

# OVER "DE BARGE" EN ANDERE TREKSCHUITEN

*Piet Daman*

Tijdens de maanden juli-aug kan men van Sas-Slijkens dagelijks op het kanaal naar Brugge varen met de "IJzerstar" (Rederij Seastar die ook toeristische tochtjes verzorgt op de rivier IJzer en tussen Nieuwpoort en Oostende). Vertrek 11u00, evt.terugvaart om 17u00, een comfortabele boot, met bistro en ook een open dek: een goede manier om rustig de groene kanaalkanten en het polderlandschap te verkennen met zijn specifieke fauna en flora.

Soms kruist men (motor) jachten die naar Oostende of Nieuwpoort varen via Plassendale (sluis) voor het zomerseizoen, of op de terugweg zijn.

Af en toe glijden ook raceboten van de "Sport Nautique" of de Brugse Roeivereniging over het kalme water.

De binnenvaart, fel verminderd sedert de 60er jaren, komt uit een dal, en zit nu al enkele jaren in de lift.

Tussen 1995 en 2005 steeg het transport met 57%, vnl. containervervoer. Voor 2006, verwacht men een stijging van 13%.

Dit komt ten goede aan de scheepsbouw, voor zeeschepen praktisch nul in België. Antwerp Shiprepair is volgeboekt tot 2010 en levert om de 2 maand een binnenschip af! Dat is positief voor meer rendabele uitbating van kanalen en sluisen; minder verkeer op de autowegen en minder pollutie!

(Cfr.: "Ontwerp" Noorderkanaal uit Zeebrugge!?)

We zien hiervan niet veel op de West-Vlaamse waterwegen met beperkte capaciteit (o.m. sluisen) voor moderne schepen.

Het was ooit anders! Zij het op een andere schaal.

Weinig van de toeristische bootjesvaarders op "de vaart", geven zich rekenschap, dat zij een historisch, waardevol traject volgen, dat

ooit een commerciële slagader was in de streek.

Tot in de 19de eeuw passagierden duizenden personen op de Vlaamse waterlopen en kanalen.

De landwegen waren moeilijk berijdbaar en onveilig. Steenwegen ("kalsijdes") werden maar bij mondjesmaat aangelegd vanaf de Oostenrijkse periode (2de helft 18de eeuw).

Tot ± half 19de eeuw, gebeurde (comfortabel) vervoer van personen en van goederen voornamelijk te water.

De spoor- en buurtspoorwegen brachten veel verandering; de "automobiel" en aangepast wegnnet, nog veel meer.

Tot in 't begin van de 20ste eeuw, bestond een regelmatige lijn met een beurtschip voor (dagelijks) personenvervoer op het kanaal tussen Brugge en Oostende.

Het was de barge (of bargie), benaming gebruikt van de 17de tot einde 19de eeuw voor een trekschuit op binnenwateren voor vervoer van personen. De trekschuiten werden voortgetrokken door paarden ("geketst") of bij mankracht (door "boottrekkers" of "lijnlopers") langs verhaalwegen ("ketswegen"). Gewoonlijk gebruikte men 2 tot 4 paarden.

Voor hoog bezoek (snelheid!) werden soms meer paarden ingespannen.

Bij zware ijsgang ging een verstevigde trekschuit, getrokken door 10 à 12 paarden, de barge vooraf als ijsbreker.

Het was het bekendste vervoermiddel in de 17de en de 18de eeuw.

Verslagen van bezoek van hoogwaardigheidsbekleders en reisverhalen, doen hier kond van. Men vindt ook gegevens terug in annalen, reglementen en rekeningen van o.m. schippersambachten.

Het was blijkbaar de meest zekere en klok-vaste verbinding tussen Oostende en Brugge

(21 km langs het kanaal, met aanlegplaats Scheepsdale; te voet 4 à 5 uur - met de barge ± 3? uur). Men moest wel 2 of 3 keer overstappen o.m. te Plassendale en aan de Sluizen van Slijkens. Vandaar bereikte men in 15 min. met de roeiboot de stad Oostende.

Een reisverslag van een Engelsman van 1707 vertelt dat vanaf de sluizen de trekschuit vertrekt om 15u00 precies. Er werd na 1? uur van paarden gewisseld.

Vanaf het begin van 17de eeuw organiseerde de Staten-Generaal van Vlaanderen deze diensten voor personenvervoer, om de kosten van de aanleg van de kanalen enigzins te recupereren (Kanalen vanuit Brugge naar Gent, en via Plassendale naar Oostende of naar Nieuwpoort en Duinkerke).

