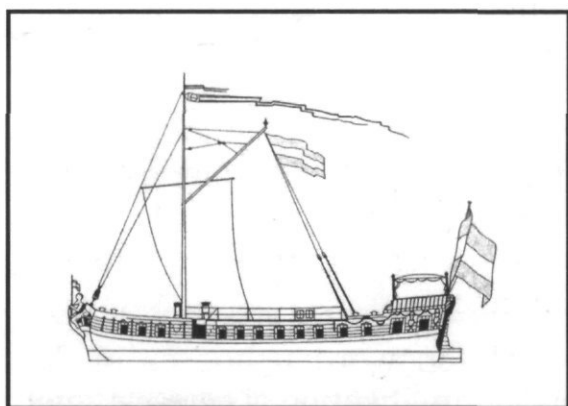


# OVER DE BARGE EN ANDERE TREKSCHUITEN

Door PIET DAMAN.



Tijdens de maanden juli en augustus kan je van Sas-Slijkens dagelijks op het kanaal naar Brugge varen met de "IJzerstar" van rederij Seastar, die ook toeristische tochtjes verzorgt op de IJzer en tussen Nieuwpoort en Oostende. Vertrek om 11 uur, eventuele terugvaart om 17 uur. Het is een comfortabele boot met bistro en een open dek: een goede manier om

rustig de groene kanaalkanten en het polderlandschap te verkennen met zijn specifieke fauna en flora.

Soms kruis je (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 zestiger jaren, komt uit een dal en zit nu alweer enkele jaren in de lift. Tussen 1995 en 2005 steeg het transport met 57%, voornamelijk 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 twee maanden een binnenschip af! Dat is positief voor een meer rendabele uitbating van kanalen en sluizen en betekent minder verkeer op de autowegen en minder pollutie!

(Cfr.: "Ontwerp" Noorderkanaal uit Zeebrugge! ?) We zien hiervan niet veel op de West-Vlaamse waterwegen met een beperkte capaciteit (o.m. sluizen) voor moderne schepen.

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

Weinig van de toeristische bootjesvaarders op "de vaart" geven er zich rekenschap van 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 toen moeilijk berijdbaar en onveilig. Steenwegen ("kalsijdes") werden maar bij mondjesmaat aangelegd vanaf de Oostenrijkse periode (2de helft 18de eeuw).

Tot halfweg de 19de eeuw gebeurde (comfortabel) vervoer van personen en van goederen voornamelijk over water.

