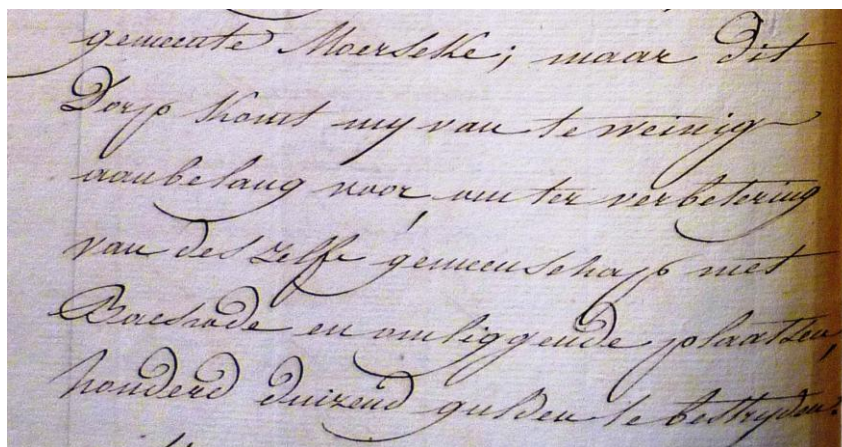
Geschat werd dat de brug ongeveer het dubbel zou kosten van de brug over de Durme in Hamme en dat de (tol)opbrengst voldoende zou zijn voor het onderhoud en het betalen van de intresten.

In een advies (2/8/1827) verklaarde de Distriktscommissaris van Dendermonde dat er 'geene stof is om aan bedoeld voorstel gevolg te geven'. Tot ongeveer dezelfde conclusie kwam de Hoofding.

Waterstaat van de Provincie, door o.m. te verklaren dat:

- de nuttigheid van het voorstel (weg+brug) op te grootse wijze was voorgesteld
- de bruggen te Hamme en Dendermonde bij voorkeur zullen blijven gebruikt worden
- een bijkomende brug in Baasrode de scheepvaart zal vertragen en een bijkomende belasting zal voor gevolg hebben
- de kosten van een nieuwe brug minstens 100.000 gulden zullen bedragen.

Terloops merkte hij op dat de brug enkel zal voordelig zijn voor de



Het resultaat laat zich raden: het verzoek van Frans Van Loo werd door de Gedeputeerde Staten van Oost-Vlaanderen afgewezen op 4 oct. 1827, met als conclusie dat er *'vooralsnog geene termen aanwezig zijn om de door hem bedoelde werken thans te doen'*.

A.3 Een poging in 1914 (zie [2] en [3])

Door de gemeenteraad van Baasrode werd op 19 maart 1914 een voorstel gedaan om een brug op te richten. Aanleiding was de indienstneming van een tramlijn van Hamme naar Kastel, tot aan het veer naar Baasrode, die aan belang zou winnen mocht er een vaste oeververbinding tot stand worden gebracht. De omliggende gemeenten (Buggenhout, Lebbeke, Wieze, Moerzeke en Hamme) werd gevraagd om het voorstel te steunen, wat ook gebeurde. De gemeente Moerzeke gaf zijn steun aan het project, met doortrekking van de tramlijn tot Aalst (over Lebbeke en Wieze) en tot Wemmel (over Buggenhout en Merchtem), maar was niet bereid bij te dragen in de kosten. Ook Buggenhout verklaarde niet te willen tussenkomen in de kosten van een tramlijn naar Wemmel. Er kwam eveneens steun van de gemeenten Wemmel en Merchtem, maar deze laatste verkoos een brug tussen de Briel en Kastel.

De verdeeldheid tussen de gemeenten zorgde er mede voor dat er van een mogelijke uitbreiding van de tramlijn, gepaard gaande met de aanleg van een brug, niets in huis kwam.

A.4 Een poging in 1958 (zie [2] en [3])

Bij een bezoek van een afgevaardigde van de Minister van Openbare werken en Wederopbouw aan de gemeente Baasrode, betreffende de aanleg van een veersteiger aan de gemeentekaai, werd vernomen dat het mogelijk zou zijn de aanleg te bekomen van een brug voor voetgangers en fietsers, die het veer zou vervangen. Steun werd gezocht bij het Gemeentebestuur van Moerzeke en besloten werd om *'alles in het werk te stellen om de uitvoering van dit werk te bekomen'*. Op 6/2/1958 werd door het Schepencollege van Moerzeke een brief gestuurd naar de Dienst der Zeeschelde omtrent de bouw van een voetbrug. Deze zou het gemak voor de gemeenschap (o.a. de 200 werklieden met abonnement) verhogen vooral bij *'stormweer, giertij en in bijna volslagen duisternis'*. Op 20/2/1958 antwoordde de Dienst der Zeeschelde:

Het is niet de eerste maal dat gevraagd wordt een voetgangersbrug (of gewone brug) te bouwen.