Het tarief verschilde naargelang van de plaats op de boot. De leden van de Staten van Vlaanderen en de gedeputeerden van de steden, hadden niet alleen voorrang, maar moesten, evenals capucijnen, discalsen (= ongeschoeide kloosterorden) en minderbroeders, niet betalen.

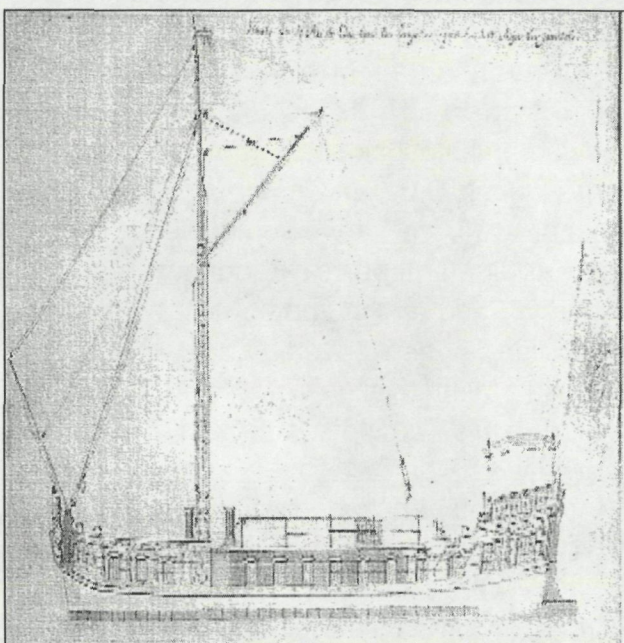
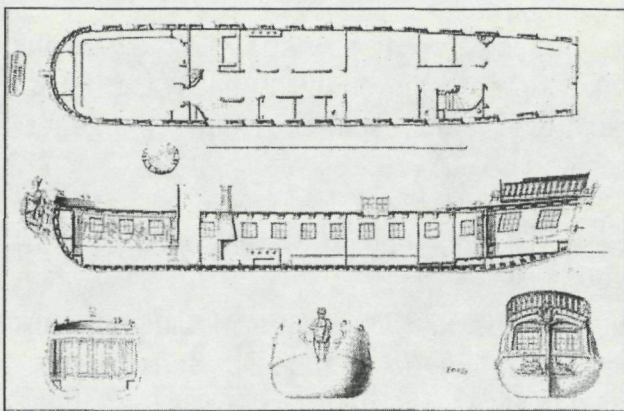
De bargedienst werd verpacht aan de meest biedende (zo verzekerden meestal Brugse schippers de lijn tot Plassendale). Er mochten alleen personen en handbagage vervoerd worden.

Met de gewone schepen mochten schippers alleen vracht vervoeren en slechts in uitzonderlijke gevallen ook personen: hun collega's, soldaten, of kooplieden die bij hun waar wensten te blijven.

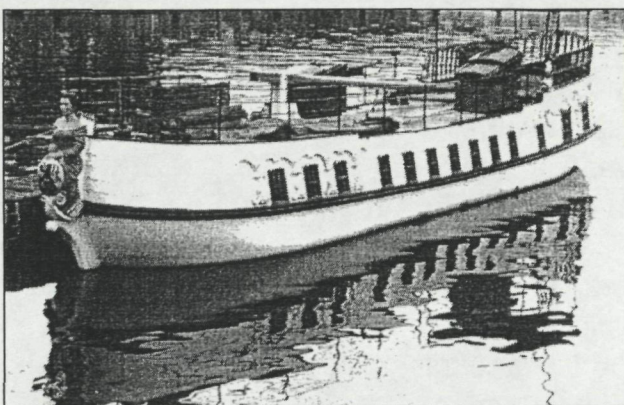
Vanaf 1623 bestond een dagelijkse verbinding tussen Brugge (Minnewater) en Gent, duur ± 8 uur (moest aankomen vóór het sluiten van de poorten). De lijn startte met 2 schuiten "De Leeuw" en "De Dolfijn". Ook werden er vanaf 1623 twee trekschuiten in gebruik genomen op het traject Brugge-Oostende (van Plassendale naar "de grote kreek" = de Geule).

Einde van de 18de eeuw had de barge volgende afmeting: lengte 25 meter, breedte 5 meter en een holte van 2,5 meter. Een mast liet toe een zeil te heisen. Er was een eetzaal, keuken met achterkeuken en een toilettruimte. Achteraan was een rijkelijk inge-

richte "Statenkamer" o.m. voor de leden van de Staten van Vlaanderen.



