

DE BARGIE

Een halve eeuw geleden schreef Pierre Kluyskens onderstaand artikeltje.

Drie eeuwen lang, gans Europa door gekend

Gent kende in het eerste kwart van de XVIIe eeuw een heropleving of liever een kortstondige heropflakking na de bloedige godsdienst- en andere oorlogen die jarenlang onze stad hadden geteisterd, ontvolkt en geruïneerd.

De Blijde Intrede van de Aartshertogen Albrecht en Isabella in Januari 1600 en de overgave van Oostende aan Spinola op 23 September 1604 hadden aan de Gentse bevolking nieuwe hoop en moed geschonken: gebouwen rezen als bij wonder uit de grond, kloosters werden opgetrokken, openbare werken uitgevoerd.

Het bijzonderste ervan was het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg tussen de twee grote Vlaamse steden, Gent en Brugge, door het graven van de Brugse vaart.

Een rechtstreekse verbinding tussen Gent en de zee was de eeuwenoude droom voor het Gents Magistraat dat sedert de XIIIe eeuw naar die onontbeerlijke uitweg zocht. De eerste poging, het graven van het Lievekanaal, van 1251 tot 1269, was na een eeuw reeds tot de ondergang gedoemd, door de verzanding van het Zwin, het verval van Damme en het slechte onderhoud van het kanaal zelve. De tweede poging, het graven van de Sasschevaart in 1549 liep eveneens spaak, ten gevolge van de godsdienstoorlogen en de scheiding tussen Noord en Zuid.

De derde poging zou eindelijk, zoals in de liedjes en romans, de goede zijn. Op 17 Juli 1613 verkrijgen de Staten van Vlaanderen, van de Aartshertogen, de toelating om de Brugse Vaart te graven, waaraan zij gedurende 10 jaren onverpoosd zouden werken. In 1662 werd de vaart van Brugge tot Oostende verlengd en in 1751 werd door het graven van de Coupure het stadscentrum zelve van de Arteveldestad met de Noordzee verbonden.

De Brugse Vaart moest niet enkel de rechtstreekse verbindingsweg worden tussen Gent en Brugge voor het vervoer van allerhande koopwaar, zij zou ook de ideale weg worden waarlangs het vervoer van personen in een minimum-tijd tussen de twee steden zou plaats grijpen. Deze beide vervoerdiensten zouden ten andere de Staten van Vlaanderen toelaten zekere rechten te innen en aldus een deel der onkosten te recupereren.

Zo ontstonden de vermaarde "Bargiën", de langwerpige, rijkversierde trek-schuiten die gedurende bijna drie eeuwen een regelmatige dienst tussen Gent en Brugge verzekerden, en de vleiende faam genoten de schoonste, de gezelligste en de meest comfortabele van gans Europa te zijn.

Toen de laatste bargie in Oktober 1908 als gewoon brandhout werd verkocht, mocht een der meest typische bladzijden uit onze stedelijke geschiedenis omgedraaid worden en werd ook een eindpunt gesteld aan een tijdperk met eigen gebruiken, zeden en mentaliteit.

Heden rijdt men per trein of per auto om tijd te winnen, toen reisde men naar Brugge met de bargie, om de gezellige atmosfeer, om in een aangename stemming te kouten en te praten, of om eens lekker te eten. De rustige Gentenaars begaven zich bij valavond naar de Bargiebrug aan de Brugse Poort om er de aankomst van de bargie bij te wonen. Zijn de namen van de omliggende straten en kaaien geen prachtige illustratie van die tijdsgeest: Nieuwe Wandeling, Elysesse Velden, Groendreef, zovele namen die het geluk, de rust en de gezelligheid uitdrukken!

