

GHENDTSCHE TOESTANDEN

NACHTBARGEN EN BEURTSCHEPEN ANNO 1842

De comfortabele, zelfs luxueuze bargedienst in de jaren 1600 - 1700 tussen Gent en Brugge staat ingeprent in het Gentse collectieve weten. De vele artikels er aan gewijd in kranten en tijdschriften houden de herinnering levend. En zeker niet in het minst ook de replica met bijhorende stevige dame als boegbeeld, aangemeerd aan het oude Justitiepaleis. Dat het vervoermiddel relatief luxueus was, kunnen we ten overvloede nog afleiden uit de titel van een boekje *Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge* uitgegeven in 1993 bij een tentoonstelling rond de studies en het bargemodel van Walter Birnie in de oude Bijloke.

‘DE’ barge: een uitzondering

De barge (in het Gents: bargie) die we allemaal kennen, was eigenlijk een uitzondering. De verhalen daar over geven ons geen representatief beeld van de wijd verbreide en behoorlijk georganiseerde regelmatige vervoerdiensten over onze binnenwateren. Jan Parmentier geeft in zijn goed gedocumenteerde en uitgebreide bijdrage in *Een trekschuit...* aan hoe dat in mekaar zat. De organisatie van de bargedienst Gent-Brugge-Gent, en enkel van deze dienst, bleef vanaf het begin in 1623 het hele ancien regime door in handen van de Staten van Vlaanderen. Via een monopolie op de eigendom en het verpachten van de schepen die de dienst op Brugge verzekerden, konden ze eisen stellen. Maar vooral konden ze een deel van de kosten gemaakt voor het graven van het kanaal Gent-Brugge (opengesteld in 1623, toen Zuidleie of Zeule genoemd)

recupereren. In de Franse en Hollandse tijd ging dat voorrecht over naar de departementen en later naar de provincies. Het werd een ‘provinciale barge’. Toen was de glorie tijd echter voorbij, zoals Noël Kerckhaert beschrijft in zijn hoofdstukje *De teloorgang van de provinciale barges* in hetzelfde *Een trek-schuit...* Ondertussen was immers een relatief degelijk wegennet met regelmatige vervoerdiensten van personen en goederen tot stand gekomen en de eerste spoorwegen werden aangelegd. Het doek viel in 1839 toen de provinciale vaartuigen te koop gesteld werden.

Maar er waren naast de ‘officiële’ barge nog tal van andere schepen en scheepjes die op meestal op vaste dagen en min of meer vaste uren de trafiek tussen Gent en diverse steden en dorpen verzekerden. De regelmaat van de verbindingen die ze verzekerden (beurten of beurtdiensten genoemd), onderscheidde hen van de gewone binnenschepen. Vandaar dat men ze marktschepen of beurtschepen (niet buurtschepen!) noemde. Ze werden meestal getrokken (geketst) door mensen of paarden, behalve wanneer men gebruik kon maken van een gunstige wind. Niet altijd evident. Langs veel kanalen hinderden hoge bermen de wind en bleef het zeil veelvuldig slap hangen.

Na het verdwijnen van de ‘provinciale’ barge bleef een nachtelijke dienst op Brugge bestaan. Deze werd gerund door privéreders. Parmentier plaatst al deze binnenscheepvaartlijnen in een bredere context vanaf het ontstaan tijdens de 15^{de} eeuw van regelmatige scheepvaartverbindingen langs rivieren en kana-



Enkele statige huizen aan de Zuidkaai getuigen nog van de welvaart die het haventje aan de Brugse Vaart gedurende een paar eeuwen meebracht (foto 2011). Met prominent daarin (tweede van links) het grote Louis XVI huis Zuidkaai 6 uit 1783 (Bouwen door de eeuwen heen, Stad Gent 4nc, p. 341-342).

len in Noord-Italië en in het graafschap Vlaanderen. In de 16^{de} en vooral de 17^{de} eeuw ontwikkelde de in deze vorm georganiseerde transport zich ook in Brabant (veeleer sporadisch) en kwam er een spectaculaire uitbreiding tot stand in de Noordelijke Nederlanden, trekschuitenland bij uitstek. Een korte samenvatting van wat er geweten is over de Gentse markt- en beurtschepen vanaf de 16^{de} eeuw is te vinden in Gent op de wateren en naar de zee van Johan Decavele en René De Herdt.

