

AAN 'T LIJNTJE HOUDEN BAANDERS EN BARGIE

GUIDO DESEIJN, MIAT



Kleingarenbaan De Koster te Gouda, in 1795 geschilderd door J. Herst
Museum Catharina Gasthuis, Gouda. Met dank aan Fries Scheepvaartmuseum, Sneek



AAN 'T LIJNTJE HOUDEN

B A A N D E R S

"Lommerrijke lijnbanen, waar de in achterwaartse richting lopende arbeiders uit hennepvezels dikke kabels sponnen, waren elk soms langer dan de langste dorpsstraat.

Niet de kerk maar de gitzwarte teerhuizen en opslagplaatsen en de vele kabels, die als laaghangende waslijnen tussen de bomen hingen, bepaalden het dorpsilhouet.

De productie bestond voornamelijk uit zwaar touwwerk bestemd voor zeilschepen. De touwslagerijen gingen over van vader op zoon en bleven daardoor langdurig in het bezit van enkele families.

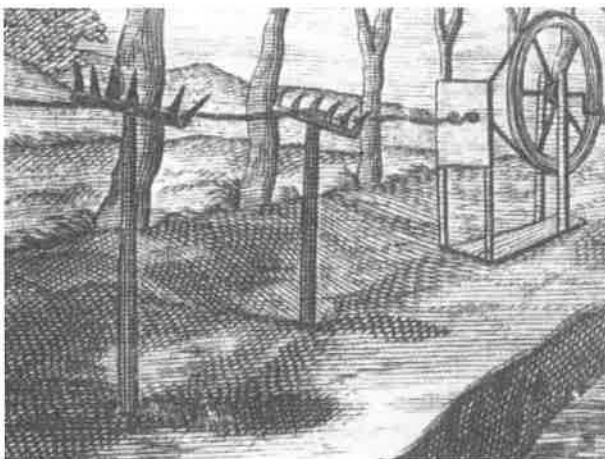
De vervanging van zeilschepen door stoomschepen en het machinaal fabriceren van staaldraad luidden voor veel touwslagerijen het einde in.

Soms bleef men zich, traditiegetrouw of uit onvermogen, op het ambachtelijke richten, waarbij een paard in een tredmolen de enige niet-menselijke energiebron was. De fabricage was zeer arbeidsintensief. Een kabel van 500 kg vergde zo'n 650 manuren werk. Het gebruik van een door stoom voortgebrachte, sterk kostenbesparende touwmachines werden daarom reeds in een vroeg stadium op de lijnbanen geïntroduceerd..."

Mondelinge getuigenis over het touwslagerleven bij onze noorderburen in de vorige eeuw...

17^{de} eeuwse lijnbaan

Copyright Jean-Louis Morel. *Métiers d'Autrefois sur le Net*



Die aloude touwslagerij is vandaag volledig uit ons (industriële) landschap verdwenen.

De ambachtelijke touwslagerijen drukten, net als bijvoorbeeld de droogloodsen van steenbakkerijen, hun stempel op het uitzicht van dorp en platteland, doordruk van het typische productieproces: al of niet overdekte langwerpige loodsen, vele tientallen, soms honderden meters lang. Lijnbanen waren herkenbaar aan hun lange parallelle bomenrijen, waartussen zij beschutting vonden.

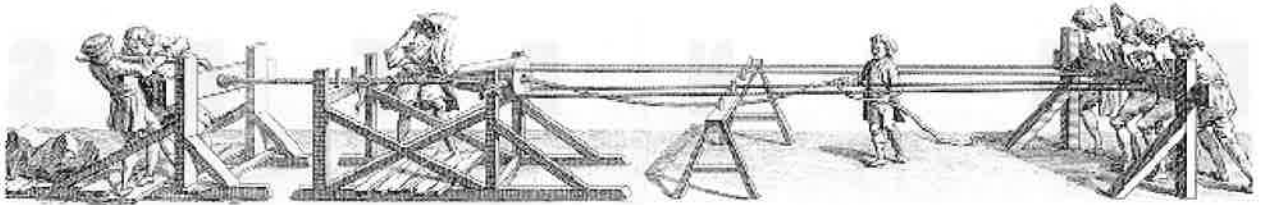
De industriële touwslagerijen daarentegen, die machinaal touwen draaiden of vlochten, verschilden nauwelijks van andere kleine bedrijfsgebouwen: dikwijls waren lijnbanen er door het gebruik van compacte machines, overbodig geworden.

De kennis van de omvang van het voormalig historische touwslagerambacht rond Amsterdam en Londen, of in de Franse havensteden Duinkerken, Brest, La Rochelle of Marseille illustreren het belang van dit ambacht toen en nu voor de scheepvaart. Vandaag moeten we bijvoorbeeld gaan kijken

naar de historische werf van de *Corderie Royale te Rochefort* (Charente - F), de *Chatham Historic Dockyard* nabij Londen (UK) of de immense touwslagerloodsen in het middeleeuws Arsenaal van Venetië om te beseffen welke de betekenis was van touwslagerijen in het tijdperk van de zeilscheepvaart. Sinds 1618 wordt deze traditie enkel nog in Chatham ononderbroken voortgezet, met technieken die in het tijdperk van de zeilschepen werden ontwikkeld.

De historische baenderie: een verre herinnering

In vele straatnamen in België en de ons omringende landen bleef de herinnering aan de touwslagerij bewaard: (In de) Touwslagerij, Touwbaan, Lijnbaan, Lange Baan, Baanderij, Baantje, Lijnbaangracht... Bij onze noorderburen is het Rotterdamse koopcentrum De Lijnbaan het bekendst. Weinigen beseffen dat op de plaats waar nu schreeuwerige winkels allerlei waren aan de man/vrouw brengen, ooit hard gewerkt werd. Niet enkel door volwassenen werd er touw 'geslagen', maar ook



Het slaan van tressen en touwen (onder) en van scheepstrossen (boven)

dikwijls door soms nog heel kleine kinderen. De meeste van deze bedrijven waren ten noorden van Rotterdam te vinden. Ook werd er veel hennep verbouwd, destijds het belangrijkste basismateriaal voor touw. Touw was onmisbaar - en steeds in grote hoeveelheden - in het boerenbedrijf, de zeilvaart en de visserij.

Ook in de meeste Franse (haven)steden is enkel nog een straatnaam of toponiem bewaard: *Corderie(s)*, *Quai des Corderies* (Duinkerken), *Rue des Corderies* (St.-Valéry-sur-Somme & Lyon), *Rue en Cour de la Corderie* (La Rochelle), *Passage de la Corderie* (Toulon), *Boulevard de la Corderie* (Limoges & Marseille), *Rampe de la*

Corderie (Angoulême)... Zelfs in het Verenigd Koninkrijk met haar roemruchtig zeevaardersverleden, herinneren slechts straatnamen aan het tijdperk van *Britannia Rules the Waves*: de ontelbare *Rope-Walks*, of de *Rope-makers Street* in de *City of London*...

Een touwslagerij was samengesteld uit: een baanschuur (waar touwslagers - *zeeldraaiers* of *baanders*) na hun werkdag hun voorraad hennep, garen, sleden en spintollen opsloegen, het zgn. groot wiel, en één of meerdere spinpaden, soms méér dan 200m lang. Ideale plaatsen voor deze spinpaden waren, tot het begin van de 19^{de} eeuw, de bastions

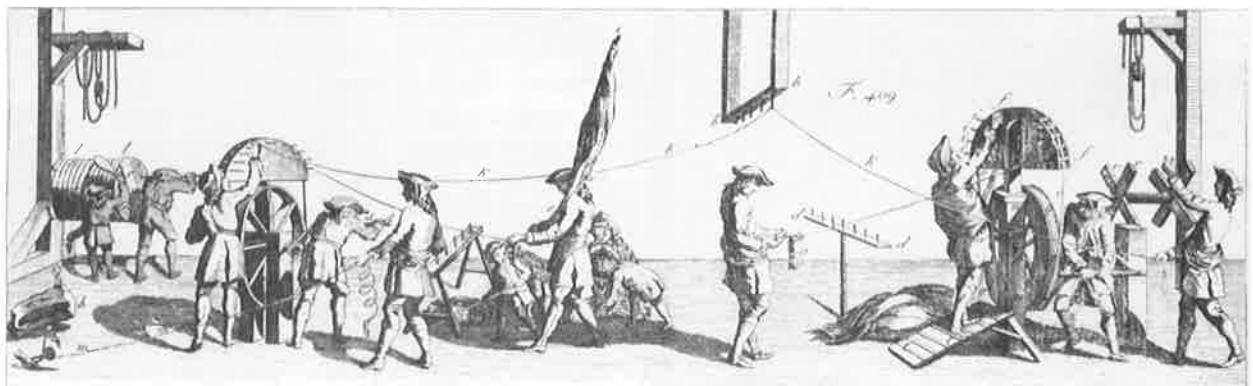
en vestingwallen van de stadsversterkingen¹. De touwslagerij heeft (had) in elke taal haar specifieke vaktermen.

Voordat de eerste touwfabrieken, product van de eerste industriële revolutie, werden opgestart, waren in elke stad of gemeente ambachtelijke touwslagerijen te vinden, met een voorkeur voor die regio's waar hennep (Fr.: *chanvre*) werd geteeld, of voor kuststreken of havensteden, grote afnemers van koorden, touwen of kabels.

De meest geschikte en gebruikte grondstof was inderdaad hennep. Nochtans had de touwslager eveneens vlas (Fr.: *lin*), linde (Fr.: *tilleul*) of zeegras (Fr.: *crin*) ter beschikking.

Aangekocht geroot en gebrakeld hennep moest net als vlas voorafgaandelijk tot drie maal toe worden gekamd met hekels of repels (Fr.: *serran*). Het grofste exemplaar diende om de hennep van houderige resten te zuiveren (Fr.: *teillage*), de allerfijnste om de vezels tot fijne fijnere draden te scheiden (Fr.: *peignage*).

Daarna werd gesponnen (Fr.: *filage*). De touwslager nam daartoe een 'rok' vlassen of hennep spinsel (Fr.: *de la filasse*), gespreid in een schort rond zijn taille. Beginnend met een lus (Fr.: *boucle*) die hij aan het slagwiel (Fr.: *rouet*) vasthaakte, wond de touwslager de hennepvezels af tussen zijn vingers, achterwaarts stappend op paden of 'lijnbanen' die soms tot



honderd meter lang waren. Dit achterwaarts stappen noemde men hier in Vlaanderen 'deinzen'.

Tezelfdertijd moest de draaier (Fr.: *tourneur*) het touwslagerrad draaiende houden. Dit had de aanmaak van rond zichzelf getorst kabelgaren (Fr.: *fijs de caret*) tot gevolg, dat op regelmatige afstanden moest worden ondersteund door een rek of schraag (Fr.: *rateliers* of *râteaux*). De kunst van het touwslaan bestond erin deze torsing zo regelmatig mogelijk te laten gebeuren om een streng van gelijke dikte te bekomen.

Als laatste stap moesten, een aantal (minstens drie) aldus bekomen strengen (Fr.: *torons*) samen getorst tot een touw, in tegen-gestelde richting van hun eigen tors. Kabel of *greling* werd gemaakt door op hun beurt (minstens) drie touwen te torsen in tegenover-gestelde richting van deze van de samenstellende touwen.

Dit werk kon voor koorden, touwen van kleine diameter, nog

gebeuren op het slag-wiel. Voor zwaardere touwen of kabels werd dit werk uitgevoerd met een voldoende verzwaarde slede of wagen, meestal voorzien van rollen of wielen.

Deze moest door voldoende verzwaring de nodige spanning verzekeren, langzaam dichterbij getrokken door de torsing van de steeds korter wordende streng.

Over een lengte soms tot 300 meter moest het kabelgaren of de strengen dus worden samengevoegd in bundels, en achtereenvolgens 'geslagen' (getorst) tot touwen of kabels (Fr.: *cordages*).

Aan één der uiteinden van de al of niet overdekte touwslagerij bevond zich de *werkplaats* of *schalmei* (Fr.: *chantier*), een stationaire 'machine' voorzien van drie zwengels met haken (Fr.: *manivelles* à *clavettes*). Aan het ander uiteinde stond een wagen of slede, de *sleep* (Fr.: *traîneau*), eveneens voorzien van drie zwengels met haken. Tussenin werden tot 35 schragen (Fr.:

chevalets) geplaatst. Achter de werkplaats bevond zich eventueel een rek (Fr.: *dévidoir*) waarvan bobijnen garen werden afgewikkeld. Men startte met de aanmaak door drie bundels kabelgaren gelijk in lengte en in aantal draden te bevestigen aan de haken. Deze worden vervolgens getwijd of getorst door de zwengels aan het ene uiteinde te draaien in wijzerszin, en aan het andere einde in tegenwijzerszin. Algauw vormen zich enkele strengen en de slede kan worden opgeschoven. De strengen worden dan samengevoegd op één haak. Opnieuw moet worden gezwengeld aan de haken aan het andere uiteinde opdat de strengen zich onderling verder zouden samslaan (Fr.: *commettage*) en niet opnieuw zouden ontorsen of erger nog, *krinkelen*.

Het *sluiten* van de tros gebeurde door een stop of *top* (Fr.: *toupin*) geklemd tussen de strengen, een top die opschuift naarmate het touwslaan vordert, en zodoende toelaat de vorming van de kabel te

leiden. Vroeger gebeurde dit met behulp van een houten, kegelvormig toegespitste en gegroefde cilinder, geleid met een eind touw.

Bij grotere, mechanisch aangedreven installaties, zoals deze in bezit van het MIAT, vervulde een automatisch aangedreven *top-wagentje* deze functie en zorgde voor de juiste spanning. Dit gebeurde met stalen kabels (in een kabelgoot), bedient van op de sleepwagen.

Deze werkwijze geldt vandaag nog steeds in lijnbanen, ook met kunstvezels. Het afgewerkt touw werd destijds gedrenkt in een oplossing van lijm en water. Oliën en *batchen* moest de vezels soepel maken voor bewerking.

Wat rest...

Ontstaan uit het middeleeuwse touwslager-ambacht, speelden de touwslagers een belangrijke rol in de toenmalige handel en nijverheid. Het ambacht kreeg dikwijls ook de verantwoordelijkheid

Henneptouwslaan op ambachtelijke (links) en op industriële (rechts) wijze

Bedrijfsarchief Touwslagerijen Lankhorst, Sneek. Met dank aan Fries Scheepvaartmuseum, Sneek



over het aanmaken en leveren van alle touwwerk voor de rechtspraak – voor het vastbinden, ophangen en terechtstellen van misdadigers²

Meestal - zelfs tot het begin van de 20^{ste} eeuw - bleef de touwslager een dorpsambachtsman die doorgaans in de open lucht werkte. Hoogstens was hij beschut tegen de weersomstandigheden door afdaken, wat invloed had op de kwaliteit van de touwen. Zijn productie stond hoofdzakelijk in functie van de landbouw - of vissersgemeenschap, of van andere ambachtsslui, verbruikers van minstens één type koord of touw. Tegenwoordig is de kweek van hennep voor de touwslagerij in Noordwest Europa bijna volledig verdwenen, en ook de traditionele touwslager. De ambachtelijke touwslagerij, zoals hierboven beschreven, bestaat niet

meer. Synthetische vezels en machines hebben hennep en mensen verdrongen.

De levensomstandigheden van de touwslager en zijn familie waren nochtans met de komst van de machine veel verbeterd. Analfabetisme onder de volwassenden verdween. Wetten op schoolplicht en op vrouwen- en kinderarbeid maakten dit onder de vele kinderen die, in plaats van school te lopen van 's morgens vroeg de lijnbaan op moesten, ongedaan. Het invoeren van machines verhoogde bovendien de dagelijkse productiecapaciteit. Per dag werd in sommige touwfabrieken evenveel geproduceerd als een ambachtelijke touwslager deed in een heel jaar.