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

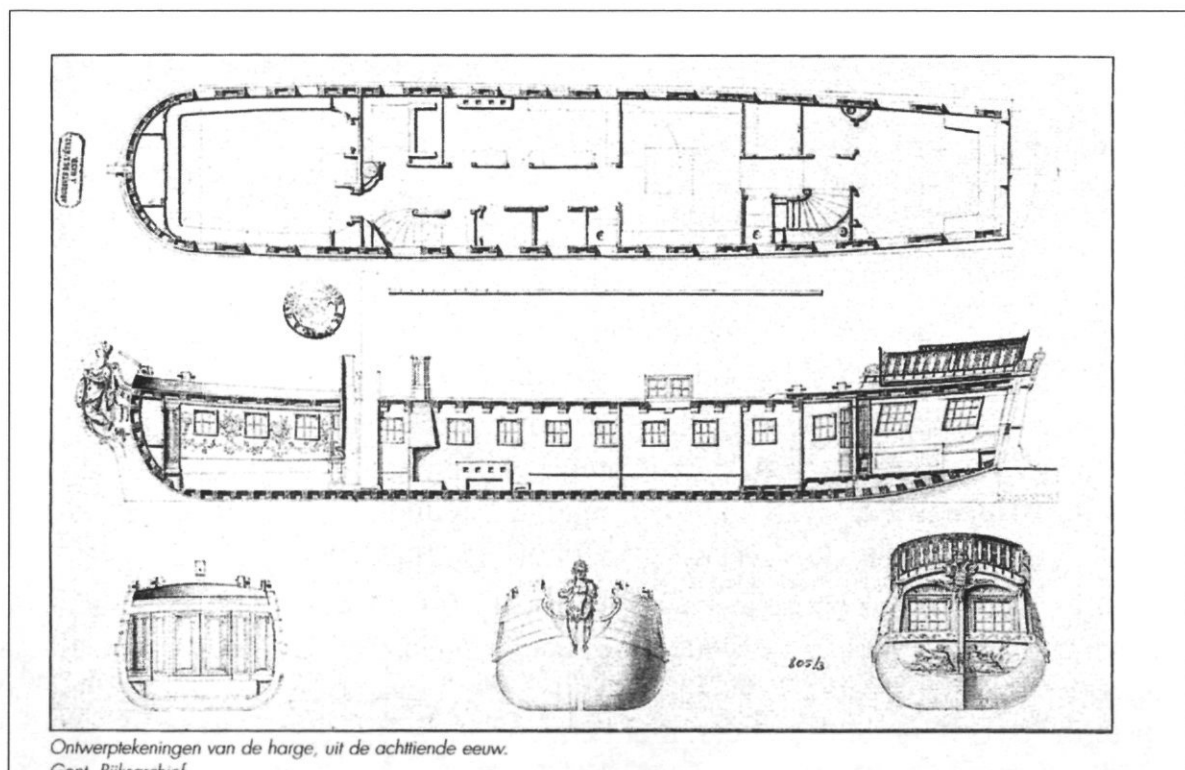
Tot in het begin van de 20ste eeuw bestond een regelmatige lijn met een beurtschip voor (dagelijks) personenvervoer op het kanaal tussen Brugge en Oostende.

Het was de barge (of bargie), een benaming die van de 17de tot eind 19de eeuw gebruikt werd voor een trekschuit op binnenwateren voor vervoer van personen. De trekschuiten werden voortgetrokken door paarden ("geketst") of mankracht (door "boottrekkers" of "lijnlopers") langs verhaalwegen ("ketswegen").

Gewoonlijk werden twee tot vier paarden gebruikt. 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.

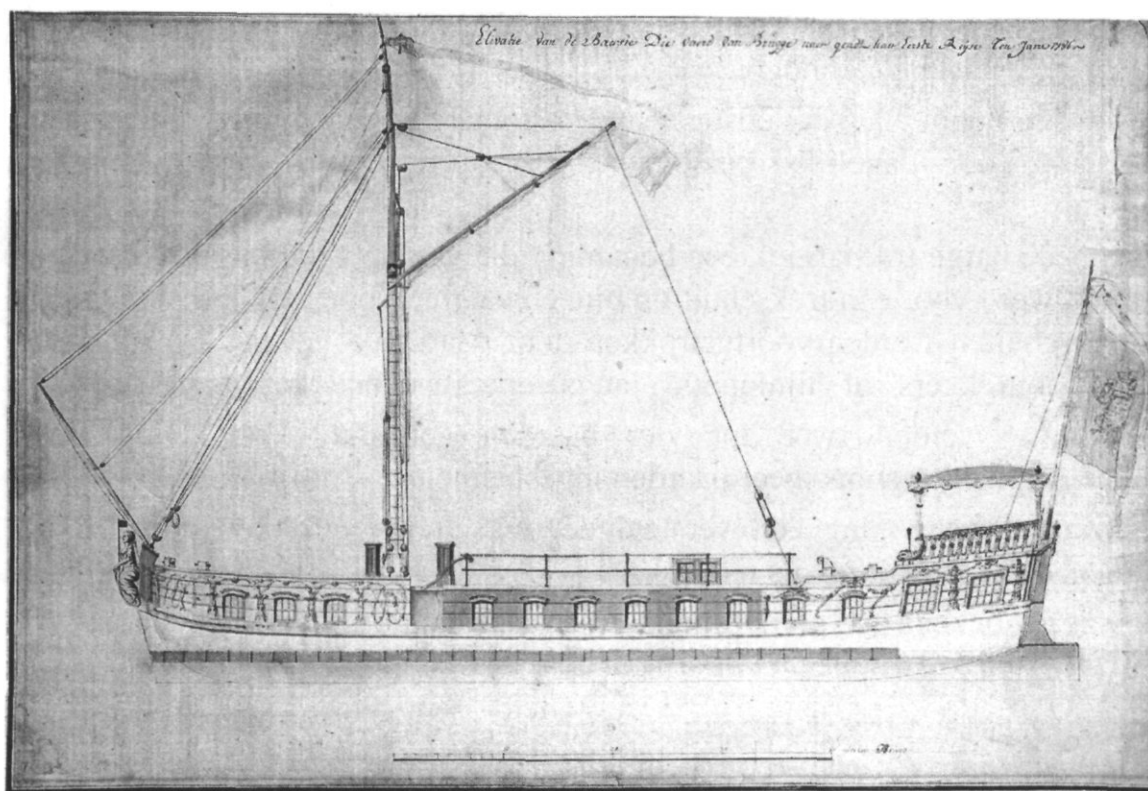
Het was het bekendste vervoermiddel in de 17de en de 18de eeuw.