Wat hieronder volgt is een momentopname van de situatie in en rond Gent uit 1842 aan de hand van de dienstregelingen opgenomen in de bekende *Wegwijzer der stad Gent en Provincialen Almanach van Oost-Vlaenderen*. Dit sluit aan bij de schets die Kerckhaert tekende van de beurt- en marktschepen van Gent naar Brugge en Oostende in de eerste helft van de 19^{de} eeuw. Het geeft een idee van hoe het er in die tijd toch wel enigszins anders aan toe ging dan nu.

Nachtbargen

Vele onder ons zullen uit het preTGV tijdperk nog aangename (of minder aangename) herinneringen overhouden van de nachttrein naar het Franse zuiden, naar de Alpen, of van de nachtelijke mailboat (per trein) naar Dover en Londen. Iets dergelijks had je vroeger al, alhoewel... op ietwat kleinere schaal. In 1842 kon je de *nachtbargie* nemen op de Brugse Vaart, of je koffers, je pakken en zakken met dezelfde barge laten vervoeren. Je vertrok aan het begin van de huidige Phoenixstraat en de Zuidkaai. Daar ontwikkelde zich rond de Brugsevaart (tot 1752 het eindpunt van de waterweg naar Brugge) een kleine agglomeratie, toen als 'Buiten de Brugse Poort' aangeduid, met een flink aantal herbergen en kroegen. Daar kon je inschrijven en betalen in ofwel Den Gouden Appel (toen huisnr. 21) bij de rederij Torreborre-Bogaert of in Sint-Anthone (toen Buyten de Brugse Poort nr. 25) bij de rederij De Moerloose. Deze barge-eigenaars waren niet zomaar kleine schippers. De Moerloose had al in 1825-1826 een aanvraag ingediend en toelating gekregen om een stoombootdienst in te richten tussen Gent en Oostende. De laatste uitbater was de firma Pardoën-Galeyen en die hield stand tot in 1909. Men sprak toen al lang niet meer van de barge, maar van de 'beurt Pardoën'.

In 1842 verdeelden Torreborre en De Moerloose onder elkaar netjes de reizen, één per weekdag. Zondag was rustdag. De nachtbarge vertrok om 10u in de avond. Aankomst te Brugge om half zes in de morgen. En vice versa op dezelfde tijdstippen voor de afvaart uit Brugge en aankomst te Gent. Natuurlijk deed je er goed aan wat vroeger op te trekken voor zo'n groot avontuur. Immers, zo schrijft in weeral *Een trekschuit...* Leen Charles: *Het (uit-*

hang)teken 'De Gouden Appel' of 'Het Vliegend Paard' kan men moeilijk voorbij lopen. Waar brandewijn wordt geschonken, wenkt een paneel met een geschilderde afbeelding van een fles met glaasjes. Passagiers voor de barge treffen elkaar in de gelagkamers, ruimschoots vóór het vertrekuur; in afwachting van het inschepen worden er pakjes en goederen opgestapeld, worden brieven afgegeven en de laatste nieuwtjes uitgewisseld.

Beurtschepen: de kleintjes

Op de Brugse Vaart voeren nog meer schepen en scheepjes die dichterbij gelegen dorpen bedienden. Om te beginnen al *Merendré, wijk Durmen, Schipperin de wed. van Francies van Bastelaere*. Alle vrijdagen, ten twee en half uren naer middag, buyten de Brugschepoort. Zich voor de vracht en commissien



'In de Roos' (foto 2011) met koetshuizen en gewezen stallen aan de Sluizekenkaai, tot voor ongeveer 25 jaar nog herberg 'Het Roosken'. Het is een zeldzaam intact bewaard gebleven hostellerie annex bureau voor weg- en scheepvaartverkeer naar het noorden van de provincie.