Ook in België zijn de ambachtelijke touwslagerijen uit de stad en op het platteland verdwenen. Vele tiental-

len, onder andere in de regio Lokeren-Hamme, overleefden de internationale concurrentie niet. Eén enkel Belgisch bedrijfje maakt misschien nog touw voor speciale doeleinden. Industriële touwslagerijen konden de overstap naar synthetische vezels en de vraag naar nieuwe en gespecialiseerde producten beter maken. Zo is er een fabriekje in werking te Sint-Jans-Molenbeek bij Brussel. Sedert de oprichting in 1919 kende deze touwslagerij, *Eduard Barrois & zonen*, reeds 2 opeenvolgende generaties touwslagers. In 1967 is de touwslagerij omgevormd tot NV en installeerde zich op de Manchesterstraat 46-48 in het industriële Sint-Jans-Molenbeek. In dat jaar heeft de firma aan haar traditionele touwproducten, staalkabels en hun toebehoren toegevoegd. In de laatste decennia heeft zij net als andere binnen- en buitenlandse

concurrenten het aanbod aan producten moeten uitbreiden en diversifiëren. Zo bieden de meeste vroegere exclusieve touwslagerijen hun klanten, particulier of industrie, een uitgebreid gamma aan in verband met hijs- en aanslagmateriaal: touwen en koorden zowel uit synthetisch als uit natuurvezel; allerhande netten en dekzeilen, verzinkte en/of inox staalkabels waaronder ook deze voor hijskranen en rolbruggen, staalkabel- en kettinglengen, sjoer- en hijsbanden; takels en lieren, hijsjukken... of gespecialiseerde producten voor sport en spel.

In de Oostkantons bleef nog de *Eupense Kabelfabriek* in bedrijf, en groeide zelfs uit tot één der belangrijkste kabelbedrijven, dank zij de aanpassing aan moderne materialen en noden. De geschiedenis van de Kabelfabriek



Eupen gaat terug tot een vermelding in een oorkonde van het jaar 1747. Destijds exploiteerde de familie Bourseaux er een kleine werkplaats voor de fabricage van hennepkoorden en -touwen. Honderd jaar later, einde 19e eeuw vulden de gebroeders August en Carl Bourseaux de fabricage van touwen aan met de productie van kabels. Vijfentwintig jaar vóór de geleidelijke elektrificatie en stroomvoorziening begonnen ze met succes in Eupen al koperen kabels te fabriceren. Nieuwe gebouwen werden aangekocht, nieuwe technieken en fabricageprocessen ingevoerd, een draadtrek - installatie in gebruik genomen, isolatieprocédés verbeterd en een rubbermeng - installatie geïnstalleerd. Vele jaren vóór het uitbreken van de tweede wereldoorlog was het bedrijf al een volledige kabelfabriek,

dat ook nevenproducten uit rubber, zoals schoenzolen en fietsbanden, produceerde. In de jaren vijftig kwamen de kunststoffen in zwang, die snel een vast bestanddeel van de kabelfabricage werden. De onderneming zag al vroeg het belang in van kunststoffen en besloot twee nieuwe producttakken in het leven te roepen: extrusie van kunststofbuizen en de eerste schuimplasticproductie van Europa. De jaren zestig luidden het begin in van het alomvattende telecommunicatietijdperk. Na de intrede van de televisie werd in 1962 in twee Belgische steden een proefproject voor een volledig TV - distributienet uitgevoerd. Daarvoor werden coaxiale kabels uit de Kabelfabriek Eupen gebruikt. Sindsdien is België op dit gebied wereldwijd toonaangevend.³

Zo is met twee uiteenlopend geëvolueerde

Belgische voorbeelden geïllustreerd hoe het oude touwslagerambacht de nodige aanpassingen moest doormaken om te overleven. De meeste konden deze overstap niet aan en zijn verdwenen.

Bij onze noorderburen, in Nederland, is de 'ambachtelijke' touwslagerij als onderdeel van het dagelijks leven wel nog levendig. Een van de laatste touwslagers, J.L. van Dam (Capelle a/d IJssel), getuigde nog in 1941 dat het toevoeren van de bundel vezels veel ervaring en handigheid vergde:

"In minder dan vijf jaar kan niemand het goed leren. De 'raddraaiers' waren toen al vervangen door machines. Het woord 'raddraaiers' moet in dit geval letterlijk worden opgevat: jongetjes die aan het wiel draaiden dat een plankje aandreef met daarop een aantal klosjes. Zijn baas, vaak

tevens zijn vader, de touwslager, had een bundel hennep om het middel gebonden. Tussen zijn vingers spon hij de hennep tot een draad. Uit het touwslagerwereldje komt het gezegde: 'Aan het lijntje houden' – iemand bezig houden. De touwslager en zijn knechten moesten net zo lang achteruit over de lijnbaan lopen tot de bundel hennep helemaal afgewerkt was. Die 'spindraad' was verbonden met het plankje van de jongen. Door middel van een 'klostrol' werden de draden tot touw in elkaar gedraaid. Het draaien van het wiel moet een verschrikkelijke bezigheid zijn geweest voor de kinderen; kleuters van vier jaar die in winter en zomer de hele dag, van zonsopgang tot zonsondergang op een krukje moesten zitten. Vaak sliepen ze nog als ze 's morgens naar de touwslagerij werden gedragen..."⁴



Kinderarbeid was meer regel dan uitzondering in het touwslagersambacht, zowel op de lijnbaan (links) als in de fabriek (rechts)

Bedrijfsarchief Lankhorst Touwfabrieken Sneek. Met dank aan het Fries scheepvaartmuseum Sneek

Enkele bekende hedendaagse touwslagerijen

Een systematische gedetailleerde inventaris met en gedetailleerde beschrijving van alle nog bestaande touwslagerijen in België en de ons omringende landen zou ons te ver leiden, en trouwens voor ons werkdomein weinig relevant zijn. Daarom volgt hier enkel uit industrieelarcheologisch oogpunt een keuze van de meest interessante bedrijven, geklasseerd per land. ⁵

België

Buiten de twee al vroeger besproken bedrijven, hier nog:

Paul Baetens Spinnerij bvba
(Lokeren)

Saey W & Koordenfabriek nv
(Lokeren)
enkel vlechterij

Bexco Fibres nv
(hebben *Le Lis*, in 1919 opgericht, aan het Baantje overgenomen, waarvan uit de overdekte lijnbaan de meer dan 100 jaar oude touwslagmachine op rails, vermoedelijk de laatste van Vlaanderen, door het MIAT is gerecupereerd) en:
Vermeire nv
gesticht 1725, specialist in synthetisch touwwerk voor scheepvaart en visserij
(beiden te Hamme industriepark Zwaarveld)

Geeroms-Amant bvba
(Aalst)
textielvlechterij, koorden, linten

Windey A bvba
(Sint-Amandsberg-Gent)
Gekableerde & gevlochten touwen uit katoen en synthetische vezels, bindtouwen

Koordenfabriek Van Houte
(Bornem)
moderne touwslagerij (geen vlechterij), koorden voor verpakkingen, scheepvaart, industrie

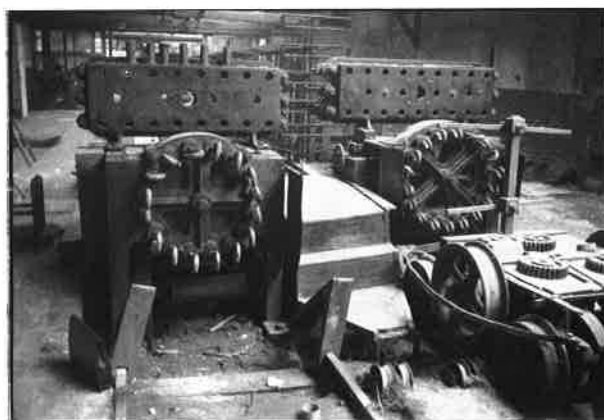
Van Outryve nv
(Oostrozebeke)
enkel vlechterij

Andere ooit bekende touwslagerijen zoals de *Nouvelle Filature & Corderie de Hamme nv* (Hamme), *Vanden Berghe* (Berlare) of de *Ostend Stores & Ropeworks nv* (Oostende) bestaan (vermoedelijk) niet meer...

Câbleries et Corderies Du Hainaut
(Dour, Henegouwen)
De *Cableries et Corderies du Hainaut SA* (*Cableries de Dour*) gegroeid uit een traditionele touwslagerij, produceert en verkoopt net als de *Eupense Kabelfabrik* (koper en aluminium) kabels en draden, en ook optische fiberkabels, kabels voor huishoudelijk en industrieel laagspanningsbedrijf, naast medium en hoogspanning electriciteit-distributiekabels, en telefoonkabels. De activiteiten in Dour bedienen de Belgische markt en stelt 565 personeelsleden tewerk. ⁶

Nederland

Lankhorst Touwfabrieken BV
(Sneek)
De roots van Lankhorst reiken tot 1751. Toen is in Sneek een touwslagerij/zeilmakerij opgericht. Het



De oorspronkelijke toestand van de voormalige stoom-touwslagbaan van Le Lis te Hamme, minstens honderd jaar oud. Eén volledige lijninstallatie werd door het MIAT gered
Verzameling MIAT, Gent. Foto Josiane Kisteman

Rechts: luchtfoto touwslagerij Lankhorst te Sneek (NL) in de jaren 1950 (overdekte lijnbaan rechts)
Bedrijfsarchief Lankhorst Touwslagerijen, Sneek. Met dank aan Fries Scheepvaartmuseum Sneek



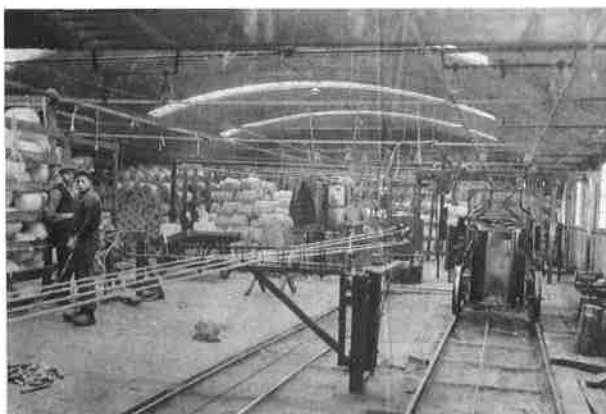
bedrijf ging 'Lankhorst' heten toen Nikolaas Jurgen Lankhorst het in 1803 overnam van zijn schoonfamilie. In de 19e en de 20e eeuw groeide Lankhorst uit van ambachtelijk dorpsbedrijf tot bloeiende wereldwijd opererende onderneming, gespecialiseerd in touw- en sloopstrossen. Als onderdeel van het internationaal Lankhorst-concern, waarvan andere werkmaatschappijen zich richtten op technische garens, recyclingproducten en water- en hengelsportartikelen, fuseerde Lankhorst Sneek na jarenlange samenwerking in 1998 met de Portugese touw- en nettenfabrikant *Grupo Euronete SGPSA* tot de *Lankhorst Euronete Group*. Deze onderneming is vandaag Europa's grootste producent van touw, garens en netten.⁷

Touwslagerij Schouten
(Ouderkerk a/d IJssel)

Touwslagerij Schouten, gevestigd in Ouderkerk aan den IJssel heeft al een lange geschiedenis achter

De touwfabriek Lankhorst circa 1930

Bedrijfsarchief Lankhorst Touwslagerijen, Sneek. Met dank aan Fries Scheepvaartmuseum Sneek



de rug. Meer dan 125 jaar geleden opgestart in Gouderak met het maken van netten is het bedrijf zo'n twintig jaar geleden helemaal overgestapt op het maken van een ruim assortiment touwen. Het is een echt familiebedrijf waar vader Schouten nog steeds samenwerkt met zijn twee zoons. Touwslagerij Schouten biedt maatwerk. Zij maken touwen in diverse materialen en in diktes van 1 mm tot 20 mm. Grondstoffen waarmee onder andere wordt gewerkt zijn nylon, polyester en polipropyleen multi-vezels.⁸

Touwfabriek Langman BV
(Nijkerk)

De wortels van Touwfabriek Langman gaan volgens bedrijf- en gemeentearchieven terug tot 1638. De naam Langman als eigenaar duikt voor het eerst op in 1893, toen de toenmalige uitbater, Evert van Sweden, de zaak verkocht aan Lebbert Langman. Vanaf 1893 is de onderneming dus in handen van de familie. Binnenkort zal Jan Langman de firma overnemen van zijn vader Henk Langman, de huidige directeur van Touwfabriek Langman BV. Dank zij technische en economische verbeteringen ziet het bedrijf er nu heel anders uit dan vroeger. Nieuwe technologieën maken steeds betere eindproducten mogelijk.

In de visserij, land- en tuinbouw geniet Langman vanouds een grote bekendheid. Vandaag is die reputatie ook doorgedrongen tot andere afzetmarkten: professionals in theater, scheepvaart, offshore, watersport, dierenbranche en sport weten de producten van de Touwfabriek Langman te waarderen. Touwfabriek Langman is een van de leveranciers voor de replica van het zeilschip de *Duyfken* uit 1606 dat in Australië gebouwd is. De geteerde hennep-touwen zijn op traditionele wijze vervaardigd. De *Duyfken* is eind april 2002 na een lange reis aangekomen in Oudeschild Texel.⁹



Touwslagerijen Van der Lee (Oudewater)

De touwslagerij van der Lee in Oudewater, opgericht anno 1545, is het oudst bewaarde nog werkend bedrijf van de Nederlanden. Niet alleen voor Oudewater, de 'touwstad' van Nederland, is de geschiedenis van het touwslagersgeslacht van der Lee van belang. Het is (naast Lankhorst) de enige touwslagerij in NW Europa die nog een traditionele overdekte lijnbaan in werking heeft.

Daarom wordt hier wat dieper ingegaan in de familiehistoriek tegen de achtergrond van de evolutie van een ambachtelijke touwslagerij tot modern bedrijf.¹⁰

De Touwfabriek G. van der Lee BV er in geslaagd door de eeuwen heen ononderbroken bezig te zijn met de fabricage van touw. De familienaam is misschien zelfs van haar bedrijvigheid afgeleid. Het bedrijf is steeds eigendom geweest van rechtstreekse afstammelingen van touwslager Jan Pieterszoon Van der Lee, geboren ca. 1545. Het is redelijk te veronderstellen dat de familie Van der Lee zich al in dat jaar met de fabricage van touw bezig hield en wellicht ook al voor die tijd, gezien dit ambacht van vader op zoon overging. Jan Pietersz Van der Lee behoorde tot de gegoede burgerij van Oudewater. De meeste lijnbanen in Oudewater waren vermoedelijk ook door hem uitgebaat.

Dit blijkt ook uit een stadsrekening van Oudewater uit het jaar 1579. Hierin staat onder de hoofding "Andere ontf. vande baentgens" het volgende: "Ontfangen van Jan Pietersz schout, van baenen bij hem in voortijd in hure gehadt xv St.". Ook de zoon van Jan Pietersz (1580 - 1625) was lijndraaier en bezat meerdere lijnbanen in Oudewater. Na de dood van Jan Pietersz zette Heijndrick (1620 - 1697) en Gijsbert Heijndricksz van der Lee (1645 - 1694) de zaak voort. Zij bezaten blijkens een inventaris uit 1694 een "Groffgarens-baen ende baenhuis met het regt van op-padt en spinnen opde Agterstraat te Oudewater". De drie zoons van Gijsbert Heijndricksz, Adrianus, Cornelis en Jan namen na diens overlijden de zaak over.

De dynastie werd echter niet voortgezet door Jan Gijsbertsz oudste zoon Gijsbert, maar wel door zijn broer Adrianus (1721-1766). Diens zoon Cornelis (1753-1826) kocht in 1787 van zijn oom Gijsbert van der Lee: "Een lijnbaan en erve met een schuur en thuin, staande ende geleege in den Bieze, en de muur van den Thuijn uitkomende op het Amsterdamsche Veer in Oudewater".