In 1947 en in 1954 adviseerde de Dienst der Zeeschelde gunstig.

Het Departement staat echter op het standpunt dat er geen spraak is een brug te bouwen.

Ik zal opnieuw de zaak voorleggen.

Het resultaat was echter negatief want op 8/4/1958 werd volgende beslissing meegedeeld:

In aansluiting met mijn schrijven nr 30 491/V dd. 20.2.58, heb de eer U - in opdracht van het Departement - mede te delen dat in een nabije toekomst het bouwen van een brug nog niet kan overwogen worden.

Een brug voor voetgangers en fietsers, b.v. tussen Kastel (aan 't Eindeken, nabij Baasrodeveer) en Baasrode (aan de 'Broekkant', zie [Bijlage 1](#)) zou er, anno 2014, kunnen uitgezien hebben als volgt:



Afbeelding 20: Simulatie van een brug voor voetgangers en fietsers tussen Kastel en Baasrode.

A.5 De bouw van een noodbrug in 1914 en 1940

Dat er geen vaste oeververbinding over de Schelde tot stand kwam tussen Baasrode en Kastel betekent niet dat er nooit een 'brug' is geweest. Voor zover bekend zijn er 2 pogingen geweest om een tijdelijke brug te realiseren bij het begin van elke wereldoorlog.

Tijdens de eerste wereldoorlog

In het boek van Hugo De Looze (zie [7], p. 86 en 92) staat te lezen:

(Zaterdag 5 sept. 1914) *'Het zijn de Duitsers die alles gereed maken om een brug over de Schelde te leggen.'*

(Zondag 6 sept. 1914) *'Met de nacht zijn ongeveer 200 Duitse soldaten over de Schelde gekomen..'*

'Voorbij de wijk de Dijk drijven vaten, balken en planken. 't Is het opkomen van de tij die de Duitse brug vernield hebben. Zij beginnen toch opnieuw een andere te leggen, maar met de andere tij is het weer hetzelfde,..'

Tijdens de tweede wereldoorlog

In het verslag van de vergadering het Schepencollege van Moerzeke op 3/7/1940 staat vermeld: *'de wegen zijn zwaar beschadigd vanaf de Molenstraat over de Vrijboomstraat tot aan Baasrodeveer, ten gevolge van het doortrekken van de Belgische troepen, met allerlei wagens en zwaar materiaal in de nacht van vrijdag 17 op zaterdag 18 mei 1940, voor de bouw van een noodbrug aan Baasrodeveer, met grote paniek bij de bevolking'.*

Over deze gebeurtenissen wordt ook bericht door Werner Laget in [18] als volgt: *'Het Belgisch leger, op de hielen gezeten door de Duitse aanvaller, moest zo snel mogelijk de wijk naar Frankrijk nemen. Inderhaast werd een vlotbrug gelegd tussen Baasrode en Kastel; de pret was van korte duur, slechts een paar dagen.'*

VERWIJZINGEN

[1] Algemeen Rijksarchief Brussel. I525 – Min. Financiën, Administratie der Domeinen: Verpachting van Veerponten en Overzetsdiensten (1830-1976), nr 55 (Baasrode) en 56 (Mariekerke).

[2] Archief gemeente Baasrode (Archiefdienst Dendermonde).