Al de vreemde reizigers die tijdens hun doortocht door onze streken de afstand tussen Brugge en Gent met de bargie hebben afgelegd en ons hun indrukken in een of ander reisverhaal hebben bewaard - en zij zijn zeer talrijk - hebben zich met lof over de atmosfeer welke aan boord heerste, over de ver-

zorging van de dienst en de gezellige gasttafel uitgedrukt: “The most remarkable boats of the kind in all Europe” las men reeds in een Engelse gids van 1749. “A l’heure du dîner, schrijft een Franse reiziger, des nappes bien blanches sont mises sur toutes les tables, où chacun prend la place que lui convient et où il peut être assuré de faire un repas aussi délicat et aussi abondant que dans les meilleures auberges”.

De keuken van de bargie was gans Europa door bekend.

Men vertelt zelfs, dat een Engelsman die een reis van een maand in Europa had ondernomen nooit verder dan Gent geraakte, hij vond de eetmalen zo lekker en fijn op de bargie, dat hij gans de maand op het schip en dan liefst nog aan tafel doorbracht.

“Te Wenen, te Rome, te Parijs, te Londen, zo schrijft een enthousiaste reiziger, had men mij gezegd: Indien gij ooit naar Vlaanderen trekt, bezoekt Gent en gaat dan naar Brugge, doch niet met de koets, de diligentie of te paard; neemt de bargie. De gondels van Venetië zijn niets vergeleken bij die boten die sierlijker zijn dan de galei waarmede Cleopatra op de Cydnus, Antonius tegemoet vaarde. In het aangenaamste gezelschap zult gij prachtig dineren. Welke kost, welke heerlijke wijnen!”

Deze reputatie wisten de uitbaters van de bargie steeds in ere te houden. Haar keuken kon met die van de allerbeste hotels wedijveren, en de dienst was, vertelt ons een reiziger, zo elegant als in de grootste Londense restaurants.

Een menu welk ons bewaard is gebleven, bewijst ons ten andere, dat men er in geen geval van honger kon sterven: “Le gigot de mouton rôti- le sauté de veau- Volaille- Gibier- Le mignon de veau- Desserts- Biscuits- Fruits- Fromages”.

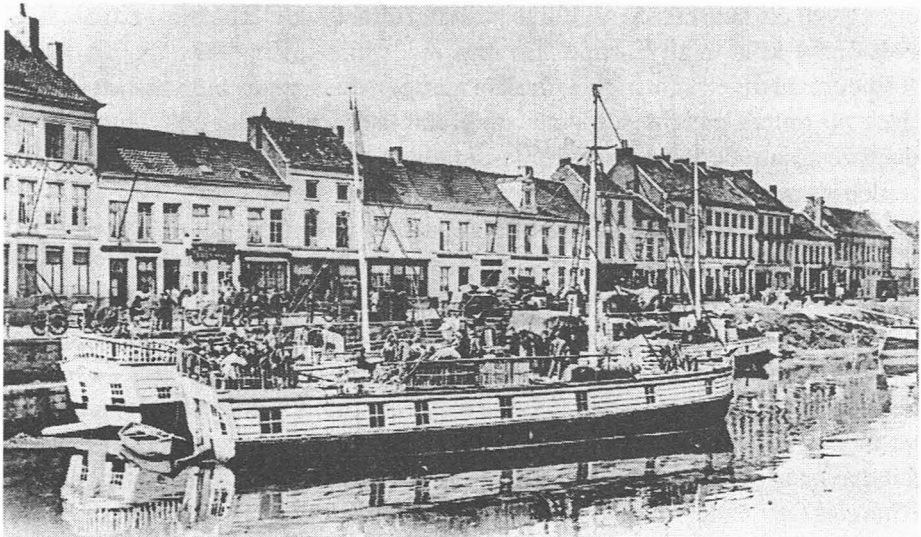
Geen wonder dan ook, dat de tafel van de bargiën heel wat cliënten aanlokte die te Brugge niet eens aan wal gingen doch liefst in de eetzaal de terugtocht afwachtten.

Het was een zekere Nevejans die de eerste bargiën bouwde en ze in huur kreeg.