Van de zestiende tot in de negentiende eeuw veranderde er niet veel in de touwfabricage.

Tot de eerste helft van de negentiende eeuw ging het de Nederlandse scheepsbouw voor de wind en hiervan profiteerden ook de ambachtelijke touwslagerijen. Maar in de jaren 60 van de negentiende eeuw vond er een omwenteling plaats. Langzaam kwam de industriële revolutie op gang. Ook voor de familie Van der Lee waren er veranderingen op

komst. Adrianus van der Lee (1787-1856) noemde zich fabrikant, maar was in feite nog een touwslager van de oude soort. Zijn zoon Gijsbert (1819-1903) echter, loodste het familiebedrijf de moderne tijd in. Gijsbert besloot in 1880 de stap naar het stoomtijdperk te wagen en ging over tot het oprichten van een stoomtouwslagerij. Voor de bouw van de stoomtouwslagerij werd gekozen voor een langgerekt stuk grond in de polder Hekendorp net buiten Oudewater. In 1886 liet Gijsbert van der Lee een gebouw van "steen en ijzer bouwen om daarin te plaatsen de ketel tot het kookken van teer, benoodigd voor het teren der in de stoomtouwslagerij vervaardigde touwwerken". Aldus uit de tekst van de door de gemeente Hekendorp, ondanks felle protesten van de burens, verstrekte vergunning. In de jaren rond de eeuwwisseling is naast de stoomtouwslagerij ook een machinale spinnerij opgezet.

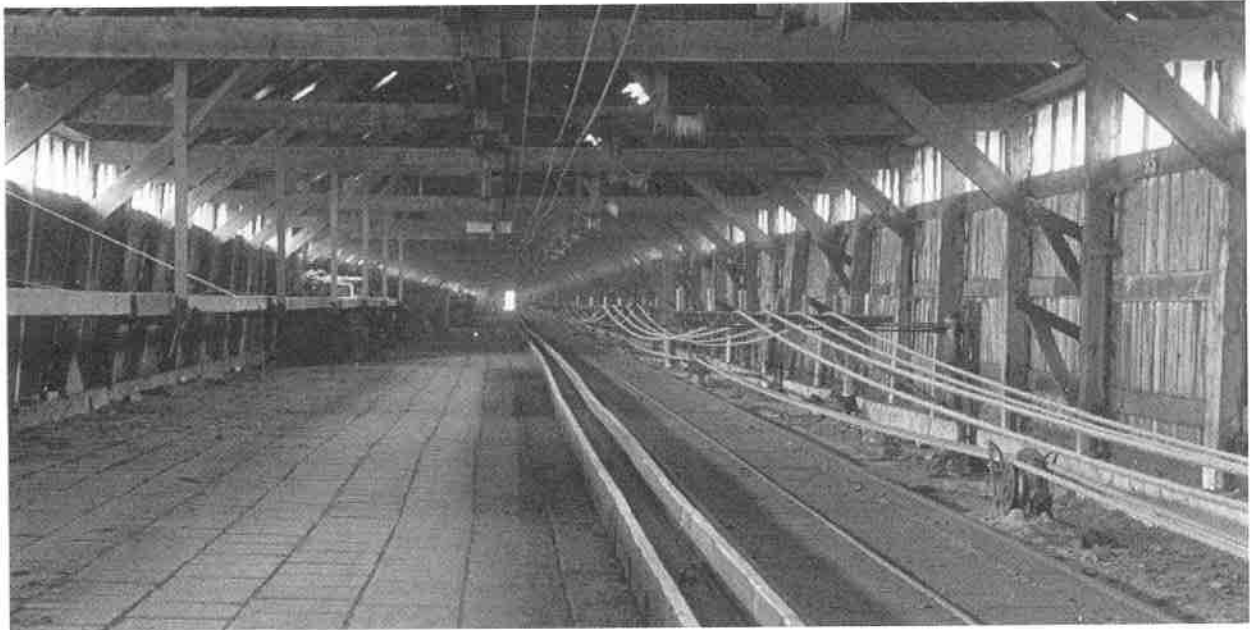
Op 28 december 1903 overleed de oprichter van de moderne touwfabriek, Gijsbert van der Lee, op 84-jarige leeftijd in zijn villa 'Klein Hekendorp' schuin tegenover de fabriek aan de IJsseldijk gelegen. Zijn beide zoons Adrianus en Cornelis Gijsbertus volgden hem op. Het bedrijf werd omgezet in de vennootschap. Het bestuur van het bedrijf werd in 1919 overgedragen aan Adrianus (1854-1920) en diens zoon Gijsbert (1883-1966).

In 1938 richtte Gijsbert samen met een aantal familieleden de Touwfabriek G. van der Lee NV op. Op dat moment omvatte de touwfabriek, zoals blijkt uit de oprichtingsakte: "kantoorgebouw, teerhuis, magazijn met lijnbaan, open zijbaan, spinnerijgebouw, ketelhuis met machinekamer, bankwerkerij en smederij en verdere opstallen, alsmede woonhuis met garage en benzinetank en aanhorige stenen schuur en loods met erf aldaar". In 1941 schakelde de fabriek over op elektriciteit. Er werd een transformatorhuis gebouwd en de stoomketels verdwenen. Het gehele productieproces was gericht op de verwerking van natuurvezels.

De tweede wereldoorlog was een moeilijke tijd. De grondstoffen, vooral harde vezel als manilla afkomstig uit de Filippijnen en sisal uit Afrika en Zuid-Amerika, konden niet meer worden aangevoerd. Alleen hennep uit Italië en Hongarije was nog beschikbaar, maar de producten van die grondstof maakten maar een klein deel van de omzet uit. In 1953 benoemde Gijsbert van der Lee (1883-1966) zijn zoon Berend Willem (1923-1983) als zijn opvolger. In 1960 ontwierp Wim van der Lee samen met zijn bedrijfsleider grote vlechtmachines voor de vervaardiging van zware trossen voor de scheepvaart en de offshore industrie. De strengen voor deze zware trossen werden op hun beurt vaak op de oude lijnbaan gedraaid. Zo combineerde men oude en nieuwe technieken bij de productie van touw.

Het jaar 1965 betekende voor de touwindustrie een belangrijk omslagpunt. In dit jaar kwamen de eerste





Binnenzicht van de overdekte lijnbaan van de Touwfabriek G. van der Lee te Oudewater

Copyright Bedrijfsarchief Van der Lee, Oudewater

synthetische garens op de markt. De nieuwe grondstof had een driemaal zo grote breekkracht als manilla en was bovendien ongevoelig voor vocht.

De ontwikkeling in de kunststoffenindustrie volgden elkaar in snel tempo op.

Besloten werd deze garens in te gaan kopen en niet zelf te produceren. Dit betekende het einde van de spinnerij.

Door de importen uit grondstof - producerende landen ging men over tot specialisaties. Na deze omslag in de productie werd in 1993 besloten tot bouw van een nieuwe fabriek. In deze fabriek worden op moderne slag - en vlechtmachines vele soorten touw vervaardigd

Maar ook voor het oude ambacht kan men ook nog steeds bij Touwfabriek G. van der Lee B.V. terecht. Op de 350 meter lange lijnbaan worden nog steeds trossen geslagen voor visserij, watersport en replica's van V.O.C.-schepen. Nu lijkt het eeuwenoude en meer dan tien generaties lang door de familie Van der Lee beoefende ambacht, de touwslagerij, nog steeds een succesvolle toekomst te garanderen.

Frankrijk

Ook onze zuiderburen, berucht om hun zeilvloot in het Ancien régime en de 19^{de} eeuw, heeft een stevige traditie van touwslagerij.

De grootste touwslagerijen werden gebouwd in opdracht van koning Lodewijk XIV voor de scheepswerven van Rochefort, Toulon, Brest, ter aanvulling van deze te La Rochelle en Duinkerken. De *Corderie Royale* van Rochefort bijvoorbeeld,

gebouwd in Lodewijk XIV - stijl, is heden een museum. Dominerend gelegen boven de Charente, is deze fraai gerestaureerde '*manufacture royale*' tussen 1666 en 1692 gebouwd in opdracht van Colbert om alle touwwerk te leveren voor de oorlogsvloot.

De *Corderie Royale* bleef dit doen tot aan de Franse Revolutie. De productie stopte helemaal met de opkomst van de stoomschepen.

Deze bedrijfsgebouwen zijn het indrukwekkendste en gaafste voorbeeld in hun soort op het vasteland. Met een lengte van 373 meter is de touwslagerij het langste industrieel gebouw uit de 18^e eeuw in Europa. Het verleent vandaag onderdak aan het *Centre International de la Mer*, met onder andere een permanente tentoonstelling over touwwerk en touwslagerijen. Pronkstuk is een imposante 19^{de} eeuwse touwslagmachine op rails.

Ook een aantal nog producerende bedrijven hebben het in Frankrijk tot vandaag de dag overleefd.

Les Corderies Tournonaises

(Soyons/Rhône, ten zuiden van Valence, Provence) sinds 1885 gespecialiseerd in *cordages* (touwwerk), *tresses* of *drisses*, *ficelles* (koorden), *sangles* (singels), *rubans* (linten) uit natuurlijke en synthetische (polyester, polipropyleen) grondstoffen.¹¹

Corderie Henri Lancelin SA

(Ernée)

Met de aankoop anno 1907 van het ambachtsfonds van een touwslager, stichtte Joseph Lancelin een bedrijf waarvan de faam meer dan een eeuw zou worden bestendig door zijn achterkleinzoon





3. - St-VALERY-sur-SOMME. - Les Corderies

Collectien Rivet

Nicolas. Zodoende, gedurende vier generaties, kon de touwslagerij Henri LANCELIN zich ontwikkelen en uitbreiden dank zij het vakmanschap en aanpassingsvermogen doorgegeven van vader op zoon. Sedert 1939 geherhuisvest te Ernée, startte de firma de productie van hennep touw voor de landbouwers gevestigd in de streek. Na de Tweede Wereldoorlog verplichtte de modernisering van de landbouw de touwslagerij zich te oriënteren naar een nieuwe afzetmarkt: de visserij. Vanaf 1954 en op initiatief van Henri Lancelin, Jozef's zoon, nam het bedrijf elk jaar deel aan het bekende *Salon Nautique* van Parijs.

Vanaf 1956, jaar waarin de eerste synthetische vezels die een revolutie zouden betekenen binnen de touwslagerij op de markt verschenen, verwierf de firma een vooraanstaande rol in de scheepvaart en de scheepsbouw.

De touwslagerij, vandaag bestuurd door Nicolas Lancelin, is aanwezig in vele sectoren van de vrijetijdsbesteding, maar ook in de industrie, de luchtvaart, het leger, de veiligheidssector, en zo verder.¹²

Seine et Lys, Corderies et Ficelleries
(Noisy Le Grand, nabij Parijs)

Een traditie van 120 jaar touwslagerij, 50 jaar werken met vlechtmachines en 30 jaar extrusie van kunststofvezels en - buizen.¹³

Corderie Industrielle Godet
(Parijs 18ième)

Gesticht in 1921 als *Corderie Lorraine*.

Na de overname in 1931 door Raymond Godet

profileert de *Corderie Lorraine* zich als gespecialiseerd bedrijf voor de fabricage van bindgaren, bindtouw en fijn touwwerk. Het is slechts in 1950 dat de firma onder de naam *C° Godet & fils* samenwerking tot stand brengt met de *Corderie Industrielle Lhermitte*.

Gedurende de twee laatste decennia heeft de *Société Godet* haar afzetmarkt in de Parijse regio verstevigd en uitgebreid.¹⁴

Corderie Clément
(Bagneux, regio Parijs)

De firma Clément, touwslagers van vader op zoon sinds 1859, werkt te Bagneux nog met twee machines voor het trekken lange kabels (Fr.: *tirage au long*), en ook torsen en vlechten (zie foto's). Zij bezitten nog een unieke touwslagerinstallatie uit de 19^{de} eeuw, in staat van werking. Deze bekende grootstadstouwslagerij was voorheen gevestigd in het 14^{de} arrondissement binnen Parijs. Zelfs Cristo was er klant toen hij de Parijse *Pont Neuf* 'inpakte'¹⁵...

Les Corderies de la Seine
(quartier Vallée Béreult au Havre, Rouen)

De voormalige *Corderies de la Seine* werden gebouwd op het einde van de 19de eeuw, tijdens de Tweede Industriële Revolutie. In het verleden werden er bijna uitsluitend hennep touwen gefabriceerd.

Het grootste deel van de omvangrijke gebouwen is opgetrokken in gele en rode baksteen, naar Engels voorbeeld. Het complex wordt om reden van de uitgestrektheid doorkruist door een 'fabrieksstraat'.

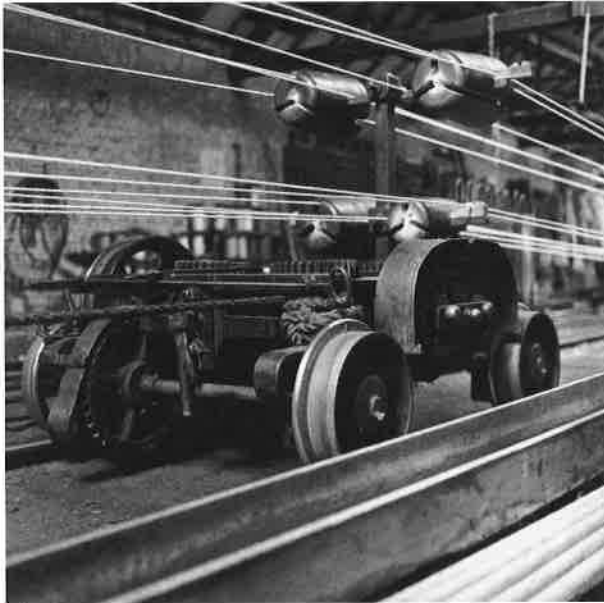


Links: de oude lijnbanen van Valéry-s-Somme, circa 1900

Copyright Jean-Louis Morel. *Métiers d'Autrefois sur le Net*

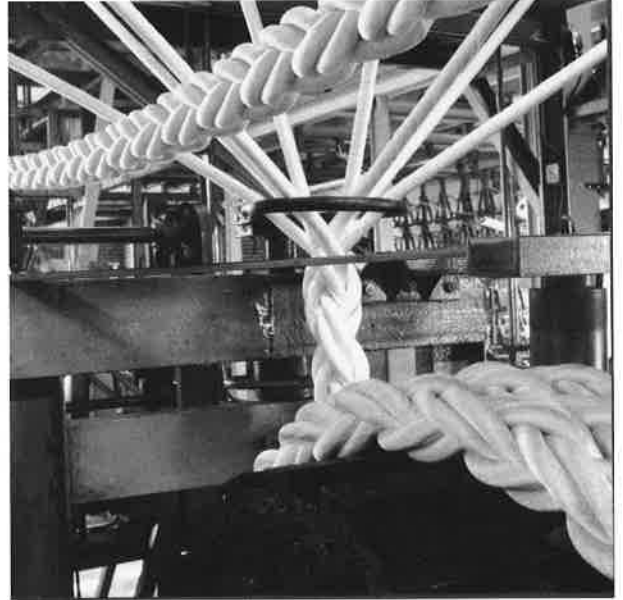
De opgetuigde 'topwagen' van de stoom-touwslagbaan Le Lis te Hamme

Verzameling MIAT, foto Koenraad Beaufays



Industriële touwvlechtmachine voor scheeps- en siertrossen

Repro verzameling MIAT



Tegenwoordig zijn de verschillende gebouwen hergebruikt als bedrijvenpark.