Ontwerptekeningen van de barge, uit de achttiende eeuw.  
Gent, Rijksarchief

Verslagen van bezoeken van hoogwaardigheidsbekleders en reisverhalen doen hier kond van. Je vindt ook gegevens terug in annalen, reglementen en rekeningen van onder meer schippersambachten.

Het was blijkbaar de meest zekere en klokvaste verbinding tussen Oostende en Brugge (21 km langs het kanaal, met aanlegplaats Scheepsdale; te voet 4 à 5 uur - met de barge  $\pm$  3? uur). Je moest wel 2 of 3 keer overstappen, onder meer in Plassendale en aan de Sluizen van Slijkens. Vandaar bereikte je in 15 minuten met de roeiboort de stad Oostende.



75. De barge Brugge-Gent in 1786. Tekening door J.F. Buyck. Brugge, Stedelijke Musea.

Een reisverslag van een Engelsman uit 1707 vertelt dat vanaf de sluizen de trekschuit vertrok om 15 uur 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 enigszins 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.

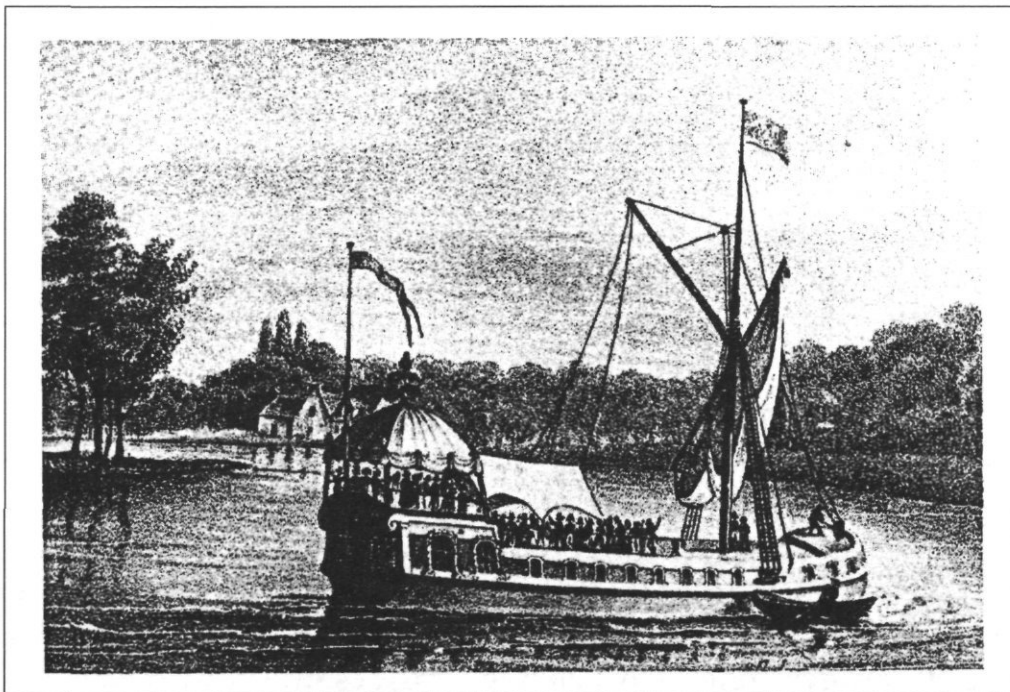
Met de gewone schepen mochten schippers alleen vracht vervoeren en slechts in uitzonderlijke gevallen ook personen: hun collega's, soldaten of kooplieden die bij hun waar wensten te blijven.