- [3] Archief gemeente Moerzeke (Code 849.1 Veerdiensten; Registers Gemeenteraad, Schepencollege en Briefwisseling).
- [4] Bal J.: 'Land-Boeck van Pudersse Ruysbroeck, Moessche' 1668-1669, gekopieerd door J. Bouvart in 1749 en heruitgegeven door de Vereniging voor Heemkunde in Klein-Brabant, in 1984.
- [5] Bogemans F. et al.: Paleolandschappelijk, archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek in het kader van het geactualiseerde Sigma-plan. Sigma-zones Grote Wal-Kleine Wal-Zwijn-Groot Schoor. VIOE-rapport 2010
- [6] De Brouckère C., Tielemans F.: Répertoire de l'Administration et du droit administratif de la Belgique. Deel 3, 1836 (B. Bacs et Bateaux de Passage).
- [7] De Looze H.: Ooggetuigen van het gevecht om de Schelde en de Durme. Hamme, 2013.
- [8] De Vlaminck A.: 'De stad en de heerlijkheid van Dendermonde II. Oorsprong'. Gedenkschriften Land van Dendermonde, 1865, p. 5-102.
- [9] De Vlaminck A.: La Seigneurie de Moerzeke. An. Acad. Archéol. Belgique. XLVIII (1895) p. 235-306.
- [10] De Vriendt M.: De kleine veren over de Zeeschelde en Durme. [www.scheldelanders.be/Archief/De Kleine Veren.pdf](http://www.scheldelanders.be/Archief/De_Kleine_Veren.pdf), 2005.
- [11] De Vriendt M.: Het St.-Amandsschoor en het Veer St.-Amands-Kastel. Grembergen, 1988.
- [12] Goetschalckx P.J.: Oorkonden der Abdij van St-Bernaards aan de Schelde. Bijdragen tot de Geschiedenis, 1930, p. 181-223.
- [13] Hooghe F.: Van *Baceroth* tot Baasrode en Sint-Amands: evolutie van een Karolingisch domein (8^{ste} - 15^{de} eeuw). Gedenkschriften Oudh. Kring Land van Dendermonde 25, Jaarboek 2006, p. 7-156.
- [14] Hooghe F., Peelman M., Rochtus L.: Geschiedenis van de Steenovens te Sint-Amands. Antwerpen-Bornem, 2006.
- [15] Hooghe F., Verstraeten W., Rochtus L.: Het Kasteel van Bornem (Deel 1). Vereniging voor Heemkunde in Klein-Brabant, Jaarboek 2007.
- [16] Houtman E.: Een kaartboek van de Sint-Bernardusabdij Hemiksem 1666-1671. Algemeen Rijksarchief, Brussel, 2005.
- [17] Janssens de Varebeke A.: Moerzeke, ondergronds, Waas, en Dendermonds. Annalen Oudheidk. Kring Land van Waas, deel 73 (1970), p. 125-136.
- [18] Laget W.: Turbulente meidagen te Moerzeke en Kastel (1940). Tijdschrift Heemkring Osschaert, Jg. 5 (1991), p. 45.
- [19] Maerevoet L.: Gids voor Mariekerke-aan-de-Schelde. VTB, 1961.
- [20] Maerevoet L., Rochtus L.: Mariekerke aan de Schelde in Oude Prenten (1875-1975). Puurs, 1978.
- [21] Rijksarchief Beveren. RAB 9 – Scheldepartement; RAB 279/A-B – Hollandse Periode.
- [22] Rijksarchief Gent. Inventaris kaarten en plannen (065).
- [23] Ruys R.: Veer en Veerdienst in Oost-Vlaanderen, vroeger en nu. Verbond voor Heemkunde Oost-Vlaanderen, 1979.
- [24] Stroobants A.: 'Dendermonde. Langs Schelgedijk en veren'. Stadsbestuur Dendermonde - Open Monumentendag, 1994.
- [25] Van Bossche A.: 'O veerman zet mij over...': Veren, veermannen en schippers op Hamse bodem. Heemkring Osschaert, Jaarboek 20 (2012), p. 71-110.
- [26] Van Doninck B.: Het voormalig Engelsch Klooster te Bornem. Leuven 1904. Heruitgegeven door de Vereniging voor Heemkunde in Klein-Brabant, 1971.
- [27] Van Royen H.: De Verenwandeling: van Tielrode naar Baasrode. BTTB-wandelroute nr 18, 2001.
- [28] Van Strydonck M., De Mulder G.: De Schelde, verhaal van een rivier. Leuven, 2000.
- [29] Verbesselt J.: Het Parochiewezen in Vlaanderen tot het einde van de 13^e eeuw (Deel VIII), 1968..
- [30] V.V.V. Moerzeke: Moerzeke en Kastel. Een kijk in het verleden aan de hand van oude foto's en prentkaarten. Moerzeke, z.d.
- [31] Wolters M.J.: Recueil de Lois, Arrêtés, Règlements, etc. concernant l'administration des Eaux et Poldres de la Flandre Orientale (1^e partie) . Gent, 1840.

Bijlage 1: Plan van Kastel met locati der veren naar Baasrode, Sint-Amands en Mariekerke.



