

Al de reste was hem grootsch, duister en onverklaarbaar; - lezing en studie 'n kosten niet bijdragen tot 't vermooschen van het droombeeld dat om hem lag, want hij 'n was niet geletterd, op geen O.

De wereld trekt d'aandacht op de grooten en deze worden bezongen op alle toonen en wijzen. Ze worden afgeschilderd als edele leiders of als martelaars, maar hij die alleene vecht - zonder vrienden om hem aan te moedigen noch kenissen om hem te beklagen - leert leven in stilte en tevredenheid, al spotten met de schuiferluiten en de bomhoofden.

Die landelijke eenvoud dwingt bewondering en eerbied af.

De miseries van den schamelen man worden in den wind geslagen al is 't dat hij meer afziet in één levensdag dan de groote in één menschen's leven.

En, inderdaad - ge ziet het aan Corneel - de omgang met de armoede is de beste school van zielesterkte en van wijsbegeerte.

G.P. BAERT.⁺



De verkeersmiddelen in de kuststreek in 1822-1826.

OVER den Bargedienst Brugge-Nieuwpoort handelden wij reeds in een vroegere bijdrage⁽¹⁾.

Wij vonden in de archieven van Nieuwpoort meerdere bescheiden die deze kwestie nog nader toelichten en die terzelfder tijd wat licht werpen op de algemeene verkeersmiddelen in onze gewesten rond 1822-1826. Het bijzonderste stuk is een Rekwest uitgaande van den uitbater der barge Brugge-Nieuwpoort,

+ *Schuiferluit*: wild en onbesuisd mensch.

Bomhoofd: dwazerik.

(1) Biekorf. 1936. bl. 251-53.

Guillielmus Roose-Deridder, en gedagteekend van den 2 November 1823.⁽¹⁾

Toen de dienst op 1 Juni 1822 heringericht werd volgens de bepalingen van een nieuw Lastenboek (van 7 Mei 1822) had Roose deze bepalingen aanvaard in de meening dat hij op een normaal aantal reizigers zou mogen rekenen.

Uit zijn verhoog vernemen wij dat de barge te Nieuwpoort gevoed werd door deze van Veurne. Deze twee diensten vormden een schakel in het internationaal verkeer tusschen Engeland en de Nederlanden. 'Daar kwaemender tamelijke Engelsche reyzers over van D'ouveren langst Calais naar de Nederlanden, veele van hun gebruikten de Nieuwpoortsche bargie'.

Reeds in 1823 kwam er verandering. Een nieuwe scheepvaartdienst - twee keeren te week - werd ingesteld tusschen Londen en Oostende. Deze dienst 'trekt nu alle de passagiers naar zich bijzonderlijk om dat er dagelijks eene diligence in derthien uren van ostende na brussel rijdt'.

Roose maakt zijn beklag dat deze 'twee onlangsche nieuwe Etablissements' hem grootelijks benadeeligen. 'Waren zij den 1 Juny 1822 in wezen, hij zoud de Nieuwpoortsche bargie niet gepagt hebben'.

Tusschen Brugge en Nieuwpoort, voegt hij er nog verder bij, wordt er weinig koophandel gedreven. 'Het is ook kleyn het getal der passagiers die de bargie van Veurne levert, vermits de reyzers uit Engeland naar Vlaanderen nu meest al langst Ostende komen'. Hij wordt beroofd van behoorlijke ontvangsten 'aangezien er maar weinig of geen goed te vervoeren is en dat er dikwels maar vier a vijf passagiers zijn'.

Voor den dienst Brugge-Nieuwpoort waren er drie schepen beschikbaar, hoewel nochtans 'er noeydt maar een te gelijk den dienst doet'.

(1) Stadsarchief Nieuwpoort. Register van Rekwesten N^o 3. Officieele afschriften van oorspronkelijke stukken. - De familie Roose is tegenwoordig nog uitbaatster van een beurdienst met stoomschepen tusschen Brugge (Scheepsdalebrug) en Oostende.

Over deze drie schepen worden ons de volgende bijzonderheden verstrekt:

1. - de barge 'L'AUGUST' die vaart als er water genoeg is, en waarvoor een patentrecht betaald wordt van 53.24 Gulden.

2. - de barge 'LA JUSTINE' die maar gebruikt wordt 'als de groote bargie uit d'ostendsche vaart niet kan sassen'. Patentrecht 45.41 1/2 Gulden.

3. - de kogge 'LA MANETTE,' die de passagiers door de Nieuwpoortsche vaart om zoo te zeggen sleept als er maar zeer weinig water is'. Patentrecht 31.32 Gulden.