Vanaf 1623 bestond er een dagelijkse verbinding tussen Brugge (Minnewater) en Gent. De duur bedroeg  $\pm$  8 uur en de barge moest aankomen vóór het sluiten van de poorten. De lijn startte met twee 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).

Eind 18de eeuw had de barge volgende afmetingen: lengte 25 meter, breedte 5 meter en een holte van 2,5 meter. Een mast liet toe een zeil te hijsen. Er waren een eetzaal, een keuken met achterkeuken en een toiletruimte. Achteraan was een rijkelijk ingerichte "Statenkamer, onder meer voor de leden van de Staten van Vlaanderen.

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 prins van Travendahl en vaarde 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 tweede en derde dok van de Oostendse haven, reisden de gouverneur-generaals aartshertogin Marie-Christine en haar echtgenoot, de hertog van Saxon-Teschen, vergezeld van de gevolmachtigde minister graaf van Belgiojoso, de prins de Ligne en andere hoogwaardigheidsbekleders met de Staatsiebarge. Vanuit Brugge kwamen ze aan in Sas Slijkens waar ze verwelkomd werden door Thomas De Grijsperre (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 eerste 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 Schelddedepartement vond dat enkel deze wijze van reizen de meeste faciliteiten kon bieden en het veiligst was). Napoleon, 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 acht paarden getrokken en feestelijk versierd.

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

De Engelse 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 vier paarden en vorderde aan  $\pm 5$  mijl/uur. De kajuiten aan voor- en achtersteven waren comfortabel en weelderig gestoffeerd. Het eten was er erg 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 opnieuw aflegde 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 Oostenrijkse 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 waterniveaunderschillen: 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 twee 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 "milegelden" (per mijl) voor vervoer van personen en van "vategelden", 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 op de 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".