Op 23 Mei 1623 greep een nieuwe aanbesteding plaats: “de aennemers gehouden te leveren twee bequame veerschuyten sulex als zijn de gave al reeds ghemaect bij Jacques Nevejans, jeghenwoordich provisionnel pachter”.

De bargiën hadden doorgaans een lengte van 25 m. en een breedte van 5 m. ten einde het Minnewater, aankomstplaats te Brugge, te kunnen binnenvaren. Gezien de geringe diepte van de vaart hadden de bargiën een tamelijk platte romp. Op het dek was aan het achterschip een soort bovendeck aangebracht, welke als terras diende en met een grote tent in baldakijnvorm was bedekt.

Dit terras, “compagne” genaamd, was gereserveerd voor de eerste klasreizigers. De boeg van het schip was van een gebeeldhouwd versieringsmotief voorzien, terwijl aan de achterstevan de vlag van het regerend vorstehuis wapperde.



GAND. - Le Canal de Bruges - II. - Départ de la Barge de Bruges
Série 1 N. 107

Éditeur Albert Sugg, à Gand.

De bargie, ook veerschuit genaamd, trekschuit of “ledeschuyt” werd door paarden, bestuurd door “ketsers”, voortgetrokken.

De bargiepachters hadden het monopolium voor het personenvervoer op het kanaal. Wanneer de bargie naderde moesten de andere boten en schuiten hun mast strijken en de doortocht vrij laten.

Sommige bargiën konden zestig à zeventig reizigers vervoeren, en op het einde der XVIIIe eeuw, zelfs een honderdtal.

De bargiën waren sterk gebouwd en smaakvol versierd. Aan de bouw ervan werd twee jaren gewerkt en de aanbesteding geschiedde doorgaans in drie loten: schip en touwwerk; meubels en inwendige schildering; verven en vergulden van de buitenwand.

In het schip was een grote kamer voorbehouden aan de markante gasten; men noemde ze de Kamer der Staten van Vlaanderen, geheel versierd met spiegels, lambrisering en donkerrode draperieën. Alle lokalen: keuken-, kamers-, salon- en eetkamer, waren uitstekend verlucht en verlicht en de reiziger vond in het schip een comfort welke hij in het beste hotel niet had aangetroffen. Wie dan ook uit Nederland aankwam, waar de trekschuiten slecht verlucht en verzorgd waren, geraakte gewoonlijk niet uitgepraat over de netheid, de weelde, het comfort en de stemming ervan.

Wie geen reiziger vond om een praatje te slaan, of te kaarten, kon zich in een of andere kamer afzonderen om te lezen of te schrijven. Op ieder ogenblik kon men allerlei dranken of gerechten bekomen, als in de beste hedendaagse wagon-restaurant.

De bargiën vertrokken op hetzelfde ogenblik uit Gent en Brugge, gedurende de Zomer om 8 uur, 's Winters om 9 uur. De prijs per plaats was aanvankelijk acht stuyvers, later op vijftien stuyvers gebracht en in de XVIIIe eeuw herhaaldelijk aangepast aan de tijdsomstandigheden en muntontwaardingen.

Men legde de afstand af in acht uur doch nooit heeft iemand erover geklaagd, integendeel; het schip gleed zo zacht op het water, de medereizigers waren zo vriendelijk, de dienst zo verzorgd dat men steeds met weemoed de "waterkoets" verliet.

Te Brugge had de reiziger een "aansluiting" met Oostende en te Gent wachten koetsen de komst van de bargie af om de reizigers naar de Koornmarkt te brengen, waar zij de diligentie naar Aalst of Brussel konden nemen. In 1826 werd een nieuwe dienst ingericht: de nachtbargie, welke driemaal per week 's avonds om 10 u 30 van wal ging om 's anderendaags om 6 uur te Brugge aan te komen. Op hetzelfde ogenblik vertrok een bargie uit Brugge, zodat de reizigers, na de nacht doorgebracht te hebben op het schip, welke 22 beddens telde, 's anderendaags in de vroege morgenuren naar Brussel, Antwerpen of Parijs hun weg konden voortzetten. De bargiën hadden echter in de loop van de XIXe eeuw af te rekenen met twee gevaarlijke mededingers: de motorboten en de treinen.