Ook al handelt het zich hier niet meer om een touwslagerij in werking, de herkenbaarheid en de industrieelarcheologische waarde van de gebouwen maakt het behoud en de reconversie ervan vermeldenswaard.

Duitsland

Gleistein & Sohn GmbH Tauwerk (Bremen)

Deze touwslagerij werd in het jaar 1824 door kapitein Georg Gleistein samen met zijn zoon gesticht. In 1999 vierde de firma Gleistein dus haar 175 - jarig bestaan.

Dit oudste nog bestaande industrieel familiebedrijf te Bremen kijkt terug op een ontwikkeling van leverancier van de uitrusting van grootse zeilschepen - de beruchte 'Windjammer' - tot hedendaags specialist voor allerlei textiele producten.¹⁶

Berliner Seilfabrik GmbH & Co (Berlijn)

Van een ander belangrijk grootstadsbedrijf, de *Berliner Seilfabrik*, klimmen de roots op tot 1865 als fabrikant van touwen en kabels voor liften. Sinds de jaren 1970 verwierf de firma internationale faam als fabrikant van kliminstallaties voor kinderspeelplaatsen.

Een schoolvoorbeeld van flexibiliteit en aanpassingsvermogen aan zich voortdurend wijzigende maatschappelijke behoeften.¹⁷

Westfälische Drahtindustrie GmbH - Seilfabrik (Zwickau)

Sinds de stichting in 1870 worden in dit bedrijf te Zwickau (samengevoegd met het voormalig Oost - Duitse VEB *Westfälische Drahtindustrie GmbH* Rothenburg) enkel staaldraadkabels voor allerlei industriële doeleinden aangemaakt en over de gehele wereld geleverd. Dit bedrijf was dus van bij het begin daarin gespecialiseerd. Een 130 - jarige ervaring dus in de zware industrie (bouw - en havenkranen, kolenmijnen, installaties boorplatformen, machines voor graaf - en bergingswerken, kabelbanen...).¹⁸

Verenigd Koninkrijk

Voor de volledigheid, hier nog de belangrijkste bedrijven over het Kanaal:

Marlow Ropes Limited (Hailsham, East Sussex)¹⁹

Union Cordage Limited Eton Hill Works (Radcliffe, Manchester)

UK marktleider in gebreide en getorste touwen voor verpakkingen²⁰

James Lever & Sons (Bolton) familiale touwslagerij sedert 1856²¹

Outhwaite & Son (Hawes, North Yorkshire) familiale touwslagerij sedert 1905²²



TOUWSLAGERIJ-MUSEA

Frankrijk

Musée Industriel de la Corderie Jules Vallois (Notre-Dame-de-Bondeville)

Een voorbeeldig museum

Naast de reeds hoger vermelde touwslagerij - museumsectie in de Corderie Royale te Rochefort, bestaat er in Frankrijk niet ver van Rouen nog een heus thema - museum, met dagelijkse demonstraties: het *Musée Industriel de la Corderie Jules Vallois* (Notre-Dame-de-Bondeville/Seine Maritime).²³

Gelegen langs het riviertje de Cailly is dit museum een getuige uit het tijdperk toen textiel fabrieken als paddestoelen uit de grond schoten. Deze industrieelarcheologische site werd tot in de details nauwkeurig gerestaureerd. De machines draaien er opnieuw op het ritme van het waterwiel voor de productie van gedraaide of gevlochten touwen.

In het interieur van een vakwerkconstructie, anno 1822 gebouwd als behuizing voor een spinnerij aangedreven door waterkracht, hebben Engelse en Franse machines tussen 1880 en 1978 katoenen touwen geproduceerd.

Als een levend museum, groeide deze oude fabriek uit tot een gedenkplaats voor de regionale textielnijverheid.

Tussen 1974 en 1994 is het privé-initiatief, begeleid door de nationale overheid (*Monuments Historiques et Musées de France*) en plaatselijk bestuur (*Région de Haute-Normandie et Département de la Seine-Maritime*), erin geslaagd de bescherming, restauratie en omvorming tot industrieelarcheologisch museum van deze uitzonderlijk site als oord van levende memorie gericht op de toekomst, tot een goed einde te brengen.

De fabriek geconstrueerd in het begin der jaren 1820 als vakwerkbouw bekleedt met houten panelen, is nooit gewijzigd ondanks de huisvesting binnen haar muren, anno 1880, van de touwfabriek. Bezoekers krijgen vandaag nog steeds een *approach* op een stijlvolle gevel met neoklassieke opbouw. De volledige hydraulische installatie, met stuwen, een groot schoepenrad, gietijzeren transmissieassen die de energie naar de twee bouwlagen overbrengen, de regulator met 'Watt'se bollen', doen opnieuw het ganse gebouw daveren op het ritme van het water. Engelse en Franse machines uit het einde van de 19^{de} eeuw laten toe het volledige productieproces van strengen en kabels te volgen.

Het museum van de touwslagerij Vallois kreeg na zijn feestelijke opening prompt de prijs van het beste industriemuseum van Frankrijk. Het bezoek wordt begeleid door video presentaties die de geschiede-

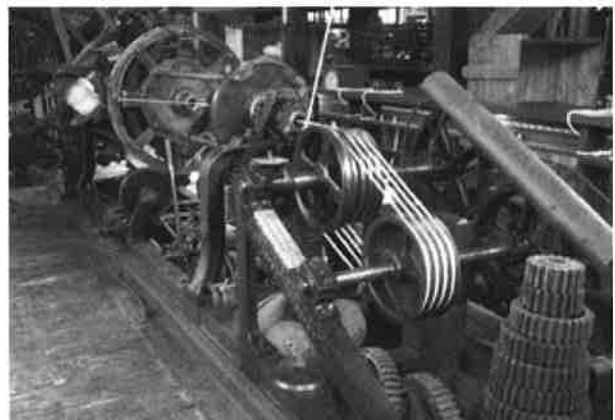


Eind 19de eeuwse machines in het touwfabriekmuseum Jules Vallois

Copyright Musée Industriel de la Corderie Vallois

Uiterst rechts: 18de eeuwse gevelsteen als museumlogo De Baanschuur Oudewater

Met dank aan Touwslagerijmuseum De Baanschuur



nis van de touwslagerij toelichten, en ook de restauratie- en rehabilitatiewerken die de creatie van het museum hebben mogelijk gemaakt.

Eén ogenblik is ontroerend: het interview met de arbeidsters die hun leven vertellen, hun tegenslagen, hun vreugdes, toegevend dat zij er graag hebben gewerkt, het lawaai en het stof ten spijt... Een boeiende tentoonstelling verduidelijkt aan de bezoeker, naast de werking der machines van het productieproces, de plantaardige vezels die de fabricage van touwen mogelijk maakten. ²⁴

Bedrijfshistoriek

Aanvankelijk als touwslager actief te Saint-Martin-du-Vivier wordt Jules Vallois (geboren te Neubourg in 1842) in 1875 verplicht door het afleiden van het riviertje de Robec als drinkwaterleverancier voor Rouen, een andere inplanting te zoeken voor zijn textiel *mill*. Vanaf 1880 huurder van de spinnerij Rondeaux te Notre-Dame-de-Bondeville, wordt hij er in 1897 eigenaar van.

Al van bij de overname werd de spinnerij vervangen door een mechanische touwslagerij, uitgerust met een voor die tijd belangrijk machinepark samengesteld uit grote Engelse machines en kleinere toestellen van Franse origine.

Zelf wonende boven zijn magazijn in de *rue Georges d'Amboise 2* in de 'katoenbuurt' van Rouen, werft hij voor zijn fabriek in de vallei van de Cailly het noodzakelijke personeel.

In 1918, toen Jules Vallois kwam te overlijden, verkoopt zijn zoon en vennoot Gaston Vallois (1877-1952) het bedrijf aan Henri Bresch, een ingenieur uit de Vogezen die zijn broer Paul, directeur van de weverij Roy frères te Petit-Quevilly, laat overkomen naar Normandië. Het werd een gouden tijd voor de touwfabriek die toen een veertigtal werknemers, hoofdzakelijk spinsters, in dienst heeft.

In 1930 wordt een PVBA opgericht tussen de erfgenamen Bresch en Gaston Vallois die er de eerste bestuurder van wordt. De firma *Ets Jules Vallois* kreeg echter af te rekenen met de weerslag van de recessie van 1929.

Ingenieur Maurice Mallet, die in 1936 de dochter van Henri Bresch huwde, nam het commercieel en technisch beleid van de touwfabriek over tot aan de sluiting in 1978. Bij de komst van Mallet stelde het bedrijf nog 35 arbeidsters tewerk, onder toezicht van een meester-gast die tevens voor het onderhoud van de machines instond. Er heerste meer dan een eeuw een aangename werksfeer, net als in een ambachtelijk familiebedrijf. Getuigenissen van vroegere werkneemsters spreken van een kader dat nauwelijks dat van een fabriek kon worden genoemd.

Evocatie van het productieproces

Gekabelde touwen (Fr.: *cordes câblées*) en getwijnde katoenen koorden (Fr.: *cordelettes tissées en coton*) bestemt voor de transmissies van textielmachines (Fr.: *cordes à tambour* en *cordes à broches*) in de spinnerij (selfactors en continus) zijn decennialang dé specialiteit van het bedrijf. De afzetmarkt, Noord Frankrijk en Vlaanderen, was dan ook immens.

De evolutie en de teloorgang van de textielnijverheid verplichtte de firma andere afnemers te zoeken voor hun producten. De orderboeken van de touwfabriek bestrijken heel Frankrijk en illustreren de diversiteit van de producten: visnetten, lonten voor sigarettenaanstekers, passementerie, elektrische bekabeling, breigoed, medische lonten...).

Vertrekkende van katoengaren geleverd door de plaatselijke spinnerijen of fabrieken uit andere regio's (Noord en Oost Frankrijk), de touwfabriek Vallois fabriceerde drie soorten producten:

- getwijnde, dunne kabels (Fr.: *moulinés*) verkregen door torsie van slechts enkele samengevoegde draden
- middelzware kabels aangemaakt door torsie van dunne kabels (Fr.: *cablés fins*) of van strengen (Fr.: *gros cablés de torons*)
- vlechten (Fr.: *tresses*) door het twijnen van enkelvoudig of samengesteld garen

Nederland

Touwslagerijmuseum De Baanshuur
(Oudewater)

Net als het *Musée industriel de la Corderie Jules Vallois*, een beeld geeft van de industriële productie van touw, is dit museum een must voor de kennis van de grondstoffen en de grondbeginselen van het touwslaan en van de oorsprong van dit eeuwenoude ambacht. ²⁵



Een beetje touw- slagers- en schipperslatijn ²⁶

Touwslagers worden *takelaars* of *baanders* genoemd. Ondanks nieuwe materialen en productieprocessen bestaat dit oude beroep nog steeds. Tot laat in de 19e eeuw werd het eentonige werk vooral in kinderarbeid gedaan. Misschien is de beroemdste *takelaar* uit de geschiedenis van de Nederlanden wel de Hollandse zeeheld Michiel de Ruyter, die ooit als kind in Vlissingen zijn loopbaan begon aan de lijnbaan van een baanderij. *In een blauw geruite kiel draaide hij aan het grote wiel...* zo leerden het onze noorderburen. De naam *takelaar* werd ook wel gebruikt voor een oudzeeman, die zich verhuurde om schepen *open af te tuigen*.

Enkelgaren of *touwgaren* is samengesteld uit een aantal vezels die gewoonlijk rechtsonder worden getorst (Z tors). Touw wordt gedraaid of geslagen voor *lijnen* of *trossen*. Het meest gebruikt is in *wantslag* geslagen touw (linksom of S tors), dat uit verschillende in elkaar gedraaide *strengen* of *luiken* bestaat. Tegenwoordig meestal bestaand uit drie strengen of *kardelen* (*kordelen*, dun touw van 5 tot 10 mm diameter).

Als een touw een omtrek heeft van maximum 4cm spreekt men van een *lijn*. Bij een dikkere lijn spreekt men van een *tros* en bij een *driestrengs-* of *drieluikstros* van een *kabel*. Een tros heeft minimum 12 mm diameter.

Kabels worden in *kabelslag* vervaardigd, dwz. de trossen worden in

wantslag (linksom) geslagen en drie van die trossen worden als strengen in *kabelslag* (rechtsom) tot een kabel geslagen. Bij staalkabel kent men ook de *langslag*, genoemd naar ene meneer Lang die de methode invoerde waarbij trossen en kabel in dezelfde richting zijn geslagen. Hierdoor ontstaat een zeer soepele staalkabel.

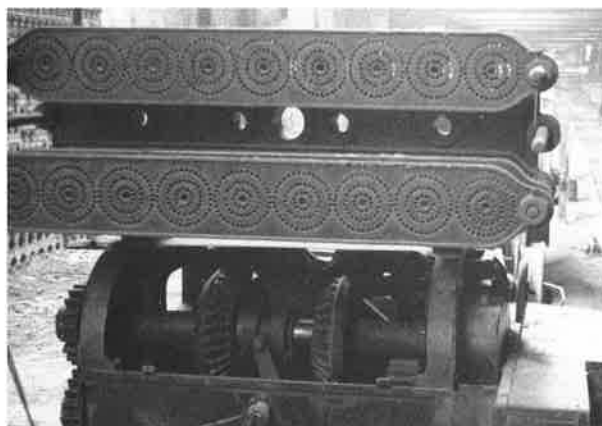
Strengen of *luiken trekken* is de bewerking waarbij enkele touwgarens samen worden getorst, tegenovergesteld aan die van samengestelde garens.

Touwslaan bestaat erin verschillende strengen samen te draaien tot een *tros*, en wel in tegenovergestelde tors dan die der strengen.

Men maakt onderscheid tussen vier soorten touwwerk:

- drieluiktouw, het meest gebruikt
- vierstrengstouw, mooier afgewerkt, wordt geslagen zonder *ziel* voor kleinere diameters, en met *ziel* (een dunnere streng die de holte in het midden vult) voor grotere diameters.
- speciaal touwwerk voor bijzondere doeleinden, zes, zeven of negen luiken

Touwen met elkaar verbinden door de strengen of kordelen uit elkaar te draaien en op een bepaalde manier in elkaar te vlechten, heet *splitsen*. Bij een *oogsplits* worden aan het eind van een driestrengs lijn, de kardelen losgedraaid en het touweind, de *tamp*, in een ronding van gewenste grootte naar zichzelf teruggebogen. Let daarbij goed op dat er geen *kink* (valse of 'verkeerde' slag of draai in een lijn, tros, ketting of staaldraad) in de kabel



Verschillende strenggeleiderplaten voor het slaan van één, vier of negen touwen. Herkomst: lijnbaan Le Lis Hamme

Verzameling MIAT Gent, foto's Josiane Kisteman



kabel of greling, getorst uit drie gewone drieluik-trossenkomt, dwz. laat de lus uit zichzelf terugvallen. Op het aanrakingspunt wordt over een lengte van zo'n 20cm het touw tegendraads ook in kordelen, al of niet met behulp van een *marlpriem* of splitsijzer, losgewrongen. De ruimte die aldus ontstaat heet een *tier*. Je laat nu de *tampkardelen* daar losjes overheen vallen, met aan weerszijde van het 20 cm lang stuk, een kardeel. Je begint met het kardeel dat bovenop viel tegendraads onder de corresponderende streng door te halen. Daarna met de draad mee de andere kardelen, steeds tegen-

draads doorsteken in een volgende tier. Bij een goede splits maak je het doorsteekronkje drie-maal.

Zeer verwant met de oogsplits is de Spaanse takeling of *hondsend*, die voor de sier, of tegen rafelen wordt toegepast als geen bindselgaren voor een gewone takeling voorhanden is. Het is eigenlijk terug-splitsen zonder oog. Je begint op dezelfde manier als bij de oog-splits met losse kardelen, maar fixeert die eerst met een kruisknoop. Buig één kardeel tot een lus, haal een tweede kardeel daardoor en sla het derde kardeel om de lus

en tussen het tweede kardeel door terug. Trek de drie kardelen nu vast tot een knoop. Je kan daarna gaan 'terug-splitsen' als bij de oogsplits. De verdikking die zo ontstaat wordt ook wel *knuttel* genoemd.