Op de sluitsteen boven een van de poorten die toegang gaven tot de paardenstal en opslagplaatsen werd vermoedelijk relatief recent het jaartal 1722 gekapt of herkapt, naar een in dat jaar gedateerde bouwaanvraag voor de paardenstal. De Schipgracht werd hier omgevormd tot buurtparkje. De kaaimuur van de Sluizekenkaai zit grotendeels nog onder de grond.

aen bieden in het Schippers-Huys aan de Brugse vaart. Wie ‘marchandiese’ naar Bellem wou sturen of wie misschien zelf meevaren, had keuze te over. Die bestemming werd bediend door niet minder dan drie schippers, allen op vrijdag in de vroege namiddag. Voor schipper Constantinus Steyaert en zijn collega (of concurrent) Frederik Verguldt die enkel Bellem als bestemming vermeldden, kon je *In de Kroon* terecht, uiteraard *buyten de Brugschepoort*. Jean-Baptiste Rambaut, *woonende te Ursel*, deed eveneens Merendree aan en *vaert nae Lovendeghem, Somerghem, Hansbeke en Aeltre*. *Zich voor de vracht en de commissien aen bieden in het Vliegende Peerd buyten de Brugschepoort*. Wie zijn *commissien* de andere kant uit wou sturen, naar het noorden, moest naar de herberg *In de Roos* aan de Sluizekenkaai, ook een druk vertrek- en eindpunt van voerwagens in die richting. Schipper *P. Van Poucque in compagnie met de weduwe van Jacobus De Buysscher overhands* ontfermde zich over die vracht. Dat gebeurde eveneens de vrijdag. Het Sluizeken, alias de Torfbriel, alias De Zeeuwse Aard, was van oudsher het haventje voor trafiek in noord-oostelijke richting. Vrachtvaart via de Schipgracht, omgevormd tot Meerhemkanaal, was ten tijde van Van Poucque al lang niet meer mogelijk. Zijn schip vertrok van aan de *sassen buyten de Muydepoort* via Rodenhuize op het nieuwe Zeekanaal en dan via Sint-Kruis-Winkel op de Moervaart naar Wachtebeke. Wie het wenste, kon zijn spullen door de weduwe De Buysscher *overhands* van Wachtebeke verder naar Lokeren laten brengen. Dat gebeurde op woensdag. Time was nog geen money. Instant delivery was nog niet uitgevonden.

Beurtschepen: de grote broers

Voor de beurtschepen met verdere bestemmingen was de binnenhaven tussen de Sint-Michielsbrug en de Grasbrug het vertrekpunt bij uitstek. Verschillende 19de-eeuwse afbeeldingen, mooi samengebracht in het boek *La Cuve de Gand à l’Epoque romantique* (1976) van d’Udekem d’Acoz, tonen een drukke binnenhavenactiviteit. Een enkele, niet bepaald representatieve voorstelling geeft ook zeeschepen weer op die plek, maar dat was ‘stoef’. Ooggetuigen beschrijven hoe die slechts met de grootste moeite ooit een enkele keer naar toe gesleept werden over de ondiepe en moeilijk op peil te houden Brugse Vaart.