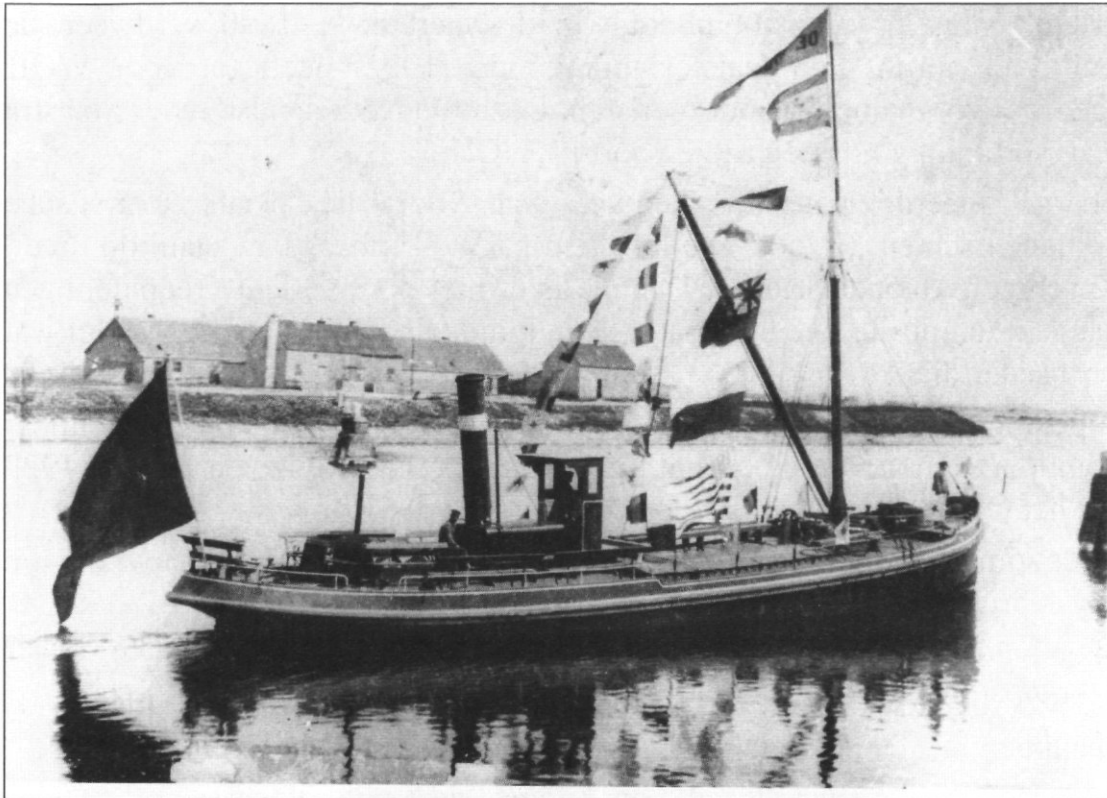
Zowel voor marktschepen als voor passagiersbarges moesten de "bargepachters" de opgelegd uurregelingen stipt volgen. Het niet naleven kostte hen ferme boetes.

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 driemaal per week tussen Oostende en Brugge. Nadien vervangen door twee "stoombarges", nl. Roos I en Roos II van de firma Roose gebroeders uit Oostende. Zij vervoerden meestal koloniale waren en petroleum.



*Roos I.*



*Roos II.*

Tot aan het doortrekken van de steenweg uit Brugge tot in Oostende (1818) en de treinverbinding (1838) bleef de barge het voornaamste vervoermiddel voor personen.

Tussen Oostende en Brugge en vice versa werden jaarlijks duizenden passagiers vervoerd met de barge (vb. in 1682: 12.322 passagiers).

Oorlog en troebele tijden beïnvloedden fel het aantal. Soms was de dienst volledig afgeschaft (vb. in 1690 en enkele volgende jaren).

Het jaar 1760 was een groot succes: 20.761 passagiers. Na een heel wat mindere periode steeg het weer tot 18.541 in 1780. In de "Hollandse" periode was er weer een opflakking (o.m. modernisering). Tussen Brugge en Gent werd de overdagbargedienst afgeschaft in 1840. Nadien was er nog een nachtdienst met trekschuiten tot 1908, waarna de beide laatste eenheden werden gesloopt als brandhout, zoals de "Oostendse" barge voordien.

Een late bargedienst bestond op het kanaal Brugge-Sluis (over de resten van het Zwin en het oude kanaal was er vroeger al een trekschuitverbinding). Tsaar Peter de Grote van Rusland voer ermee naar Brugge in 1687.

Zoals alle Vlaamse barge had deze lijn ook een goede reputatie wat betreft het "rijke tafelen" (o.m. visgerechten en gratis zoveel bier als men wilde! ).