**Noot:** Tijdens "Oostende voor Anker 2006" was een prachtig exemplaar te bewonderen van de "Gentse barge", een replica van een 18de eeuwse trekschuit met Statenkamer (gemaakt in Boom en Gent, met een boegbeeld "De Maagd van Gent" door Walter De Buck).



Vele vooraanstaanden, zoals tsaar Peter de Grote, Koning Lodewijk XV en Koning Willem der Nederlanden, reisden aan boord van deze befaamde trekschuiten of beurtschepen.

De Deense Koning Christiaan VI reisde in 1768 op deze lijn onder de naam van Prins van Travendahl en voer door met de barge tot Oostende.

Ook de Hertog van Brunswijck, neef van Keizerin Maria-Theresia, passagierde er mee naar Oostende in 1752.

In augustus 1783, voor de inhuldiging van het 2de en 3de dok van de Oostendse haven, reisden de Gouverneur-Generaals Aarts Hertogin Marie-Christine en haar echtgenoot de Hertog van Saxon-Teschen, vergezeld van de gevolmachtigde Minister Graaf van Belgiojoso, de Prins de Ligne en andere hoowaardigheidsbekleders met de Staatsiebarge. Vanuit Brugge kwamen ze aan te Sas-Slijkens waar ze verwelkomd werden door Thomas De Grijpperre (Raadsheer van de Geheime Raad en "promotor" van de nieuwe haven van zijn geboortestad).

Met een prachtig versierde gondel vaarden ze door de sluis van het 1ste vlotdok naar de nieuwe werf.

(Tot het bouwen van de Franse Spuikom (1810) met sluis en dijken, waarover verkeer mogelijk was, o.m. stootkar voor de bagage, werden de passagiers en goederen voor de trekschuiten vanuit of naar Oostende meestal vervoerd per sloep naar of van Sas-Slijkens.)

Tijdens het (vierde) bezoek van Napoleon aan Oostende (20 mei 1810), reisde hij met een trekschuit van Gent naar Brugge en van Brugge naar Oostende (de Prefect van het Scheludedepartement vond dat enkel deze wijze van reizen de meeste faciliteiten kon bieden en het veiligst was). Hij, Keizerin Marie-Louise en hun gevolg, gingen aan wal in Sas-Slijkens, waar ze werden ontvangen door de Bredense en Oostendse overheid. Vandaar reed de Keizerlijke stoet (wellicht over de dijken en "Franse Sluis" van de "Bassin de Chasse" die hetzelfde jaar in gebruik genomen was en officieel werd ingehuldigd) naar Oostende.

De laatste grote gasten waren vermoedelijk Koning Leopold I en zijn gemalin Louise-

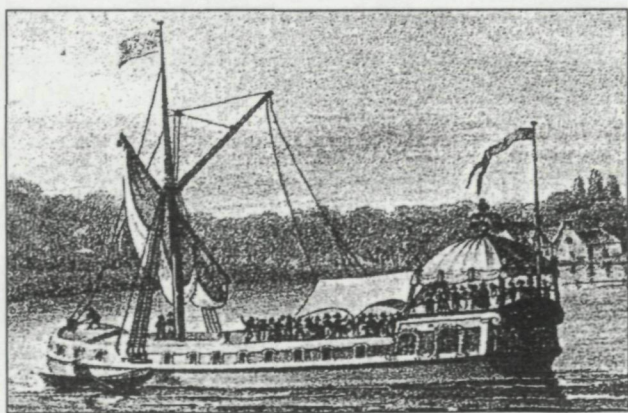
Marie die in augustus 1834 de genoegens van de trekschuit ontdekten om van Brugge naar Oostende te varen. Bij die gelegenheid werd de barge door 8 paarden getrokken en feestelijk versierd.

De Vlaamse bargedienst was in Europa zeer vermaard voor zijn comfort en vooral zijn goede keuken.

Een Engels schrijver Robert Southey, die in de herfst van 1815 een rondreis maakte in de Nederlanden vertrekkend uit Oostende, publiceerde een dagboek waarin hij vertelt hoe aangenaam het was met de barge te reizen: de boot werd getrokken door 4 paarden en vorderde aan  $\pm$  5 mijl/uur. De kajuiten aan voor- en achterstevan waren comfortabel en weelderig gestoffeerd. Het eten was er zeer goed.

Een andere Engelsman vond de keuken aan boord zo prima, dat hij bij aankomst in Gent onmiddellijk naar Brugge terugkeerde en het traject meermaals overdeed, in plaats van een verdere verkenning van onze kontreien te ondernemen!

Het ging er bij wijlen ook vrolijk aan toe aan boord. Voor plezierreizen scheepten soms enkele muzikanten in. Een trekschuit met een hele fanfare begeleidde zelfs de Staatsiebarge die Napoleon in 1810 naar Oostende voerde.