Voor sassen en bruggen wordt er dagelijks 2.34 Gulden betaald. De dagelijksche onkost voor pacht, patent, sassen, bruggen, scheeps- en andere uitgaven komt tot de som van 21.27 Gulden. Vermits Roose die som niet of moeilijk kan opbrengen, vraagt hij de tusschenkomst der stad Nieuwpoort bij de Gedeputeerde Staten te Brugge om tegemoetkomingen te mogen verkrijgen. Hij verlangt:

1. - Een schadeloosstelling op zijn pacht, van 220 Gulden.

2. - Dat het patentrecht enkel op de groote barge zou te betalen vallen.

3. - Dat de 'Nieuwpoortsche bargie zoo als voortijds het gebruik was, vrij van sas en brugge zou zijn.'

Art. 34 van het Lastenboek voorzag het geval dat de barge gedurende meer dan 15 dagen niet zou kunnen varen. Wat er in zulk geval gebeurde wordt niet gezegd. Maar in de dertien maanden van Augustus 1822 tot Augustus 1823 lag de barge 147 dagen stil bij gebrek aan water. Men telde:

28 dagen in Augustus 1822.

64 dagen in den winter.

14 dagen in April 1823.

19 dagen in Juni 1823.

4 dagen in Juli 1823.

18 dagen in Augustus 1823.

Dat er maar weinig koopwaar te vervoeren was,

schijnt - ten minste ten deele - te moeten toegeschreven worden aan de mededinging van het gerij. Zoo stellen wij vast dat de goederen die uit het Iepersche naar Brugge moesten, te Nieuwpoort uit de barge van Ieper overgeladen werden op wagens⁽¹⁾.

Wat de passagiers betreft, het overstappen te Dover, te Kales, te Duinkerke, te Veurne en te Nieuwpoort was ongetwijfeld een ongemak dat pleitte voor het bezigen der nieuwe lijn Londen-Oostende.

Om daarin gedeeltelijk te voorzien stelde Demeurisse-Deriemaker, koopman te Duinkerke, in Juni 1824 voor, een 'trekschuit' tusschen Duinkerke en Nieuwpoort aan te leggen. Hij bezat daarvoor een geschikt vaartuig 'het welk op een tusschen de Regering van Veurne en Duinkerke over een te komen uur her- en derwaards zal vertrekken ten einde reizigers aan te moedigen om door die weg zich naar de Nederlanden te begeven'⁽²⁾.

Dat men alle hoop niet opgaf ten minste een deel van het internationaal verkeer langs deze kanten te behouden, was toe te wijten aan de onzekerheden die den nieuwen dienst Londen-Oostende kenmerkten. De zeereis was tamelijk lang, voor menigeen veel te lang om er zelfs op te denken. Bovendien de schepen vaarden maar twee keeren te week, terwijl Dover-Kales dagelijks doorging. Dan nog was de dienst al te veel aan vertraging blootgesteld om wille van het onvaste weder.

Die omstandigheden en ook het aanleggen van den steenweg Oostende-Nieuwpoort (aangevangen in 1824) gaven aanleiding tot het ontwerpen van nieuwe ver-

- (1) Aldaar. Louis Savary, koopman te Meesen doet zijn beklag dat 20 gereede schaapsvellen, liggende op de barge van Ieperen, om vervoerd te worden langs den steenweg naar Brugge, door een bediende der plaatselijke belastingen van Nieuwpoort aangeslagen werden wegens overtreding van plaatselijke reglementen.
- (2) Aldaar. Het verzoek is opgesteld door den advocaat van Demeurisse. (Devrier-Robbe te Duinkerke.). Hij bezigt de Vlaamsche taal.

voerdiensten die het verkeer langs Kales-Nieuwpoort meenden ten nutte te komen.

‘Het vertrekken des stoomboots van Ostende op Londen niet dagelijks en voor al ook in den winter niet regelmatig plaats hebbende, veroorzaakt zulks dikwels dat de rysigers naar Engeland oversteekende genootzaakt zijn te Ostende te verblijven, of op den stoomboot te wachten, of endelijk, wanneer zij haast hebben, met groote onkosten bijzondere rijtuigen te huuren ten einde zich naar Calais te begeven’, zoo schreven Doussaint et Comp^{ie} uit Gent den 27 September 1824⁽¹⁾.

Doussaint vraagt diensvolgens oorlof om een dienst van Postwagens te mogen inrichten tusschen Oostende en Duinkerke langs de bestaande baan Oostende-Gistel-Veurne, doch zoohaast de baan Oostende-Nieuwpoort klaar komt, langs deze laatste. Naar gelang de omstandigheden en het gemak der reizigers zou de Postwagen elken dag of elken overanderen dag rijden, met drie ofwel met vier peerden bespannen worden, en te Veurne vernachten ofwel recht doorrijden naar Duinkerke.