De strijd die ze leverden was hopeloos. De dagbargie hield het uit tot in 1838, de nachtbargie die de mededinging in mindere mate moest vrezen, moest slechts vele jaren later de vlag strijken. Talrijke Gentenaars en Bruggelingen waren de bargie en vooral haar vermaarde keuken, trouw gebleven. Zij reisden liever in die comfortabele schepen als in de helse treinen of met de diligentie op de hobbelige wegen. In een volgende bijdrage zullen wij nog een en ander verhalen, over de beroemde reizigers, koningen, koninginnen en prinsen wier naam aan de geschiedenis van de bargie verbonden blijft.

Van alle vroegere vervoermiddelen in en om de stad, en tussen Gent en de omliggende steden, is de Bargie van Gent naar Brugge ontegensprekelijk het meest populaire geweest en ook, zelfs na de afschaffing ervan, gebleven.

Diligences en andere reiskoetsen vertrokken naar alle mogelijke richtingen, trekschuiten en beurtschepen vaarden dagelijks of wekelijks naar Brugge, Oudenaarde, Kortrijk, Mechelen of Antwerpen, doch zij zijn de volkse legende, de folklore niet ingetreden, zij behoren niet zoals de Bargie, tot de geschiedenis, het verleden van onze stad.

De Bargie schijnt van meetaf de harten van de Gentenaars en van de vreemdelingen veroverd te hebben, en bijna drie eeuwen lang heeft zij die sympathie kunnen behouden. Zij vertegenwoordigde voor eenieder die speciale atmosfeer welke het reizen aangenaam maakt, die aantrekkingskracht waarvan de oorsprong en de reden soms zo moeilijk kunnen bepaald worden.

Voor de Bargie waren het nochtans talrijke factoren samen genomen, die haar succes hadden verzekerd: het comfort welke bij het reizen, zelfs over korte afstanden, steeds hoofdzaak is; het decor dat op alle ogenblikken van haar bestaan, zowel in de XIXe als in de XVIIIe eeuw, steeds uiterst verzorgd was; de vriendelijkheid, eigen aan al de opeenvolgende uitbaters van de Bargie, en last but not least, haar vermaarde keuken.

De reiziger kreeg de indruk dat hij ingescheept was voor een lange tocht: personeel in overvloed, weelde, smakelijke eetmalen, gezelligheid.

Luisteren wij nog even naar het verhaal van een Nederlander die wellicht in zijn geboortestreek reeds heel wat mijlen met de Hollandse trekschuiten had afgelegd en dus best een oordeel kon vellen: "Men heeft op het zelve een schipper (deze bemoeit zich met niets), een conducteur aan wien men betaalt, een stuurman, die een groote schel bij zich heeft om een knecht boven te roepen in geval hij dien noodig heeft, twee knechts, een kok, twee koksknechts en een tafelbediende die Hollandsch, Fransch, Engels en Vlaamsch spreekt." "Zoodra men op reis is, komt de tafelbediende. Hij vraagt aan elken reiziger of hij gebruik wil maken van de tafel; zoo ja, welke hij verkiest, de eerste of de tweede en schrijft het bekomen antwoord te gelijken tijd op de lei."

"Men gaat langs een leuning den zindelijken trap af, en komt regts af in de kajuit of eerste klas. De wand bestaat uit rood fluweelen vakken, afgedeeld door groote spiegels; het verhemelte is wit met goud, de zitplaats van het half-rond is gelijk aan eenen canapé; verder heeft men nette Brusselsche stoelen, eene tafel met een fraai kleed bedekt en een stookplaats: men heeft uitzicht achter en op de zijde; de ramen zijn met gordijnen en draperiën versierd."