Maar de meeste schuiten werden niet voor officiële bezoeken of ontspanningsreizen over onze kanalen getrokken.

Tot in het Oostenrijks tijdvak waren de waterlopen in onze streken van veel groter belang dan de landwegen, vooral wat betreft het goederenverkeer.

Vroeger (vóór het graven van grote kanalen) gebruikte men platbodemse vaartuigen (of bijlanders) met duwpaal, en schuiten (bachutte) die op de ondiepe waterlopen vaarden en eventueel langs overdrachten (overtoom) getrokken werden voor het overbruggen van dijken of waterniveaoverschillen: bv. van Oostende via de Nieuwe Oostendse Watergang en de Hoofdwatering van 's Heer Woutermans-Ambacht (langs de Steense Dijk) over Snaaskerke en Oudenburg op de Ieperleet, of vanuit de Kreek van Bredene, later "Sluisvliet" en "Noordede", langs de Zijdeling(dijk) en via Plassendale naar Brugge.

Op de Oostendse Vaart werd een "Rapelingschip" ingelegd, welke op vaste dagen, kleine hoeveelheden goederen van kooplieden vervoerde.

Op het kanaal Plassendale - Nieuwpoort - Duinkerke vaarde een "marktschip" van Brugge naar Leffinge en andere plaatsen langs het kanaal, op de vaste marktdagen. Vanaf 1641 werden op de kanalen van Brugge over Plassendale naar Nieuwpoort, en van Nieuwpoort over Veurne naar Duinkerke telkens 2 door paarden getrokken barges ingezet.

"De Sociëteit van het Nieuwe Gedelf" (opgericht voor het graven van de kanalen) die deze lijnen uitbaatte, had het alleenrecht voor het innen van "mile-gelden" (per mijl) voor vervoer van personen en van "vate-gelden" berekend per vat of ton voor de vervoerde goederen.

Er werden allerlei goederen vervoerd. Aan de hand van de tollijsten krijgen we een overzicht van de verscheidenheid aan handelswaar. In 1698 transporteerden schippers via het sluisencomplex Plassendale wijn en brandewijn uit Bordeaux, boter uit Dublin, tarwe, haring en kaas uit Rotterdam, rogge en kaas uit Amsterdam, draperiestof, kalfsvellen, konijnenpels, galnoten, katoen, lijm en boter uit Londen, vijgen en brandewijn uit Duinkerken, wijnen uit Kales, lood en tin uit Rouen, oesters uit Engeland, brandewijn en haring uit Oostende, wijn uit Nantes, zout uit Sluis, aardewerk uit Keulen... Ook gezouten zalm en vlees, kalfsvellen, mosterd, bier, tabak, rijst, thee, laken en lijnwaad, granaatappelen, kolen en lijm werden telkens in grote hoeveelheden getransporteerd.

*(Noot: Een "Spaans tolhuisje", even voorbij de sluisen, linkeroever, bestaat nog en is nu een beschermd monument)*

In de zomer (lange dagen) was het mogelijk in één dag van Brugge naar Duinkerke te reizen.

In de Brugse "almanakken" werd er geadverteerd dat de barge van Brugge, tussen mei en september "dagelijckx vertrect 's morgens ten 6 uren om de passagiers te leveren ten selven dag 's avonds binnen Duynkercke, passerende op de noenen te Nieuport ende te 3 uren neffens Veurne".

Zowel voor marktschepen als voor passagiers-barges moesten de "barge-pachters" de opgelegd uurregelingen stipt volgen. Het niet naleven kostte hen ferme boetes. Zij hadden voorrang bij het versassen. Enkel schuiten die verse vis aanvoerden gingen nog voor. Deze "ventschuyten" vervoerden vanaf het laatste kwart van de 18de eeuw ook verse oesters, wanneer de eerste parken in Oostende de vermaarde "Ostendaises" produceerden. In 72 uur werden ze afgeleverd in Brabant (Ook deze dienst werd georganiseerd door de Staten van Vlaanderen).

Tot in de loop van de 19de eeuw werden de schuiten op het kanaal getrokken door paarden. Op het einde van die eeuw bestond er nog een beurdienst, uitgebaat door Roose-Pardoën. De bargeboot "Maria-Theresia" voer toen 3 maal per week tussen Oostende en Brugge. Nadien vervangen door 2 "stoombarges" nl. Roos I en Roos II van de firma Roose gebroeders uit Oostende. Zij vervoerden meestal koloniale waren en petroleum.

(wordt vervolgd)