Tussen 1812 en 1814, gegraven op initiatief van Napoleon (voorzien tot Breskens ), werd het kanaal doorgetrokken tot Sluis in 1854 en startte de bargedienst (op werkdagen in 3 uur met 1 paard; op zaterdag, de marktdag te Brugge, in een recordtijd van 2 uur met 2 paarden).



Rond 1865 kwam er een stoombootje in de vaart en ± 1890 verdween de trekschuit voor altijd. Een laatste stoombootje (1922) heeft tot voor WOII dienst gedaan, voornamelijk voor toeristen. Dezelfde Nederlandse reder Siembra zette deze verbinding nog een tijdje voort na WOII.

Deze barge meerde aan in Damme, wat voor die plaats toeristische mogelijkheden schiep. ( Noot: Die kwamen na W.O.I maar langzaam op dreef. In 1912 schreef Abraham Hans: "Damme is er niet op ingericht vreemdelingen te ontvangen, tenminste, we konden er geen middagmaal krijgen". Er is wel wat veranderd sedertdien! )

Na de opening van de haven van Zeebrugge organiseerde men "pleziertochtjes" per stoomboot vanuit Brugge op het kanaal naar de nieuwe haven ( vanaf 1923 o.m. ook het Oorlogsmuseum ).

Vanaf de zomer 1986 legde de Gentse Rederij "Benelux" opnieuw de lijn Brugge-Zeebrugge in ( vanaf 1968 reeds lijn Gent-Brugge).

Nu blijken beiden niet meer gerund.

Sedert 1985 baatten zij al de toeristische lijn Brugge-Damme uit in de zomermaanden met een nieuw vaartuig " Lamme Goedzak", heden nog actief.

De Oostendse " Franlis " vaarde zelfs occasioneel de barge achterna.

De actuele toeristische lijnen, zoals op " de Oostendse vaart ", hebben het relais genomen van het klassieke personenvervoer op de Vlaamse kanalen, verzekerd door "de barge", alhoewel deze laatste ook heel wat "elitaire" klanten had voor " plezierreizen ".

Het is zeker vredelievender dan een belangrijk deel van de trafiek in de voorbije eeuwen.

Heel wat " krijgsvolk ", oorlogstuig en bouw materiaal voor versterkingen verliep via de waterlopen op trekschuiten. De Spanjaarden groeven hiervoor de eerste kanalen naar de zee toe. Sluizen werden versterkt ( o.m. Fort Philippe, Plassendale ). Oorlogsschepen (o.m. duikboten) transiteerden, enz...

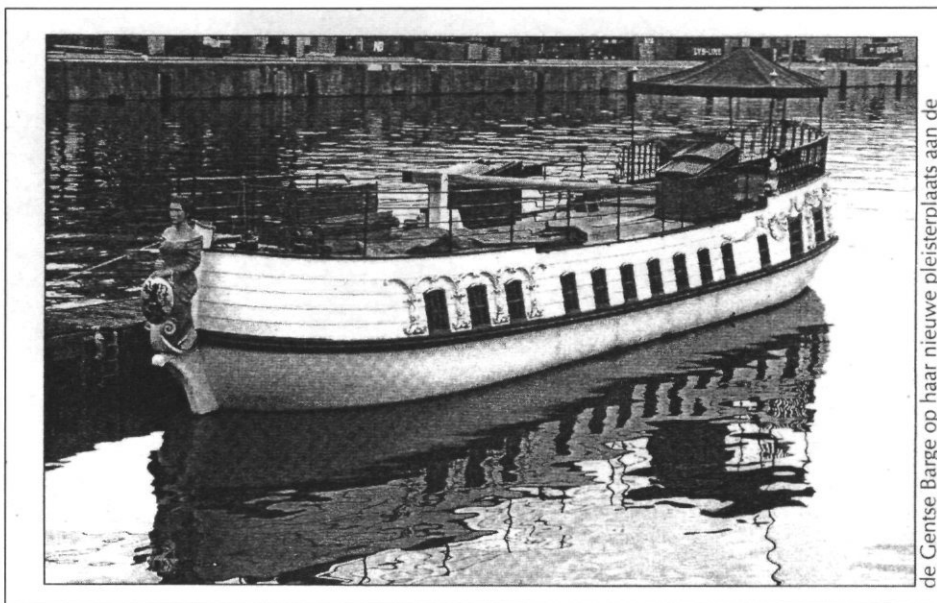
Maar dit is een heel ander verhaal; misschien voor later?