Bindfels of takelingen dienen om het rafelen van een lijn of tros tegen te gaan. Dit wordt ook wel het 'bezetten' of 'bekleden' van de lijn genoemd. Meestal wordt hiervoor speciaal bindselgaren (*schiemansgaren*) of teertouw gebruikt. De geteerde hennepversie heet *marlijn*, de ongeteerde *lording*. Bij de moderne kunststof vezels is een bindsel of

takeling niet meer nodig, want je kunt de *tamp* (het touweind) gewoon dichtsmelten.

In de zeilscheepvaart wordt voor *schoten* (lijn aan het zeil bevestigd waarmee de stand van het zeil wordt geregeld) en *vallen* (lijn om het zeil of de gaffel te hijsen: bij zware zeilen en ra's van grote schepen werd een takel met één of meerdere blokken toegepast) liefst gevlochten touw gebruikt dat minder rek heeft en gemakkelijk door blokken loopt. Bij gevlochten touw als tros spreekt men wel over een *deltatros* en het is haast ondoenlijk om dat te *splitsen*.

Grondstoffen

Vroeger bestond touw uit natuurvezels zoals *hennep*, *abaca* (*Musa Textilis* of *manilla*, ook wel *manillahennep* genoemd ook al is het dit niet), *sisal* (uit agave bladvezels) of *kokos* (in geringere mate).

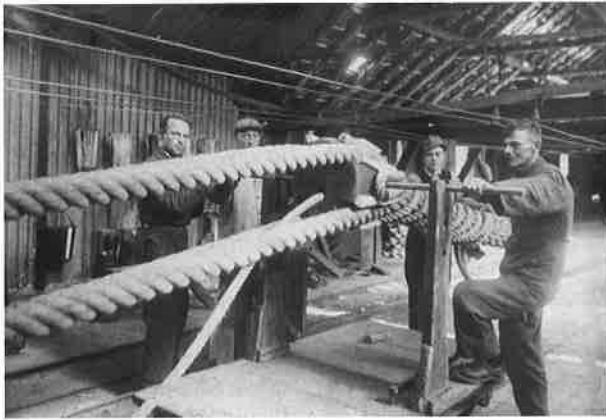
Henneptouw heeft losse, harde en harige vezels en neemt gemakkelijk vocht op. Het zinkt snel, is zwaar en werd vaak geteerd (*lapzalven*) tegen vochtopname. Manillatouw wordt gemaakt van de bladvezels van de stam van de wilde banaan. Het is glad en hard, neemt weinig vocht op, maar is niet zo sterk als hennep.

Sisaltouw wordt gemaakt van de vezels van de agave, is goedkoper dan hennep en manilla en wordt als vervanging daarvoor gebruikt. Sisal wordt gebruikt voor het bekende 'landbouwgaren' (binding van hooi en strobalen), maar ook voor inpakkoord, weefgaren, waskoord, en natuurlijk ook touwen en trossen.

Kokostouw wordt gemaakt van de vezels rond de kokosnoot. Het is zeer rotbestendig en wordt gebruikt voor stootkussens, *leguanen* (dik gevlochten touw dat aan beide uiteinden op niets uitloopt en de voorsteven van het schip siert en beschermt. Wordt vaak gebruikt bij platbodems en schepen met stompe steven) en *kabelgaring* (dik gedraaid eindloos touw dat rond het hele schip loopt net onder het gangboord en bedoeld is om bescherming te bieden bij afmeren aan oevers die hoger zijn dan het vrijboord - tegenwoordig toegepast als versiering en om het schip een stoer uiterlijk te geven).

Moderne touwsoorten zijn van kunststof, zoals polyamide (*Nylon*), polyester (*Tergal*, *Vectron*, *Dracon*) of polipropyleen (*Toplon*, *Danaflex*, *Primaflex*) met soms zelfs *Kevlar* als versterking. Polyamidetouw heeft de meeste rek en is daardoor zeer geschikt als anker-, meer-, of sleeplijn. Polyestertouw heeft weinig rek en is goed bestand tegen *schavielen* (doorschuren van touwwerk). Polipropyleentouw drijft en heeft weinig rek en kan zelfs zo gefabriceerd worden dat het eruit ziet en aanvoelt als ouderwets henneptouw.





In 1946 werden bij Lankhorst in Sneek de scheepstrossen voor de walvisvaarder Willems Barendtsz geslagen. Ze waren zo'n 20 centimeter dik!

Bedrijfsarchief Touwslagerijen Lankhorst Sneek. Met dank aan het Fries Scheepvaartmuseum Sneek

ELK TOUW ZIJN DOEL

Hieronder vindt u enkele toepassingen van touwen

1 = uitermate geschikt / 2 = geschikt / 3 = minder geschikt maar mogelijk

	Sisal	Vlas	Katoen	Nylon	Manilla	Jute	Cocos	Pp	Pe	Vlastex	Schotent	Dynema	Strengen
Touwtrekken		1								1			
Siorren	1			3				1					
Apenbrug		2								1			
Klokken		1											
Voeding		1	1										
Vliegers				1								1	
Landvast		3		2						1			
Reddingsboeien									1				
Ankers									1				
Schoten											1		
Jambase				1				1					
Kranten binden	1	3	3										
Decoratie	1	1	1	1	1	1	1			1			
Takkenslingers		2								1			
Tentlijn				1									
Waslijn				1									
Trapleuning		1								1			
Afspannen ruimtes		1								1			
Wiek			1										
Dieren vastleggen	2	2								2			1
Verhuizen	3	1								1	1		1
Takelen met of zonder katrol	3	1		1						1	1		
Contact met huid			1							3			
Boekbinden			1										
Gymnastiekkoord		1								3			
Tuinparasols			1	2									
Tuindecoratie	3	3			1								
Tomaten binden	2	2	2						1	2			
Imperiaal	3	3		2						3	1		
Macramé	3	3	1		3	1	1						
Weven			1										
Sierknopen		1	1		1	1							
Netten weven		3	3	3									

Met dank aan touwwinkel Van Dender, Turnhout



TOUWSOORTEN ²⁷

KATOENTOUW

VEZEL

Komt van de katoenplant. Zachte vezel.

KLEUR

Ecru

1 en 2 mm koordjes zijn verkrijgbaar in vele kleuren
Katoen kan gemakkelijk gekleurd worden

EIGENSCHAPPEN

Groot absorberend vermogen van water, krijt, stof, olie, enz.

De zachte vezels geven een mooi touw dat echter niet heel sterk is.

Katoen is heel soepel.

Uitermate geschikt wanneer er contact is met de huid. De dünnere touwen hebben veel toepassingen: inpakken, macramé, knutselen, bouw, keuken, vlees bindtouw, asperge bindtouw, weven, decoratie in bloemstukken en interieur

Word ook gebruikt als wïek voor kaarsen en lampen
katoen wïek in 13, 19, 25 en 35 mm breedte

gevlochten katoen		gedraaide katoen	
dikte	breeksterkte	dikte	breeksterkte
2 mm	20 kg	0,5 mm	5 kg
3 mm	32 kg	1 mm	12 kg
4 mm	50 kg	2 mm	19 kg
5 mm	60 kg	2,5 mm	21 kg
6 mm	3 mm	25 kg	
8 mm	4 mm	40 kg	
10 mm			
12 mm		t.e.m. 30 mm	

VLASTOUW

VEZEL

Zachte en sterke natuurvezel van de vlasplant, afkomstig uit Noord Frankrijk of West-Vlaanderen. Tegenwoordig komt vlas ook wel eens van verre landen.

Dünnere touwtjes zijn ofwel gedraaid of bestaan uit 1 streng. In dünnere touwtjes bestaan geglansde soorten of soorten met een ruwe vezel.

Vlas vervangt soms hennep. Vlas is een 100% natuurvezel die wel kan rotten.

KLEUR

beige

EIGENSCHAPPEN

Sterk touw voor vele doeleinden

Dünnere touwtjes kunnen dienen voor het inpakken, naaien, afbinden, decoratie, enzovoort
Gebleekt vlas gebruikt men in de keuken voor vlees te binden.

Vele soorten diktes van vlas op kleine bolletjes, ook gebleekt

vlas diktes	breekkracht
6 mm	225 kg
8 mm	395 kg
10 mm	610 kg
12 mm	870 kg
14 mm	1180 kg
16 mm	1530 kg
18 mm	1925 kg

SISAL TOUW

VEZEL

Komt van cactussen uit Mexico. Goedkope en ruwe natuurvezel

KLEUR

Lichtblond

EIGENSCHAPPEN

Ruwe, stugge vezel

100% natuurvezel, biologisch afbreekbaar en composteerbaar

Uitermate geschikt voor kattenkrabpalen, decoratie, bindtouw, enzovoort.

op bollen	500 gr	2,5 kg	dikte	breekkracht
3/4	60 m	300 m	4 mm	130 kg
3/6	80 m	400 m	3 mm	90 kg
3/8	100 m	500 m	2,5 mm	70 kg

Sisal verkrijgbaar per meter of per rol van 100 en 220 meter

dikte	breekkracht
6 mm	750 kg
8 mm	1400 kg
10 mm	2080 kg
12 mm	3000 kg



SYNTHETISCH VLAS / VLASTEX TOUW

VEZEL

4-strengs gekabeld

KLEUR

Beige

EIGENSCHAPPEN

Combineert de eigenschappen van een synthetische vezel met die van een natuurvezel.

Rotvrij

Het touw voelt zacht aan en is uitermate geschikt als schommeltouw, klimtouw, trekkoord, klimnet-touw. Dank zij een speciale stabilisering tegen VU-stralen kan dit touw permanent buiten blijven in weer en wind.

Uitzicht en het voelt aan als een natuur vlastouw verkrijgbaar per rol van 100 of 200 meter

diameter	breekkracht
6 mm	400 kg
8 mm	750 kg
10 mm	1100 kg
12 mm	1600 kg
14 mm	2100 kg
16 mm	2900 kg
18 mm	
20 mm	4500 kg
24 mm	6700 kg
30 mm	9300 kg

NYLON OF POLYAMIDE TOUW

Polyamide is een dun, sterk touw dat veel gebruikt wordt als onder andere metsdraad, vloerdraad

Het is verkrijgbaar in wit, zwart en groen op bobijnen van 125 en 250 gram

Deze touwsoort is van uitstekende kwaliteit om op te spannen op afstand

Het knoopt heel gemakkelijk en de knoopjes blijven goed zitten

maat	breekkracht	bobijn 125 gr	bobijn 250 gr
1110	50 kg	120 m	240 m
1615	30 kg	180 m	360 m
2220	25 kg	245 m	490 m
3330	17 kg	360 m	720 m
4440	12,6 kg	500 m	1.000 m
6660	8,6 kg	750 m	1.500 m
10.000	5,6 kg	1.125 m	2.250 m

POLYPROPEEN TOUW

Synthetische touw, niet glad gedraaid, oranje

Diameter	breekkracht	diameter	breekkracht
4 mm	240 kg	10 mm	1.418 kg
6 mm	550 kg	12 mm	2030 kg
8 mm	960 kg	14 mm	2785 kg

POLYETHYLEEN TOUW

VEZEL

Sterke, gladde en soepele kunststofvezel. Drijft op water en is rotvrij.

KLEUR

Oranje

EIGENSCHAPPEN

Glad touw voor vele doeleinden. Slijtvast.

Polyethyleen op rollen van 100 m en 220 m

dikte	breekkracht
6 mm	400 kg
8 mm	700 kg
10 mm	1.090 kg
12 mm	1.540 kg
14 mm	2.090 kg
16 mm	2.800 kg
18 mm	3.470 kg
20 mm	4.285 kg

In de sisalloods, jaren 1950

Bedrijfsarchief Touwslagerijen Lankhorst Sneek. Met dank aan het Fries Scheepvaartmuseum Sneek



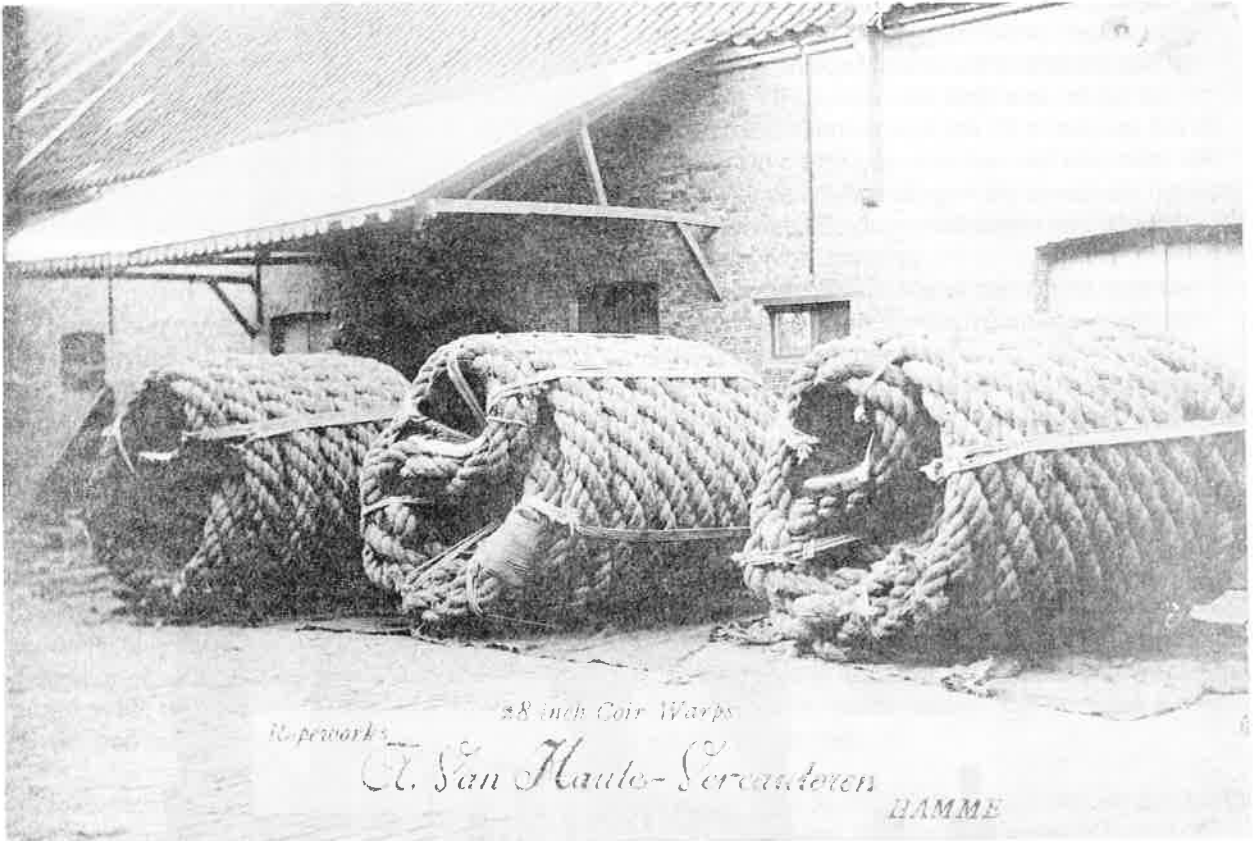
Er bestaat ook gevlochten polyethyleen (hofkoord) op rollen van 100 m, 3,3/4 mm dik in oranje, groen geel, wit voor gebruik in tuin en zo verder

Wit, oranje en groen
Een goedkoop touw voor vele doeleinden

POLYPROPYLEEN TOUW

Een goedkope vezel, een licht gewicht touw, drijft, rot niet, bestand tegen zuren en basen, 3-streng

dikte	breekkracht
6 mm	550 kg
8 mm	960 kg
10 mm	1425 kg
12 mm	2030 kg
14 mm	2795 kg



Scheepstrossen klaar voor transport in de touwslagerij Van Haute-Vercauteren te Hamme, ca 1900
Copyright Heem- en Oudheidkundige Kring, Zele

Voetnoten

¹ <http://www.touwmuseum.nl/htm/touwgeschiedenis.htm>

(tekst geschiedenis touwslagerij – site museum De Baanschuur Oudewater NL)

² '...de baillier et livrer tous cordages gros et menus aux gens de justice... quand les cas adviennent pour lier, pendre et exécuter larrons, meurtriers et autres malfaiteurs' (Ordonnantie Charles VII aan Tours anno 1442).