"Wij hadden soep, daarna ten minste vierdelei soort van vleesch, rog, tongen, zalm, groenten en aardappelen; vervolgens gevogelte, hoenders en pasteien en ten slotte, kersen, aardbeziën, taarten, biscuit, bitterkoekjes en meer kleinnheden, te veel om op te noemen.

Ik dronk hierbij een halve flesch wijn en betaalde voor dit middagmaal met den wijn, vijf en eenen halven francs!"

De Bargie was dus wel de Zoete Inval voor degenen die een aangename dag wilden doorbrengen en moest zij heden nog de Zondag naar Brugge varen, met een dergelijk "menu" van vijf frank, dan zouden de Gentenaars waarschijnlijk reeds na de vroegmis van de Bargiebrug tot aan de Koornmarkt aanschuiven...

De Bargie vervoerde jaarlijks een twintig duizendtal reizigers en zulks was niet enkel een goede broodwinning voor de uitbater en de kok van het schip, maar ook voor de talrijke herbergen aan de Bargiebrug, althans voor de herbergen, gelegen langs de oever waar het schip vertrok en aankwam.

Lange jaren had de Bargie aan de rechteroever van de vaart aangelegd, tot

groot profijt van de handelaars en herbergiers aldaar gevestigd, doch tijdens de Franse bezetting van de stad in 1799, besloot het centraal bestuur van het Scheldedepartement plots dat de Bargie voortaan aan de linkeroever zou aanleggen? Deze verandering die voor de enen het fortuin voor de anderen de ondergang betekende, werd natuurlijk op hevig protest door laatstgenoemden onthaald.

Tien jaren nadien was het opnieuw de rechteroever welke zegevierde, voor niet lang echter, want het "vijandelijk kamp" van de linkeroever protesteert op zijn beurt, richt verzoekschriften tot het stadsbestuur opdat men tot de toestand van 1799 zou terugkeren.

Als elk stadsbestuur, bekommerd om de sympathie en de steun van alle inwoners, wilden ook onze stadsedielen van 1816 niemand ontstemmen. Na een urenlange beraadslaging- het proces-verbaal der zitting beslaat zo maar veertien bladzijden- beslist de raad "mû par de grands principes", dat voortaan de schepen aan de linkeroever zullen aanleggen en aan de rechteroever van wal zullen steken. Zo zou iedereen tevreden zijn: "parmi ce, il sera imposé silence perpétuel à toutes les parties".

Het opladen en afladen van het schip was voorbehouden aan de "aerbeyders van buiten de Brugschepoorte ofte bargielossers", hoogstens dertien in aantal, en die het recht hadden "exclusivelyck te laeden ende ontladen alle de coopmanschappen op de bargie van Gent op Brugge e converso mitsgaders op de schepen gaende ofte commende naer ofte van den mond van de zee".

Het beroep van bargielosser was een heel winstgevend baantje, wanneer men bedenkt dat ongeveer 20.000 reizigers jaarlijks met de Bargie vaarden, zodat die "aerbeyders" benevens een vaste broodwinning, nog dikwijls met 'n rijke fooi vanwege de hoge gasten werden beloond.

Doch vanaf 1762 verliezen zij een belangrijk voorrecht. Voortaan zullen de reizigers "hunne bagagien, portemantaus, boecksaken, coffers ofte andere paxkens (mogen) lossen ende transportereren 't sy door hun zelve 't zy door hunne domesticquen sonder eenig vergelt te moeten geven aan de bargielossers".

De bargielossers bleven, ondanks de afschaffing der corporaties, bestaan na de Franse Omwenteling en zijn waarschijnlijk verdwenen toen de concurrentie van de spoorwegen het personen- en goederenverkeer langs de bargie de genadeslag toebracht.

Niet enkel de gewone burger of reiziger verplaatste zich met de Bargie. Ook hoge gasten, zelfs koningen en keizers verkozen dit vervoermiddel boven de weinig comfortabele reiskoets.

