

EEN MISLUKT DILIGENCEPROJEKT
GENT-OOSTENDE

1723

Sinds het graven van het kanalenstelsel Oostende-Brugge-Gent in het eerste kwart van de 17e eeuw werd er tussen die steden een bargedienst voor het personenvervoer ingericht (1). De bediening van deze barge werd door de Staten van Vlaanderen verpacht en de opbrengst ervan bestemd « om gheemployert te worden totte betalynghe vande verlooppen van renten tot profycte vande ghone hunne pennynghen ghefurniert hebbende totte wercken vande rivieren van Ghent naer Plaschendale... » (2). Vanuit de drie steden had er dagelijks één afvaart plaats.

In 1723 werd het monopolie van die bargedienst bedreigd. De Brusselaar Simon le Maire had de regering de organisatie aangevraagd van een vervoerdienst per diligence vanuit Gent naar Oostende (en terug), op zo'n wijze georganiseerd dat de reizigers bij middel van de gewone en bestaande diligence van Brussel naar Gent en de nieuwe dienst vanuit Gent, op één en dezelfde dag het traject Brussel-Brugge (tevens Brugge-Brussel) zouden kunnen afleggen « spécialement à l'occasion de l'établissement de la Compagnie des Indes dans ces Pays Bas Autrichiens » (3).

Op raad van zijn gevolmachtigde minister in de Zuidelijke Nederlanden, markies de Prié, en zijn Raad van State stond Karel VI op 10 september 1723 aan Simon le Maire het oktrooi voor een diligencedienst toe tussen Gent en Oostende, heen en terug, dit voor de duur van 20 jaar mits volgende voorwaarden.

1. Qu'il y aura des voitures bien suspendues, dont les places seront égales dans lesquelles il y aura place pour six à huit personnes, de plus un magasin propre à transporter hardes et bagages.

2. Que tous les jours il y aura une voiture laquelle partira de Gand à une heure de l'après midi pour arriver le même jour à Bruges.

(1) E. Coppieters Stochove, Notes au sujet des anciennes barges faisant le service entre Gand et Bruges 1613-1839, Hand. Maatsch. Gesch. Oudh. Gent 1922 (XXX) blz. 43-54. J. d'Udekem d'Acoz, Histoire de la barge de Gand à Bruges, Gent 1940. J. Penninck, De Barge, uitgave Gidsenbond Brugge, 1964.

(2) S.A.B., Secrete Resolutie Bouck 1666-1672, f° 83.

(3) R.A.B., Fonds van Zuylen Tr. Pr. n° 1410,

3. Qu'il y aura pareillement tous les jours une voiture laquelle partira de Bruges a cinq heures du matin pour arriver à Gand avant le midi, et qu'à une heure de l'après midi elle partira de Gand pour arriver le même jour à Bruxelles. En sorte que ceux qui partiront de Bruges le matin, pourront faire leurs affaires à Gand et retourner le même jour à Bruges.
4. Que de Bruges à Ostende il y aura une diligence, laquelle partira à six heures du matin, et arrivera à neuf heures du même matin à Ostende.
5. Que la susditte diligence retournera à quatre heures de l'après midi pour arriver le même jour à Bruges.
6. Qu'ainsi de Bruges on pourra venir à Bruxelles en un jour et cela vice versa.
7. Qu'on ne pourra prendre d'avantage pour prix des places pour chaque personne que scavoir de Gand à Bruges deux florins seize sols, de Bruges à Ostende un florin huit sols, outre deux sols pour emolument du facteur.
8. Qu'il sera permis à chaque voyageur de porter avec luy jusqu'à ving cinq livres de hardes ou effets.
9. Que si ledit le Maire venoit à deceder que ses heritiers ou representans continueront dans la pleine jouissance dudit octroy jusqu'à l'expiration dudit terme.
10. Et qu'en consideration de la presente grace et octroy ledit le Maire sera tenu de payer une reconnaissance annuelle de cinquante ecus, et ce es mains de notre conseiller et receveur general des finances present ou autre à venir.