³ <http://www.eupen.com/company/nl/cablecompany.html>

⁴ <http://home.hetnet.nl/~hnhnhn/het%20oudste%20huis%20van%20capelle.htm>

⁵ onder andere uit:

http://www.textiliens.com/script/affiche_entite.asp?idrub=18

⁶ http://www.business.com/directory/industrial_goods_and_services/manufacturing_and_process_technologies/metal_forming/cableries_et_corderies_du_hainaut/profile/

⁷ <http://www.lankhorst-touwfabrieken.nl/index1.html>

⁸ <http://www.touwslagerij-schouten.nl/>

⁹ <http://www.langman.nl/index2.html>

¹⁰ <http://www.touwfabriekvanderlee.nl/intro.html>

¹¹ <http://www.corderies-tournonaises.com/>

¹² <http://www.corderie-lancelin.fr/index.htm>

¹³ <http://www.seine-et-lys.fr/>

¹⁴ <http://www.godet.fr/>

¹⁵ <http://www.corderie-clement.com/>

¹⁶ <http://www.gleistein.com/>

¹⁷ <http://www.berliner-seilfabrik.de/deutsch/main.htm>

¹⁸ <http://www.wdi-seilfabrik-zwickau.com/>

¹⁹ <http://www.marlowropes.com>

²⁰ <http://www.unioncordage.co.uk>

²¹ <http://www.jameslever.co.uk/Heritage.asp>

²² <http://www.ropemakers.com/>

²³ <http://www.scienceaction.asso.fr/corderievallois.html>

²⁴ Musée Industriel de la Corderie Vallois, 185, route de Dieppe, 76960 Notre Dame de Bondeville. Groepen op afspraak. Open dagelijks van 13u30 tot 18u. Corderie Vallois : 00 33 02 35743535 & a.joubert@cg76.fr

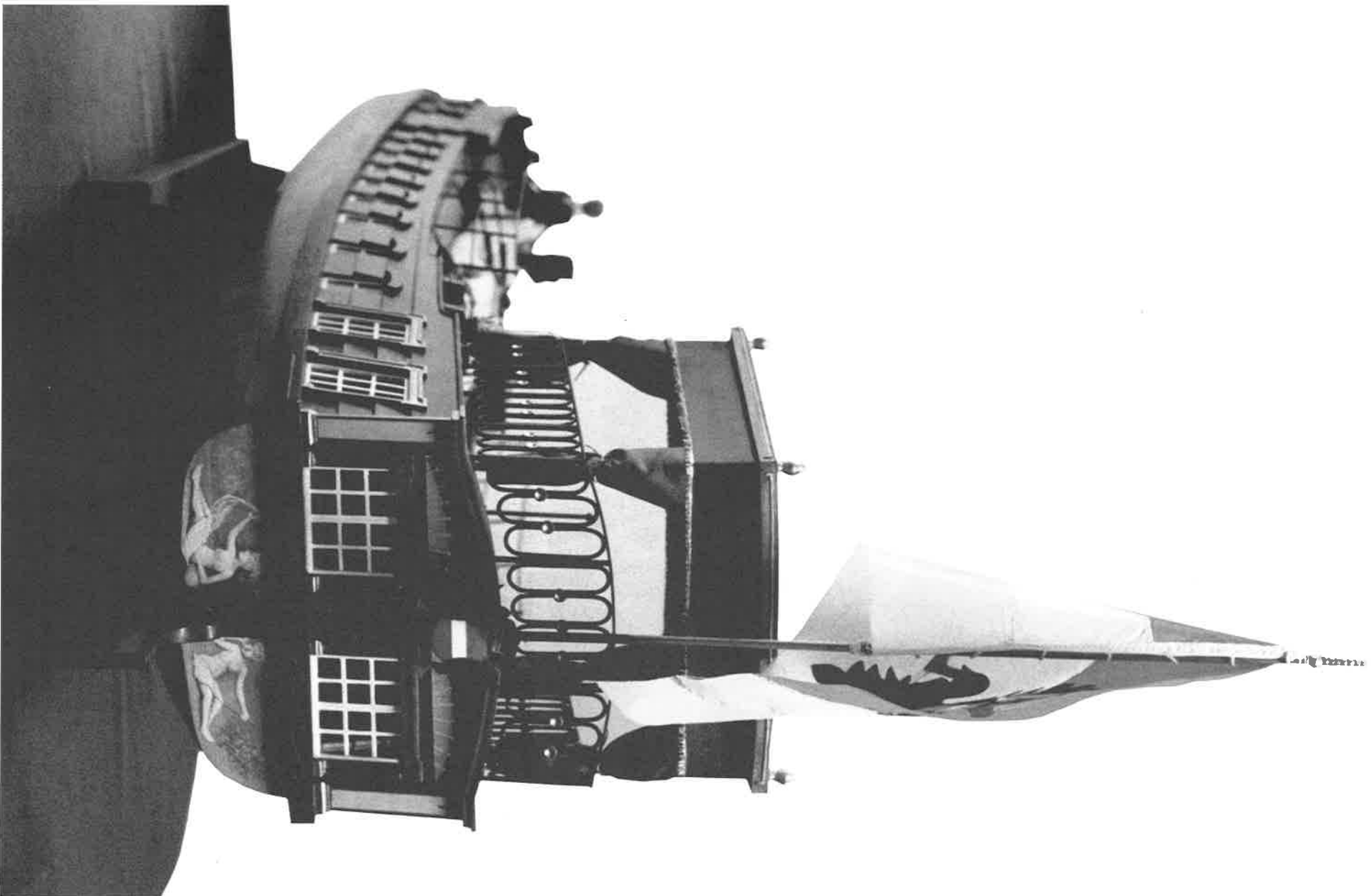
²⁵ Met dank aan het Touwmuseum De Baanderij te Oudewater, Nederland <http://www.touwmuseum.nl/>

²⁶ gegevens bewerkt uit: <http://www.vaartips.nl/> en Touwslagerij en Touwhandel (uitgave Heem- en Oudheidkundige Kring Zele)

²⁷ <http://www.vandender.be/Index.htm>

met dank aan Vandender (Turnhout), één der laatste gespecialiseerde koordenwinkels van België, naast Het Koordenwinkeltje (Antwerpen) en De Sutter (Gent)





AAN 'T LIJNTJE HOUDEN

DE BARGIE

De *barge* (Gents dialect?) of *bargie* (Brugs dialect?) (Fr.: *barque*) was niet zomaar een boot - het was een fenomeen, *a way of life*, een leefwereld op zich...

De oorsprong van de *barge* of *bargie* gaat terug tot het graven van de Brugse vaart, aangevat in 1613. Het graven van dit kanaal tussen Gent en Brugge, nadien ook wel 'Zoutleye' genoemd, sloeg een flink gat in de kas van de Staten van Vlaanderen. Door het instellen van een geregeld reizigers- en vrachtvervoer hoopte men een deel van deze onkosten op termijn te recupereren. Aan de gouverneur der Nederlanden werd daarenboven gevraagd of de Staten ten privaten titel elk recht, tol, marktgeld, zoutbelasting, en zo verder dat kon worden te laste gelegd op schepen, goederen en passagiers waarvan het transport mogelijk werd dank zij het graven van het kanaal, mochten innen.¹

Deze welkome bron van inkomsten belaste granen, azijn, haringen, en zelfs zout water aangevoerd van de Noordzee voor de Gentse zeep- en zoutziederijen², maar de belangrijkste winst zat hem in het vervoer van reizigers en waren naar Brugge en later naar Oostende, en terug.

De daartoe geplande 'veerschuyten' werden aanvankelijk gebouwd door een zekere Nevejans, die ook het gebruik ervan in pacht kreeg. In 1623 greep uiteindelijk een gereguleerde toewijzing plaats, waarbij in het lastenboek werd opgelegd dat "... *de aennemers gehouden (werden) te leveren twee bequame veerschuyten sulcx als zijn de gone alreeds ghemaect bij Jacques Nevejans, jeghen woordigh provisionnel pachter*".

Rechts: de Bargie van Gent, 1786 op schaal 1 : 38

Provinciale trekschuit tussen Gent en Brugge met een lengte van 23 meter. Vervoer van reizigers en goederen, getrokken door middel van 4 tot 8 paarden. Er was een afspanning voorzien in Aalter. Uitgerust met hulpzeilen bij gunstige wind.

Herkomst: atelier voor historische scheepsmodelbouw, Bijloke, Gent
Afmetingen: H 1.00m., B 0.36m., L 1.36m.

Uit de ontwerptekeningen en de lastenboeken valt op te maken dat deze 'spits' (schip met stompe boeg) met 'spiegel' (platte achterstevan) aan de kielplank 70 Gentse voet lang was, en op de bodem 13,5 Gentse voet (ca 22 m lang op 4,5 m breed). De *barge* was voorzien van één mast, die zowel het zeil moest dragen als diende tot bevestiging van het jaagtouw, verbonden met de trekpaarden op het jaagpad.

De concessie van de *barge* werd in de loop der eeuwen verschillende malen vernieuwd aan verschillende 'barge-pachters'.

Een enkele reis werd in de 16^{de} eeuw vastgesteld op 8 sols per persoon, kinderen onder de 4 jaar 'half geld', halve prijs. Broeders Carmelieten, Capucijnen en Minderbroeders, alsook militairen in dienst van Zijne Majesteit mochten gratis aan boord! Leden van de Staten konden met nog meer privileges van de *barge* gebruik maken.³

Begin 18^{de} eeuw kostte een enkele reis 15 sols. Schappelijk, als men weet dat de kostprijs van een pot wijn 14 sols bedroeg, en een pot bier 5 sol. Men moest het dus vooral hebben van de 'table d'hôte' en van het vertier...

Dagelijks, en op hetzelfde uur, vertrok de ene *barge* vanuit Gent, aan het 'bargie huuseken' buiten de Brugse Poort, en de andere vanuit Brugge, aan het Minnewater.⁴ Op haar tocht kruiste zij meerdere bruggen, die van Mariakerke, Lovendegem, Bellem, Aalter, Moerbrugge en Steenbrugge. Tolgelden aldaar werden vooraf bij overeenkomst vereffend.

Het ganse traject duurde acht uur. Halfweg, op het grondgebied Aalter, kruisten zij zich en werden bij de aanlegsteigers of 'hoofden' (Fr.: *débarcadères*) de trekpaarden vervangen.

Het werd verder aan geen enkel ander schip en onder geen enkel beding toegestaan reizigers te vervoeren, op straf van zware boete. Het was tevens verboden de vaart van de *barge* te hinderen,

23



noch te vertragen. Trekschepen moesten op het ogenblik van de doortocht voorrang verlenen in het midden van het kanaal en "hunne mast strycken".

In de loop van de eerste helft van de 17^{de} eeuw verliep de exploitatie van de barge blijkbaar rimpeloos, maar met de oorlogsprikelen tussen Frankrijk, de Nederlanden en Spanje in de tweede helft van dezelfde eeuw liep het meermaals mis. In zoverre zelfs dat in 1658 Don Juan van Oostenrijk de barges enige tijd onder zijn bescherming moest laten plaatsen om dwang, inbeslagname, plunderingen, schade toegebracht aan paarden, reizigers en goederen, en zo verder te verhinderen:

"... *bien expressément de faire ny souffrir estre faites à la dite barque, chevaux, personnes et marchandises subdictes aulcune foule, dommages, tortz, forces, pilleries, mangeries, extractions ou oppressions en aulcune manière...*".

Sindsdien voeren beide barges onder hoge bescherming van 'Zijne Majesteyt' en mochten het koninklijk wapenschild dragen.⁵

Ook epidemieën teisterden toen onder andere Brussel en Gent, zodat reizigers enkel van de barge gebruik mochten maken mits het voorleggen van een gezondheidsattest.⁶

Gezien de onzekere toestand moesten zij zich bovendien voorzien van een vrijgeleide. Maar dit hield de troepen van Lodewijk XIV niet tegen langs de oevers van de Brugse vaart of 'Zoutleye' te plunderen, dorpen in brand te steken en alle mannen tussen 17 en 60 jaar oud gevangen te nemen. Ook de barge ontsnapte niet aan dit oorlogsgeweld. Bij een 'entering' in 1674 werden de 18 mannen die aan boord waren gevangen genomen, wat ook hun rang of stand was, en grote hoeveelheden geld en juwelen in beslag genomen. De diensten van de barge werden als gevolg van dit incident tijdelijk opgeschort tot het einde der onlusten met de dood van Lodewijk XIV.⁷

Slechts in 1751 werden infrastructuurwerken uitgevoerd om binnen Gent het havendok op het

Nieuwjaarskaart van de bargielossers, 17de eeuw. Volkse voorstelling van de barge, rechts

Stadsarchief Gent, AG L 62/25c



eindpunt van de Brugse vaart van vrije doorvaart naar het stadscentrum te voorzien en verder naar de Zeeschelde, door het graven van de Coupure en de Visserijkanaal.

Het simpel feit dat dit luxe beurtschip, met een belangrijke trafiek tussen Gent en Brugge, sinds 1623 - 1624 bij de Bargiebrug in de voorstad van de Brugse Poort – pardon: de *Faubourg de la Porte de Bruges* - aanmeerde, was al voldoende geweest voor het geven van dagelijks vernieuwde impulsen in deze kleine havenbuurt. De verbeterde scheepstrafiek onder de Oostenrijkse Nederlanden zou dit nog doen toenemen. Herbergen, bedrijven, pakhuizen, schoten als paddestoelen uit de grond. Bekende Gentse *negocianten* in koloniale waren, zoals De Looze, hadden er een *comptoir*.

*“De barge tussen Gent en Brugge was in de 17^{de} en 18^{de} eeuw ongetwijfeld het regelmatigste en comfortabelste vervoermiddel tussen beide steden. Gedurende twee eeuwen waakten de Staten van Vlaanderen over de goede werking van deze publieke dienstverlening waarvan de faam, wegens het voor die tijd uitzonderlijk comfort, in geheel Europa verspreid was. Vele gekroonde hoofden hebben de reis tussen Gent en Brugge, of omgekeerd, meegemaakt”.*⁸

De tocht met de barge was voor die tijd zeer comfortabel te noemen, met een stevige reputatie. Een Engelse reisgids anno 1749 vermeldde de barges als *“the most remarkable boats of the kind in all Europe...”*.

Het interieur van de *barge* werd steeds in ere gehouden. De ‘Directeur der Provinciale Bargiën’ stelde in 1783 nog aan de Staten een ‘rapport’ ter hand *“...van te doen werck noopende eene nodige reparatie van een nieuw meubel en canapé van roo(de) mockette in d’achter camer van de Ghendsche Bargie...”*

Talrijke hoogwaardigheidsbekleders en vorsten maakten van haar diensten gebruik: de verbannen Duke of Perth (1693)⁹, Pieter de Grote, tsaar van Rusland (1717)¹⁰, Frans II Hertog van Lotharingen (1731)¹¹, Lodewijk XV (1745)¹², de Oostenrijkse landvoogd Karel van Lotharingen – een fervent liefhebber van de barge (1749, 1752, 1756), aarts-hertog Maximiliaan Frans van Oostenrijk (1774), aartshertog Albert van Saksen (1781) en zijn suite. Anno 1782 begeleidde de kersverse gouverneur der Nederlanden de erfprins van Rusland Paul Petrowitch en zijn echtgenote op hun vaart naar Gent.¹³

Rond 1780 begon één der schepen ernstige sporen van verval te vertonen.