Bijlage 2: Affiche van de verpachting der veren op 16 Frimaire an 13 (7 dec. 1804)

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE L'ESCAUT.

Bacs et Bâteaux de passage.

ADJUDICATION DÉFINITIVE

Et mise en Ferme pendant six ans des Droits à percevoir aux Bacs et Bâteaux de passage, établis pour la traverse des Fleuves, Rivières et Canaux du Département, qui aura lieu le 16 Frimaire prochain.

LE PRÉFET, Membre de la Légion d'honneur,
Donne avis au Public qu'en exécution de la Loi du 6 Frimaire an 7 et de l'Arrêté du Gouvernement du 8 Floréal dernier, il sera procédé le 16 Frimaire prochain, à dix heures du matin, dans la Salle ordinaire de Vente de la Préfecture à l'adjudication publique à l'extinction des feux et au plus offrant et dernier enchérisseur, de la perception des droits établis aux passages des Bacs et Bâteaux ci-dessous désignés pendant six années, à dater du jour de l'entrée en jouissance.

CONDITIONS PRÉALABLES.

ARTICLE PREMIER.

Chaque passage sera adjugé séparément. Après l'adjudication partielle de chaque un des passages qui forment un lot, on recevra des enchères sur la totalité des passages qui les composent, et l'adjudication aura lieu si le montant de l'enchère accumulative surpasse les produits réunis des adjudications partielles.

II. Nul ne sera admis à enchérir, s'il n'a déposé au Secrétariat de la Préfecture au moins trois jours avant celui de l'adjudication, un certificat délivré par le Maire ou l'Adjoint de sa résidence, qui constate sa capacité, sa solvabilité et sa moralité.

III. Tout Adjudicataire sera tenu de fournir dans les 24 heures de l'adjudication, un cautionnement en immeubles de la valeur du prix de deux années de son bail.

IV. Le prix du bail sera payable de trois en trois mois en argent à l'exception du 20.^{me} qui pourra être en billon; il sera versé directement dans la caisse du Préposé aux Recettes de la régie des Droits réunis.

V. Pendant la durée du bail l'Adjudicataire sera tenu d'entretenir en bon état les Bacs et Bâteaux, agès, cordes, et en outre il se fournira de tous les ustencils et outils qui lui sont nécessaires.

VI. Le Fermier fera la perception des droits de passage suivant les prix portés aux Tarifs ci-dessous.

VII. Le nombre des Bacs, Bâteaux et Batelets à entretenir pour chaque passage et celui des Mariniers pour les déservir, sera fixé par le Cahier général des Charges.

La charge que les Bacs, Bâteaux et Batelets pourront contenir, sera également limitée.

VIII. L'Adjudicataire payera tous les frais d'adjudication, consistant dans ceux de timbre, d'expédition du bail, ceux d'impression, de criée, d'affiche et d'enregistrement.

On pourra prendre connaissance du Cahier des Charges au Secrétariat-général de la Préfecture, et au Bureau des Travaux publics, tous les jours depuis neuf heures du matin jusqu'à trois heures de l'après-midi.

Fait à Gand, le 19 Brumaire an 13.

Le Préfet, Membre de la Légion d'honneur,
Signé FAIPOULT.

Bijlage 3: Affiche van de herverpachting der veren op 2 nov. 1810

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE L'ESCAUT.

Bacs et Bateaux de passage.

RÉADJUDICATION

Et mise en Ferme pendant six ans des Droits à percevoir aux Bacs et Bateaux, établis pour la traverse des Fleuves, Rivières et Canaux du Département.

L'AUDITEUR AU CONSEIL D'ÉTAT, PRÉFET, Membre de la Légion d'Honneur,

Donne avis au Public qu'en exécution de la Loi du 6 Frimaire an 7, & de l'Arrêté du Gouvernement du 8 Floréal an 12, & des Instructions de Monsieur le Directeur-général des Ponts & Chaussées, il sera procédé le Vendredi 2 du mois prochain à 10 heures du matin, dans la salle ordinaire de la vente de la Préfecture, à l'adjudication publique à l'extinction des feux & au plus offrant & dernier enchérisseur, de la perception des droits établis aux passages des Bacs & Bateaux ci-dessous désignés pendant six années, à dater du premier Janvier 1811.

CONDITIONS PRÉALABLES.