De volgende tarieven werden voorgesteld:

Reizigers:	Oostende-Veurne	2.50 Gulden.
	Oostende Duinkerke	5.00 Gulden.
Goederen:	Oostende-Veurne	1.00 Gulden per 50 Pond.
	Oostende Duinkerke	2.00 Gulden per 50 Pond.
Munten:	Oostende Veurne	1.00 Gulden per 1000 Gulden.
	Oostende-Duinkerke	2.00 Gulden per 1000 Gulden.

Doussaint herhaalt tevens zijn verzoek om ‘ter bespoediging van der selve overtocht van Brugge naar Ostende, de nieuwe aangelegde straatweg tusschen deze beide steden te mogen berijden’.

De Stedelijke Overheden van Oostende en Nieuwpoort steunden de vraag van Doussaint. Oostende zag er voordeel in omdat de reizigers die anders de baan Kales-Rijsel-Brussel bezigen, aldus eerder op Oostende zouden komen⁽²⁾

(1) Aldaar.

(2) Aldaar. Besluit van Burgemeester en Schepenen van Oostende van 18 October 1824; van Nieuwpoort 23 October 1824.

Middelerwijl ook hadden Oostende en Nieuwpoort reeds een andere aanvraag gesteund uitgaande van Antonius De Clerck, voerman te Oostende, die den 10 Augustus 1824 voorstelde een ‘Diligentie voor Reyzers en goederen van Oostende op Nieuwpoort en vice-versa’ te laten rijden van zoohaast de nieuwe steenweg tusschen deze twee steden zou opgemaakt en mogen bereden zijn⁽¹⁾.

Die Postwagen zou s morgens uit Oostende vertrekken bij het aankomen der barge van Brugge. Men zou bij tijds te Nieuwpoort aankomen om aldaar nog de barge te kunnen nemen voor Veurne. De terugreis naar Oostende zou zoodanig geregeld zijn, dat men te Oostende nog denzelfden dag zou kunnen vertrekken met de barge naar Brugge.

Achttien maanden later (Februari 1826) haperde er nog iets met den nieuwen steenweg ofwel het vak Nieuwpoort-Veurne was nog niet voltooid. In elk geval ging de postweg Oostende-Veurne nog steeds langs Ghistel. Doch de rechtstreeksche verbinding Oostende-Nieuwpoort-Veurne stond op het punt voltooid te worden en het oprichten van een Paarden-Postmeesterschap te Nieuwpoort kwam diensvolgens te berde.

De Paarden-Postmeester van Veurne, Johannes-Baptiste Adam, vreesde dat zulks hem groot nadeel zou doen ‘vermits den weg langst Ghistel - nu den post weg van Veurne op Ostende - alsdan zekerlijk (d.i. bij het voltooien der nieuwe baan Oostende-Nieuwpoort-Veurne) niet meer zou belooopen worden, en gevolgentlijk de afgelegentheyd van Veurne op Nieuport te klein zoude zijn na evenredigheyd van de passagie die er alhier valt’⁽²⁾.

Om die reden richtte hij zich tot den Koning om in het ambt van Paarden-Postmeester te Nieuwpoort te mogen aangesteld worden, verzoek waarin de Stad Nieuwpoort hem steunde.

RENÉ DUMON.

(1) Aldaar.

(2) Aldaar. Het verzoek van Adam is gedagteekend van 18 Februari 1826. - Betreffende den postdienst van Oostende op Engeland lezen wij in de *Gazette van Gend* van 8 Mei 1828: ‘De verzending van brieven van hier (Oostende) na Engeland en *vice-versa* geschied thans niet meer met zeyl pakket-booten van en op Douvres, maer wel met stoom-vaertuygen van en op Margate. Den overtocht gebeurt in zeven uren tyds. Deze stoom-pakket-booten, van eene uytmuntende bouwing, zyn ten getalle van twee: *the Fury* en *the Spitfire*. Zy vertrekken van getalle van twee: *the Fury* en *the Spitfire*. Zy vertrekken van hier alle woens- en zaterdagen, ten elf uren des voormiddags, dadelyk naer de aenkomst der brievenpost, uyt de noord- en znydelyke provincien des ryks; de reyzigers vinden te Margate overvloedige gelegenheden, om zich met post-rytuygen of met stoom-booten na Londen of in andere voorname steden van Groot-Brittannien te begeven’.