Daarom werd in april 1781 door de burgemeester van Brugge, als lid van de Staten Generaal, een aanbesteding uitgeschreven voor de bouw van een

nieuwe *barge*. Dit nieuw schip voer haar maidentrip in 1786.

Twee jaren voordien was ook een nieuwe Brugse aanlegsteiger uitgebouwd. Het Minnewater werd verlaten ten voordele van het begin van het kanaal buiten de Sint-Katelijnepoort.

Na de Franse Revolutie werden de barges tot ‘nationaal goed’ verklaard en de uitbating toevertrouwd aan een ‘*citoyen*’. Naast een ‘*bargieman*’ als kapitein, bestond het boordpersoneel van toen af uit één of twee koks, een huisknecht, een schipper, een scheepsjongen, een drager en een ‘*tenant barrière flottante*’, een scheepsverantwoordelijke voor de ‘drijvende tol’.

Het scheepsruim omvatte buiten de passagiersruimtes vooraan en achteraan, drie kajuiten, een keuken, een washok, en bergingen. In de middenkamer stonden 3 eettafels voor de passagiers, en een aanrecht bekleed met tin. Tegen schappelijke (?) prijzen konden wijn, bier, groenten, warme dranken en maaltijden bekomen, telkens men daar zin in had. Zo verhaalt een reiziger circa 1800.¹⁴ En rond het middaguur kon iedereen die het wilde, aanschuiven en op smetteloos wit tafellinnen werd hem een verfijnde en uitgebreide maaltijd voorgeschoteld, die zich kon meten met wat in de beste herbergen werd aangeboden.

Onder de Franse bezetting werd de uitbating der barges opgesplitst, en kregen de Brugse en de Gentse schepen elk een andere pachter.

Ook daarna bleef de ‘goede naam’ van de barge hooggehouden. Een Frans toezichtambtenaar rapporteerde in 1799: *« Cette barque, d’une construction aussi élégante qu’elle présente d’aisance, peut contenir près de cent personnes. On n’hésite pas, d’assurer qu’aucune voiture au monde, soit par terre soit par eau, soit comparable pour l’agrément et pour la commodité à la barge entre Gand et Bruges... »*.¹⁵

De faam van de *barge* kwam zelfs Napoleon ter ore. Diens broer liet zich verleiden in april met een respectabel gevolg van hoogwaardigheidsbekleders op sleeptouw aan boord grote sier te maken. De barge was daartoe uitzonderlijk rijkelijk opgesmukt.

De toenmalige pachter, een zekere Cnockaert, had achteraf alle moeite zijn onkosten te innen: *« ...qu’il avait été obligé de réserver la barque en entier pour S. M. le Roi d’Espagne, frère de l’Empereur Napoléon, la plupart des maréchaux de France, sénateurs et conseillers d’Etat, à qui il avait dû laisser la chambre, que l’on nommait ci-devant la Chambre des Etats, et que du temps du camp d’Ostende, on lui avait fait transporter des militaires malades et autres gratuitement, les barques n’étant alors que des hôpitaux ambulants, et que sans les soins qu’on avait pris des malades, plusieurs seraient morts en route... »*.¹⁶





1783

*Carry der Bargie ge-
naamt de Liefde van Sint-
Michiel, vaerende van Brug-
ge op Genot en vice versa Sedert het
Jaer 1783 bevoorude P. Torreborre &*

Passagiers

*Elken persoon sal betaalen als volgt:
in d' eerste plaats twee francs \$ 2. 00
" tweede d. Een en half franc 1. 50.
De militairen vyf en tserentig sent. 0. 5.
over de bagagie der passagiers wogende vyf
en twintig Kijlo en hal' or niet geredent worden
maar meer wogende sal betaalen ten overeenante
over vyf stuivers of 45 Centime het % 1/8 of vyf-
tig Kijlo.*

Vragt der Goederen

*Zware goederen vyf stuivers het % 1/8 of 50 Kijlo
wijn Een gulden four. of \$ 1. 50.
Een Heek } Laken dry en half stuys. — 0. 32
 } Noting dry en half stuys. — 0. 32
 } Lynwaad twee en half stuys. — 0. 22
Een rieme papier Een stuys. — 0. 10.
ongesponne wolle of katoen koren. stuys. of
45 centime per % 1/8 of 50 Kijlo.*

*mits de gemelde pryzen zullen de goederen
daer en boven ten huysse, in magazyn of Entre-
pot gevooert worden.*

P. Torreborre & Hooft van Lye

Lijst der bargie-tarieven anno 1783. Opgesteld door de toenmalige pachter Torreborre & Co. Naast passagiers werden ook vrachten wijn, geweven stoffen (laken, lijnwaad), papier, balen wol en - wat vooral belangrijk is voor de Gentse textielindustrie - ongesponnen katoen vervoerd.

Administration des Droits Réunis.

Département de la Lys.

Cahier des Charges pour
la location des Barques dites de Bruges et de
Grand Sur le Canal Entre ces Deux villes.

Article 1^{er}

L'adjudication sera faite pour six ans
qui commenceront le premier Janvier Mil huit cent
Douze et qui finiront le 31 Décembre 1807 Dix Sept,
les offres seront faites par année.

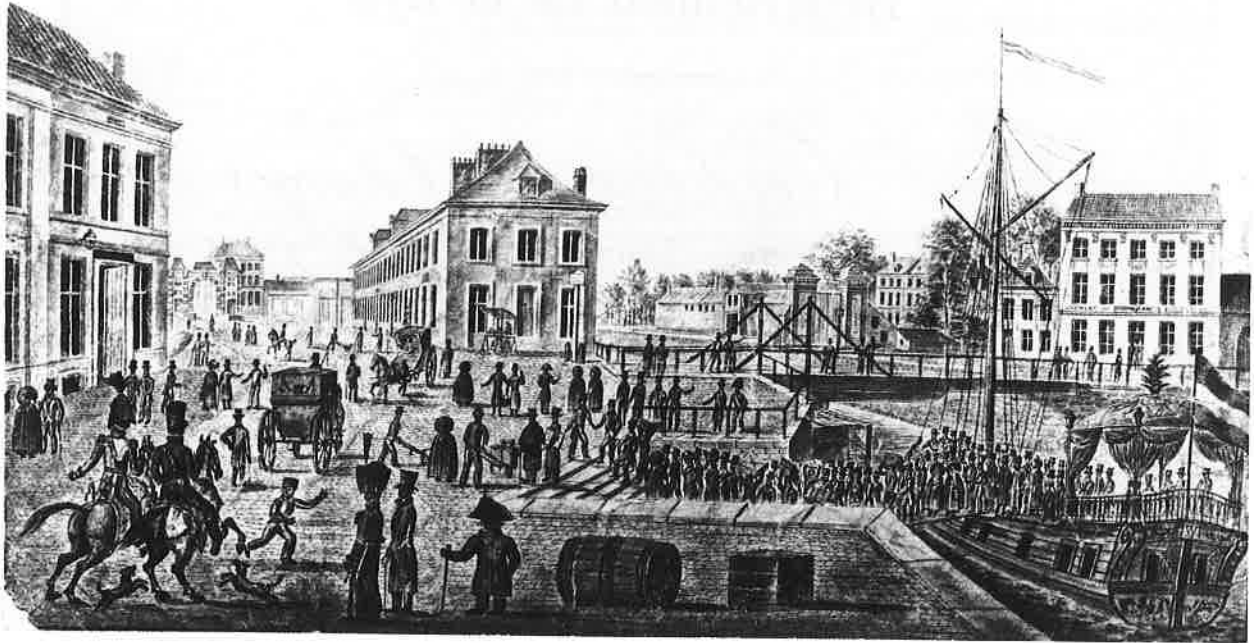
Art. 2^{me}

Le prix de l'adjudication sera payable en Numéraire
à la caisse du Directeur des Droits Réunis à Bruges,
par trimestre et d'avance. le premier paiement aura
lieu dans les vingt quatre heures qui suivront
l'adjudication.

Art. 3^{me}

L'adjudicataire sera tenu de fournir dans les huit
jours de la réception de l'arrêté qui le déclarera
adjudicataire, un cautionnement en immeubles à situer
dans le Département de la Lys ou de l'Escaut ou
limitrophe de ces deux Départemens sera égal à la valeur
des Barques, mobiliers, Cordages et agrès qui seront
confiés, ces objets seront à celle fin et au moment
où l'adjudicataire entrera en jouissance estimés
contraidictoirement par des Experts. Notaires près
le Directeur des Droits Réunis de la Lys et
l'adjudicataire; leurs opinions si l'un ou l'autre seront
répartagés par un troisième Expert qui sera Nommé

Voorblad van het lastenboek anno 1811 voor de verpachting van de bargies tussen Gent en Brugge. Hieruit blijkt dat de pachters ook onder het Frans Bewind kapitaalkrachtige 'citoyens' moesten zijn. Een waarborg in kapitaal of in onroerend goed was vast te leggen, gelijk aan de kostprijs van de schepen, het meubilair, en zelfs van het touwwerk - wat op het waarde van dit laatste wijst.

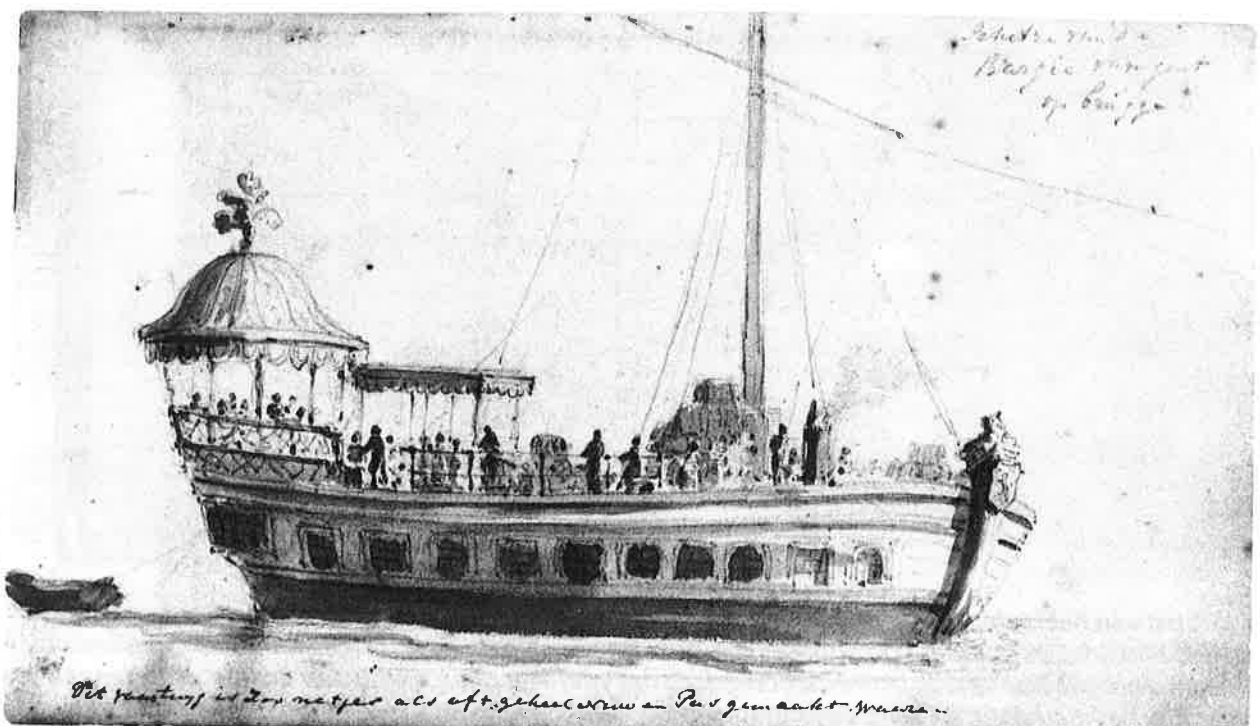


Drukte buiten de Brugse Poort bij de aankomst van de barge, gepenseeld door soldaat J.J. Wynants onder het Hollands Bewind

Stadsarchief Gent AG L62/24a

'Schetse van de Bargie van Gent op Brugge: dit vaartuig is zoo netjes als oft geheel nieuw en pas gemaakt waere...' (J. Jeghershuis Rienkszoon, 1816)

Stadsarchief Gent AG L62/25a



Van deze vergoedingen zal niet veel terecht zijn gekomen, want onder het Hollands bewind en door nieuwe pachters moesten de barges dringend opgeknapt worden. Daarnaast werd toen de capaciteit vergroot door, naast de 'dag-barges', ook 'nacht-barges' in vaart te brengen. Deze werden al gauw spottend "nachtventen" of "vischventen" genoemd, omdat zij op woens- en vrijdagmorgen de Gentse markten moesten bevoorraden en dit hoofdzakelijk met verse zeevis komende van Oostende. Zij verzekerden tevens een vroege vorm van postvervoer.

In 1819 is zelfs een derde barge gebouwd en in *stand-by* gehouden om ingeval van averij onmiddellijk in te kunnen worden gezet. Het jaar daarop is ze in vaart gebracht tijdens de Gentse Feesten en de Grote Industrietoonstelling om tochtjes te verzorgen voor Gentse verenigingen.

De barge vertrekkende van Gent, tegenover de herberg 'Chasse Royale' om 8 uur 's morgens, verzorgde de verbinding met de beurtschepen naar Oostende en Nieuwpoort, en terug, en was te oordelen naar commentaren uit die periode, klokvaster dan de treinen van de NMBS vandaag...

In het aantekeningen door Van Werveke bewaard in het Gents Stadsarchief is een transcriptie van een reisverslag door een 'toerist' *avant-la-lettre* terug te vinden¹⁷. Dit relaas uit het begin van de 19^{de} eeuw onder het Hollands Bewind, geeft een goed beeld van de drukte rond de aanlegplaats van, en de reis met de barge:

"(de aankomst van de barge)... buiten de Brugse Poort (...) levert een woelig tooneel op. Men verdringt zich hier als het ware elkander, hetzij om de aankomende te begroeten, om hunne bagaadje te dragen, of om de vrachtgoederen te ontvangen, die de barge in grote hoeveelheid medebrengt.

Het is hier eene drukte als aan de Beerebijt te Amsterdam bij het aankomen der volksschuiten. Ik vervolgde mijn pleziertogt naar Brugge met de barge en stapte des morgens ten negen ure aan boord.

Veel had ik van dit vaartuig en de reis, die men er mede doet, hooren spreken, reden waarom ik, eenmaal te Gent zijnde, de bargie in alle deelen wilde leren kennen.

De meeste menschen zijn gewoon met vergrooting over zaken te spreken, waarmede zij ingenomen zijn, en de dingen, die hen niet behagen, verre beneden derselver innerlijke waarde op te geven; trouwens, hetgeen men mij van de reis met de barge van Gent op Brugge mededeelde, was in geen deele overdreven.

De barge is een fraai vaartuig, van buiten gelijk aan een zeer groot tentjacht, maar breeder en langer. Boven de kajuit is wel voor vijftig personen eene zitplaats, die beschermd is voor de zon en den regen, alzoo boven dezelve een zeil is gespannen in de gedaante van een tent, welk zeil zeer fraai is

beschilderd en boven hetwelk vergulde versierselen zijn, terwijl van den achterstevan eene groote vlag wappert. Op het dak, alwaar meestal de pakgoederen onder zeilen geborgen worden, kan men gezamenlijk op en neder wandelen; aan de voorstevan is een groot verguld beeld, een gouden leeuw of enig ander sierraad..."