#### Bibliografie en illustraties

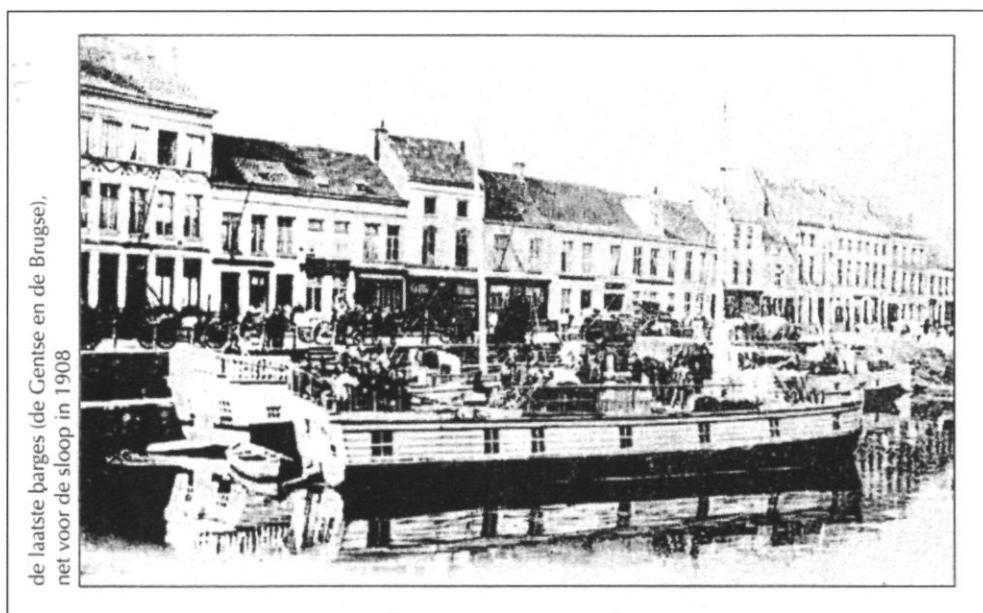
- De Barge - Jos Penninck - Gidsenbond Brugge 1964.
- Brugge en de Zee - Mercatorfonds - Antwerpen 1982.
- Een eeuw vakantie, 100 jaar Toerisme in West Vlaanderen - Marc Constandt - Lannoo 1987.
- Een trekschuit vol muziek (Sporen van Oostends leven rond 1815-1830) - John Gheeraert 1989.
- Een trekschuit vol koningen (De Barge tussen Gent en Brugge) -
- Sluis - Toeristische brochure 1996.

- Oudenburg - Brugge - Tentoonstellingscatalogus 2002 - Brigitte Meyns en J.L. Meulemeester.
- Ruimschoots - Tijdschrift (Nautisch en Sociaal nieuws) jan. 2001 en jan. 2003.
- Rist. Publ. Oostende: 1769-1788 - De 18de eeuwse bloeiperiode van Oostende Daniel Farrazijn – Fotoarchief Heemkring "Ter Cuere" Bredene.

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



de Gentse Barge op haar nieuwe pleisterplaats aan de



de laatste barges (de Gentse en de Brugse),  
net voor de sloop in 1908

*De laatste barges net voor de sloop in 1908.*



*Een zicht op het eerste handelsdok in 1899 met enkele zeilschepen en voor de stedelijke opslagplaats ligt een barge van Brugge naar Oostende.*