Het oktrooi van Karel VI stipuleerde verder uitdrukkelijk dat indien de Staten van Vlaanderen zelf het initiatief zouden nemen om dergelijke diligence in te leggen of een eventuele namiddag-bargedienst, de Brusselaar le Maire onmiddellijk « verobligiert sal sijn te desisteren van sijn becommen octroy ».

De Staten van Vlaanderen brachten het Brugse stadsmagistraat op de hoogte, hetwelk in vergadering van 29 oktober het oktrooi « ten uytterste schadelyck » vond (4). De bezwaren waren de volgende :

De inkomsten van de bargaen zouden op niet terugvallen « tot nadeel vande credientieren ».

De voerlieden « hun geneirende met te verhueren peerden, coutsen, siegen, wagens ende andere commoditeyten dienstigh tot voiture » zouden ten onder gaan.

De dijken van de Oostendse vaart zouden kunnen instorten « principalyck in het winter saysoen tot irreparable schaeden vande selve ».

(4) S.A.B., Secrete Resolutie Bouck 1720-1725, f° 127-127* ; R.A.B., Fonds van Zuylen Tr. Pr. n° 1410.

Het besluit van het stadsmagistraat was dat het oktrooi noodzakelijk diende ingetrokken en dat de Provincie het nodige zou moeten doen « tot wederhouden het effect van het selve octroy ». Derhalve gaf het Brugse magistraat gunstig advies tot de oprichting van « eene diligentie te water ten coste vande provincie... » wat ook het oordeel was van de geestelijkheid die, op 2 november in het bisschoppelijk paleis te Brugge vergaderd, le Maire's plan had onderzocht.

Zo werd het diligenceproject kundig op zij geschoven, het oktrooi « verleent sonder kennisse van die het behoort » voorkomen en bleef het bij een dagelijkse afvaart van de bargen, 's morgens vertrekkend, de ene uit het Brugse Minnewater, de andere aan de Brugse poort te Gent voor een reis van ongeveer acht uur.

Robert Bøterberge

DREEF - DREVE

Op de vraag van L.G. in Biekerf 1970, 320.

1. Dit woord altijd gehoord met de betekenis van een eind weg van weerszijden beplant met bomen. De vaart Brugge - Damme met de bomen van weerszijden noemt men geen dreve;

2. Opvallend en eigenaardig is dat het er — zover ik weet — altijd gaat over een *private weg*, van weerszijden beplant met bomen. Soms draagt die dreve de naam van die bomen: « *beukendreve*, *eikendreve* », zoals in het bos van het kasteel van Rumbeke.

3. Waar thans een brede baan « dreve » wordt genoemd, gaat dit veelal terug op een *vroegere* « dreve ». Zo bv. de « schooldreve » te Oostkamp was vroeger het begin van de kasteeldreef naar het kasteel van graaf L. d'Ursel. Was privaateigendom en van weerszijden beplant met twee rijen bomen. Het vak tussen de Kortrijkse baan en de Kapellestraat noemde men de « schooldreve » omdat de jongensschool er zich bevond. Het overige deel bleef de « Kasteeldreve ».

4. Een weg door het bos maar niet van weerszijden beplant met bomen op rij noemde men niet dreve, maar eenvoudig bosweg.

5. Sommige delen van een baan betitelt het volk soms nog als dreve, bv. op de baan Torhout - Kasteel van Wijnendale « Kastanje-dreve ». Ze loopt uit vlak op de ingang van het kasteel. Was dit in vroeger eeuwen niet de officiële ingang van het kasteel?

Ook een deel van de baan Gitsberg - Gitsdorp noemt het volk soms « Lindedreve ». Langs dit vak staan er inderdaad oude lindes. Misschien was dit vak vroeger eigendom van de aanpalende hofstede?

M.V.