De beurtschippers in de haven ‘Tussen Bruggen’ (tussen Sint-Michielsbrug en Grasbrug) werkten met facteurs (agenten) die hun bureel hadden aan de Korenlei. Twee ‘firma’s’ bedienden precies dezelfde bestemmingen, de ene overwegend op welbepaalde dagen, de andere op onbepaalde dagen. De ene legde aan bij de Grasbrug, de andere dichter bij de Sint-Michielsbrug. Twee



Drukke activiteit in de binnenhaven 'Tussen Bruggen' (overgenomen uit *La Cuve de Gand*).

of drie keer per week voer elk van hen naar Antwerpen, naar Brussel, Leuven (via Mechelen) en naar Kortrijk-Menen-Rijsel en ook naar Oostende via Brugge, met - minder frequent - mogelijkheid om door te reizen naar Veurne, Duinkerke of Diksmuide en Ieper. Beide ondernemingen verzekerden een keer per week een reis naar Oudenaarde en verder door naar Doornik. Beiden hadden met naam genoemde correspondenten in de tussen- eindbestemmingen. De ene hield bureel in het huis Korenlei (toenmalig nr. 24); de andere even verder in huis nr. 30. Heel uitzonderlijk is wel dat hier geen herbergnamen bij vermeld worden.

Buitenbeentjes

Sommige handelaars in goederen uit specifieke streken of steden namen zelf het initiatief om een eigen dienstlijn ('toer') uit te baten en ze huurden daarvoor ervaren schippers in. Zo was er de *Beurt-Schuyt vertrekkende onder het*



Aan 't Sluizeken.

Près de la Place de l'Ecluse.

Aan 't Sluizeken van Armand Heins. De spijtig genoeg verdwenen herberg *Vlissingen* - de naam verwijst nog naar de Zeeuwse Aard - aan de hoek met het pleintje, verbergt herberg *In de Roos*. De daar geparkeerde voerwagens verzekerden de vracht- en personenvervoer naar het noorden, eventueel ook naar de Muide, waar een beurtschip als dat van schipper Van Poucque de vracht, of een deel er van, kon overnemen.

bestier van J. Beckx, biersteker en koopman in mechelschen kalk, Pensstraat 1 (tussen Korenlei en Drabstraat, later tot Gruuthousestraat bevorderd). Die vertrok naar Loven (het zeer gewaardeerde Leuvense bier, weet je wel). Alle vrijdagen, ten 3 uren naer den middag, van op de Grasley. Neemt vracht voor Rupelmonde, enz.

Scheepsmakelaar Ferdinand Leys, Korte Zilverstraat 2, verzorgde naast meer gebruikelijke bestemmingen zoals Brussel, Doornik, Veurne en Ieper, ook transport van vrachten en personen naar Rotterdam: *alle tien dagen, van aen den Entrepot (Coupure). Neemt vracht voor geheel Noord- en Zuyd-Holland. Dezen dienst wordt verricht door snel-zeylende Beurtschepen en geschied vice-versa. Het bureel deser beurtschepen is Burgstraat n° 15, alwaer men zich voor verdere informatie kan adresseeren.*

Tot slot was er nog een oude getrouwe die zelfstandig opereerde. *Het Beurtschip op Dendermonde: alle vrijdagen des avonds of des zaterdags des morgens vertrekt den Beurtman Joseph Raemdonck van aen de Pasbrug uyt Gend nae Dendermonde, langs Wetteren. Men kan zich voor de vracht en commissien aanbieden in de Dry Koppen, tusschen 't Pas.* Het vertrekpunt van dat beurtschip lag van oudsher aan de Pasbrug en dateerde nog uit de tijd (voor 1752) dat de Passtuw (Rodetorenstuw) de scheepvaart daar fel bemoeijikte en er heel wat havenwerk verricht werd door de 'Arbeiders (scheepslossers) van de Zilverenberg' aan de Wetterse Aard (Oude Beestenmarkt). Net als aan het Sluizeken zien we ook daar dat de oude havengebonden activiteit nog decennialang bleef bestaan nadat de scheepvaart verlegd was. Dat Raemdonck het schijnbaar niet zo nauw nam met de vertrektijden, had waarschijnlijk te maken met de steeds wisselende eb en vloed. De scheepvaart op de Nederschelde profiteerde van de opkomende en aftrekkende getijden, maar was ook sterk daaraan gebonden.

Luc Devriese