De eerste beroemde reiziger waarvan wij met zekerheid weten dat hij de Bargie

gebruikte, is Markies Francesco de Castel-Rodrigo, die in 1664 en 1665 met de Bargie reisde en er zelfs telkens zijn eetmalen nam. Het jaar daarop keert hij naar Gent terug met de Bargie, om als vertegenwoordiger van Karel II bij diens inhuldiging, zijn intrede met een buitengewone luister te doen.

Zijn verblijf te Gent en zijn vertrek met de Bargie, berokkende echter aan het stadsbestuur, heel wat last, daar de markies heel eigenzinnig en wispelturig was.

In 1693 is het de graaf van Perth, uit Engeland verbannen, die zich van Brugge naar Gent met de Bargie begeeft en er in zijn gedenkschriften gewag van maakt. Eindelijk in 1717, mag de Bargie voor de eerste maal een monarch begroeten, de Russische tsaar, Peter de Grote. Op 19 April, zo verhaalt ons Buyck in zijn kroniek, arriveerde met de ledenschuyte (de Bargie) ofte jacht, Pieter I, bijgenaemt den grooten, Czar van Moscovien, maer is door Brugghe gevaeren niet willende aen land komen”.

Dezelfde kroniekschrijver verhaalt ons dat “den 30 Augustus 1731 is den hertog van Lorreinen (Frans II) ‘s namiddags ten 2 uren met de ledenschuyte naer Gend vertrocken, aldaer aenkomende ‘s avonts ten 7 uren”.

Na de inname van onze stad door de legers van Lodewijk XV, wou de Franse koning een bezoek brengen aan de geboortestad van Keizer Karel, bezoek welke einde Juli 1745 plaats greep en de stad ruïneerde. Na een verblijf van drie dagen te Gent, eist Lodewijk XV dat vijf grote schepen en zestig kleine schepen te zijner beschikking zouden gesteld worden om hem met zijn gevolg naar Brugge te voeren.

Het was geen wens, maar een bevel, en in allerijl moest aan de Brugse Vaart die vloot worden samengebracht en de Barge van de koning luisterrijk versierd worden.

Karel van Lotharingen die zich in onze streken en vooral te Gent zo populair wist aan te stellen, schijnt een grote liefhebber van de Bargie geweest te zijn en legde dikwijls de afstand tussen de twee grote Vlaamse steden met dit vervoermiddel af.

Na hem treffen wij in 1744, Maximiliaan, aartshertog van Oostenrijk, en in 1781, Albrecht van Saxon Teschen met zijn echtgenote, in het salon van de Gentse Bargie aan. In 1782 is het de Russische kroonprins, Paul Petrowitch, die met zijn vrouw, de afstand Gent-Brugge met de Bargie aflegt en aan boord een maaltijd bijwoont met vijftien wijsgeren en geleerden en de Brugse “Primus”, Frans Beyts.

Drie jaren later, ontmoeten wij andermaal een Rus op het schip, prins Anhalt, broeder van de tsarin.

Gedurende de Franse Omwenteling hebben tientallen generaals, prefecten en hoge ambtenaren de Bargie genomen.

Op 27 April 1805 is het de Koning van Spanje, broeder van Napoléon, die de

ganse Barge reserveert en er aan een prachtige maaltijd deelneemt, doch “de” grote reis van de Bargie was die van 1810, toen Keizer Napoléon met Maria-Louisa een bezoek bracht aan onze stad. Zij verbleven slechts één enkele dag te Gent, doch het bezoek kostte zo maar de som van 73.820 goudfrank, waarvan 13.602 voor de versiering van de twee bargiën waarmede de keizer en de keizerin zich naar Brugge begaven. Men kan zich gemakkelijk inbeelden welke versiering men voor een dergelijk bedrag heeft kunnen aanbrenge-
Juist een eeuw later, in 1908, werd de laatste bargie, de “Frederika Wilhelmina”, als brandhout verkocht voor... 250 frank!

Pierre KLUYSKENS