ARTICLE I.^{er}

Chaque passage sera adjudgé séparément, après l'adjudication partielle de chacun des passages formant un lot. On recevra des enchères sur la totalité des passages qui les composent, & l'adjudication aura lieu si le montant de l'enchère accumulative surpasse les produits réunis des adjudications partielles.

II. Nul ne sera admis à enchérir, s'il n'a déposé au Secrétariat de la Préfecture au moins trois jours avant celui de l'adjudication, un Certificat délivré par le Maire ou l'Adjoint de sa résidence, qui constate sa capacité, sa solvabilité & sa moralité.

III. Tout Adjudicataire sera tenu de fournir dans les 24 heures de l'adjudication, un cautionnement en immeubles de la valeur du prix de deux années de son bail.

IV. Le prix du bail sera payable de trois en trois mois en argent, à l'exception du vingtième qui pourra être en billon: il sera versé directement dans la caisse du Préposé aux recettes de la régie des Droits réunis.

V. Pendant la durée du bail l'Adjudicataire sera tenu d'entretenir en bon état les Bacs & Bateaux, Agrès, Cordes, & en outre il se pourvoira de tous les ustenciles & outils qui lui sont nécessaires.

VI. Le Fermier fera la perception des droits de passage suivant les prix portés aux Tarifs actuellement en activité, lesquels sont arrêtés par le Gouvernement.

VII. Le nombre des Bacs, Bateaux & Batelets à entretenir pour chaque passage & celui des Mariniers pour les déferver, sera fixé par le Cahier général des Charges.

La charge que les Bacs, Bateaux & Batelets pourroient contenir, sera également limitée.

VIII. L'Adjudicataire payera les frais d'enregistrement fixés à pour cent du montant du prix du bail, ainsi que tous les frais d'adjudication, consistant dans ceux de timbre, d'expédition du bail, ceux d'impression & de criée.

On pourra prendre connaissance du Cahier des charges, au Bureau des Travaux publics de la Préfecture, tous les jours, les Dimanches exceptés, depuis neuf heures du matin jusqu'à trois heures de relevée.

Division des lots des passages d'eau.

- 1.^{er} Lot. Passages de Bazele, Ruppelmonde, Hingene, Tamife, Baefrode, Burgt, Marikerke, & Cruybeke dit le Moulin-à-eau, sur l'Escaut.
- 2.^{er} Lot. Passages d'Appels, Wichelen dit Schoonacker, Berlaere, Uytberghé, Schellebelle & Wichelen près de l'Eglise, sur l'Escaut.
- 3.^{er} Lot. Ceux de Melle, Heufden, & Boxveer à Melle, sur l'Escaut.
- 4.^{er} Lot. Ceux de Thielrode, Hamme, Sonnebeke, Waesmunster, Hamme dit les Trois Rois, sur la Durme.
- 5.^{er} Lot. Passage de Gand porte de Bruxelles, sur l'Escaut.
- 6.^{er} Lot. Passage du Strop, sur l'Escaut.
- 7.^{er} Lot. Ceux de Swynaerde, Vurste, Gavre & Heurne, sur l'Escaut.
- 8.^{er} Lot. Ceux d'Eenaeme, Berne, & le Petit-Buyskens à Audenarde, sur l'Escaut.
- 9.^{er} Lot. Passages d'Akkergem derrière l'Eglise de St-Martin, Roygem & Tronchiennes, sur la Lys.
- 10.^{er} Lot. Ceux d'Afsné, ~~Doude~~, Laethem, Maria-Lerne & Olfene, sur la Lys.
- 11.^{er} Lot. Ceux d'Lebbeuge, Dackenam & Exaerde, sur la Durme.
- 12.^{er} Lot. Passages d'Oostmeulen, Durme & Vinderhoute, sur le Canal de Bruges.
- 13.^{er} Lot. Ceux de Terdonck, Rime & Zelzaete, sur le Canal du Sas-de-Gand.
- 14.^{er} Lot. Celui de Mendonck, sur le Moervaert.

NOTA Dans le cas où il serait établi un Pont au passage de Waesmunster, la résiliation du bail de ce passage sera faite de plein droit, et l'Adjudicataire ne pourra prétendre à aucune indemnité. Il payera le prix de son bail en raison du temps de sa jouissance.

Fait à Gand, le 9 Octobre 1810.

Pour le Préfet absent par congé,
Le Conseiller de Préfecture,
Signé C. L. BEAUCARNE.

A GAND, chez A. B. STEVEN, Imprimeur de la Préfecture, Marché aux Grains.