Vermoedelijk handelt het zich bij de hier beschreven barge dus om de "De Leeuw". De andere noemde "De Dolfijn".

"... Het vaartuig wordt door vier paarden getrokken, en maakt dan alleen zeil (topzeil) als het voor de wind heeft en er een stijve koelte waait. Men heeft op hetzelfde een schipper (deze bemoeit zich met niets), een conducteur aan wien men betaalt, een stuurman, die eene grote 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, Engelsch en Vlaamsch spreekt..."

Het relaas van onze onbekende reiziger is aandachtig, als van een chroniqueur, maar toch niet gespeend van humor ...

"... Er wordt zelden aangelegd, dat is alleen het geval als er vaten of zware goederen onder weg moeten worden afgegeven. Alles wordt anders van boord of aan hetselve gebragt door platbodemde vaartuigen.

Zoodra men op reis is, komt de tafelbediende. Hij vraagt aan elken reiziger of hij gebruik wil maken van de tafel; zooja, welke hij verkiest, de eerste of de tweede? en schrijft het bekomen antwoord te gelijken tijd op een lei.

Men gaat langs eene leuning den zindelijken trap af, en komt, regts af, in de kajuit of eerste klas. De wand bestaat uit rood fluwelen vakken, afgedeeld door groote spiegels; het verhemelte is wit met goud, de zitplaats van het halfrond is gelijk eenen canapé; verder heeft men er nette Brusselse stoelen, eene tafel met een fraai kleed bedekt, en eene stookplaats: men heeft uitzigt achter en op zijde; de ramen zijn met gordijnen en draperiën versierd. Gaande uit de kajuit, komt men in het middenste gedeelte van het vaartuig, de derde of minste plaats. Aldaar is de keuken...

Men kan ten minste twaalfderlei soort van spijzen in hetzelfde oogenblik te vuur brengen en bereiden. Verlatende de keuken, komt men in eene fraaie kamer onder de voorstevan, zijnde de tweede plaats, aldaar worden degenen, die aan de eerste tafel eten, onthaald... Men wordt aan tafel uitstekend gediend..."

Maaltijden ingesteld sinds het begin van de 18^{de} eeuw, werden meer of min luxueus opgediend naarmate men eerste of tweede klas betaalde: gekookt werd in de 'grootkeuken' éénmaal voor al



de reizigers en bemanningsleden – tweede klas at bij wijze van spreken de (gefatsoeneerde) overschotten van de eerste klas, daarna at indien gewenst de derde klasse, en de rest was vermoedelijk voor de bemanning...

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

Ik dronk hier bij eene halve flesch wijn, en betaalde voor dit middagmaal met den wijn vijf en eenen halven francs.

An de tweede tafel wordt gegeten, zoodra het nagerecht op de eerste tafel is opgedragen; men eet er goedkoper, drinkt er geenen wijn, maar krijgt er bier, dat aan de eerste tafel ook wordt rondgeschonken, zonder dat men daarvoor iets betaald...

De vracht is voor de eerste plaats twee francs. Het reisje, dat men met dit fraaije vaartuij doet, is genoegzaam gelijk aan den weg, welke de Utrechtsche schuit aflegt, varende van de Nieuwersluis naar Utrecht; en dit kan den lezer een denkbeeld van deze fraaije vaart en plezierigen togt geven...”

Randbemerking door Van Werveke: *“Dit genot gedurende de reis is met den spoorweg verdwenen; zelfs de luxewagens op de internationale treinen geven ons het ge...(not niet meer)”*

De neergang van de barge begon in feite al met de Belgische onafhankelijkheid.

De barge kreeg in mei 1832 zelfs een concurrent:

het in ijzer gebouwde stoomschip *La Reine*, het eerste in zijn soort te Gent, dat de beurtdienst tussen Oostende en Gent verzorgde. Het stoomschip had nochtans veel tegenslag: het had veel machinepech en kwam nooit ergens volgens uurrooster aan.

Vanaf 1835 werden in België diverse treinverbindingen gerealiseerd. In augustus 1838 werd het traject Gent-Brugge-Oostende in gebruik genomen en de dienst van de dag-barges opgeschort.

In de Wegwijzer van Gent anno 1839 lezen we dit ‘in memoriam’: *“De dagbargien, sedert 1613 tusschen Gent en Brugge ingericht hebben den 1 October 1838 ten gevolge van de opening van den ijzerenweg van Gend op Brugge en Oostende haren diensten gestakt. De heeren Torreborre, Bogaert en De Moerlooze laten alle dagen eene bargie af van uit Gent ten 10 ure ½ des avonds om des anderen daegs ten 5 ure ½ des morgens te Brugge aen te komen. Deze bargien zijn gekend onder de naam van nachtbargien”.*

De traditie van de *nacht-barges* bleef de ganse 19^{de} eeuw, weliswaar onder vorm van stoomschepen, in gebruik.

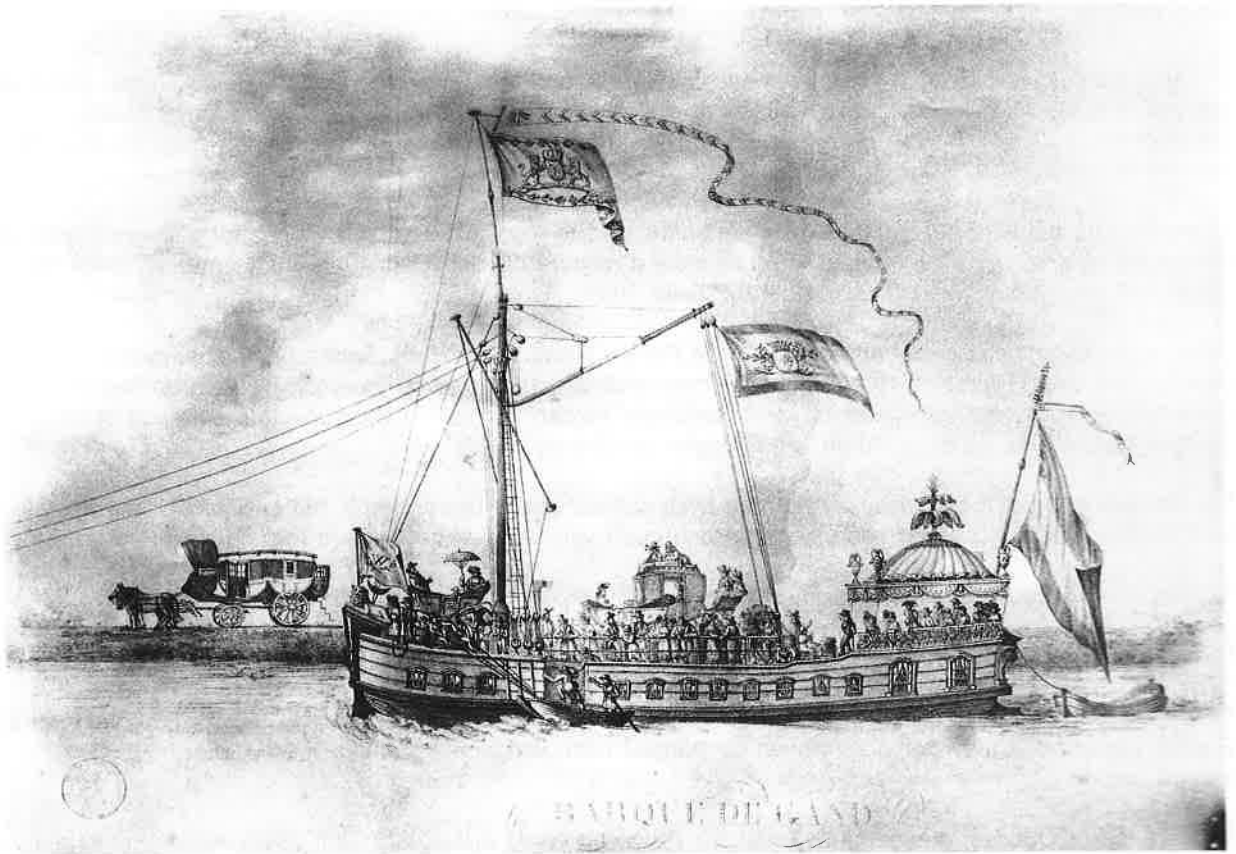
De *barge* kende een roemloos einde.

In de *Flandre Libérale* van 21 juni 1908 leest men : *« L'ancienne barge. La barge Wilhelmine – que depuis deux siècles faisait le service entre Gand et Bruges – vient d'être vendue pour être démolie (...) La vénérable relique a été vendue 250 francs et va être débitée comme bois à bruler... A-t-on songé au moins à en prendre quelques photographies? »*.¹⁷

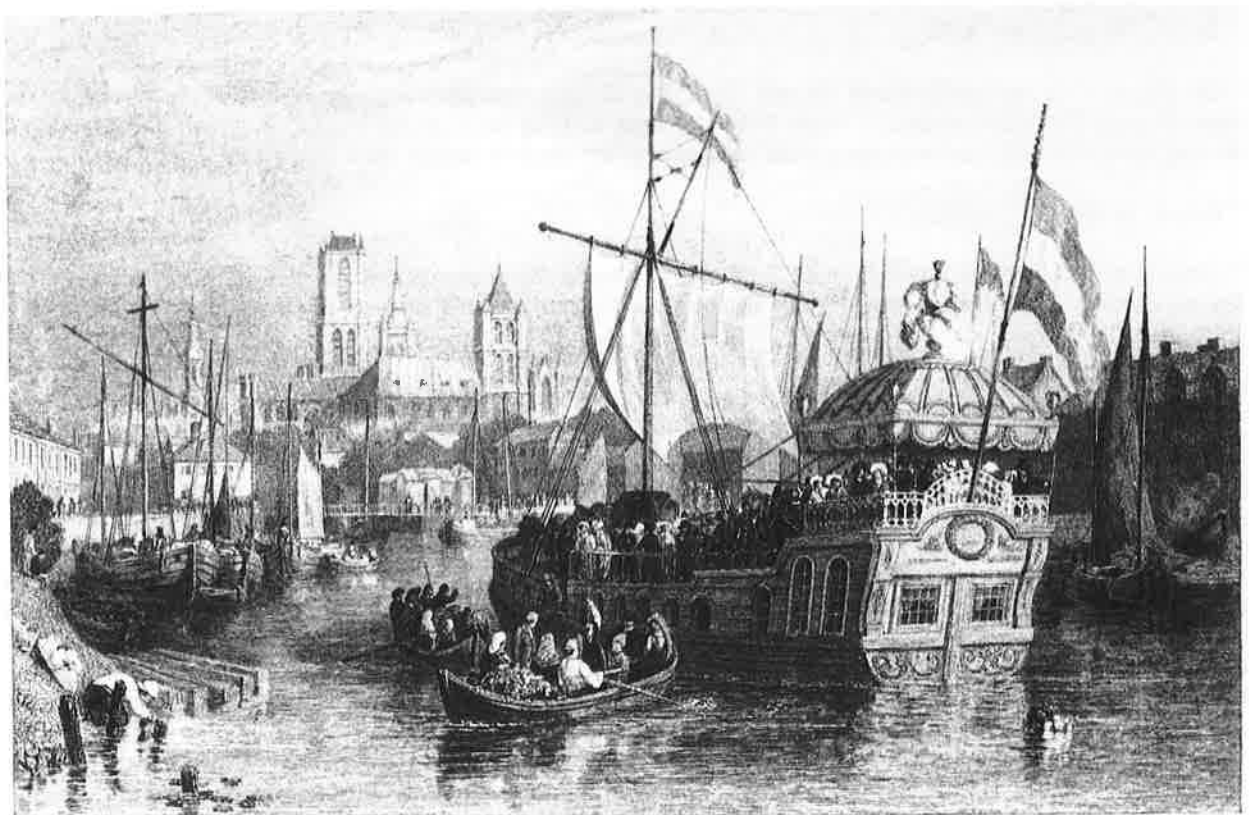
Vermoedelijk is dit dus niet gebeurd...



Rechts: romantische voorstelling van het binnenvaren van de barge te Gent, midden 19de eeuw. De kunstenaar nam hier voor de verkoopbaarheid van zijn prent een loopje met de werkelijkheid: van op het standpunt van de toeschouwer kon men de fameuze ‘drie torens’ onmogelijk zien - die bevonden zich links buiten beeld... (gravure E. Goodall naar schilderij van F. Nash)



De 'barque de Gand' in volle vaart en glorie. een aantal koetsen en een 'diligence' op het jaagpad wuiven de barge uit. De postwagen staat er - symbolisch - leeg en werkloos bij...
Stadsarchief Gent AG L62/25c



Voetnoten

- ¹ "...que les Etats puissent privatement asseoir tel droit, soit tonlieu, péage, gabelle ou tel aultre, qu'on le pourrait nommer, sur les basteaux, denrées et passagiers qui seront menés par le dit fouyz (fouille, creusement: graven) en allant ou retournant ». Rijksarchief Gent. Inventaris, kaarten en plannen door P.C. Van der Meersch N° 97
- ² Deseijn, Guido: *Witte petroleum*. De zeezout-nijverheid te Gent 1750-1900. Bijdrage tot het vierde internationaal congres van de Commission Internationale d'Histoire du Sel (Cagliari 1998). Samengevat in: TIC (Tijdschrift voor Industriële Cultuur), deel 67, Gent 1999
- ³ Om deze reden werden de barges tot aan de Franse Revolutie ook wel 'Ledeschuyten' genoemd. (Rijksarchief Gent. Reg. N° 549 f° 21 v°. *Poincten ende articulen waerop men van wegghen de heeren gheestelicke ende vier leden s'lands van Vlaenderen verpachten sal de veerschuyten vaerende in de Zuytleie van Ghendt op Brugghe en van Brugghe op Ghendt* (1623)
- ⁴ In het Brugs Gruuthouse museum zijn nog twee schilderijen te bewonderen, het ene de barge voorstellend bij haar aankomst te Brugge tijdens de doorvaart van het sas, het tweede met de barge vertrekkend.
- ⁵ Rijksarchief Gent. Resolutien Staten, reg. N° 598 F° 186
- ⁶ Stadsrekeningen Brugge. Sept. 1668 – 1 sept. 1669, f° 79
- ⁷ Rijksarchief Gent. Rep. 1673-1674 f° 214 V°. *Brief van de vergaderynghe aen den franschen intendant tot Ryssel, claeghende over het violeren van de bargies nietegenstaende haer pasport ende ghevangen nemen van 18 personen*
- ⁸ Baron Jean d'Udekem d'Acoz, auteur van 'La Barge de Gand à Bruges' (Gent 1940), schrijft dit in zijn voorwoord tot de museumcatalogus van de tentoonstelling 'Een trekschuit voor koningen, de barge tussen Gent en Brugge' (Bijlokemuseum, Gent 1993).
- ⁹ In zijn 13^{de} brief verhaalt hij zijn tocht van Gent naar Brugge in deze 'trekschuyt' getrokken door 2 paarden – volgens hem kon de barge 60 à 70 personen bevatten (*Messenger des Sciences*, 1846, p. 28 e.v.)
- ¹⁰ "...arriveerde met de ledenschuyte ofte jacht Pieter I, bijgenaemt den grooten Czar van Moscovien, maer is door Brugghe gevaeren, niet willende aen land komen..." (Buyck, 19 april 1717)
- ¹¹ Buyck, 30 augustus 1731
- ¹² Op 29 juli 1745 vertrok Lodewijk XV van Gent naar Brugge met de barge, om er zijn Blijde Intrede te doen (Brugse Stadsrekeningen. 1 sept. 1744 – 1 sept. 1745 fii 80 v° en 81 v°). Op 2 september deed hij dit nog eens over, ditmaal met zijn ganse hofhouding, om door te reizen naar Oostende
- ¹³ Buyck, p. 349
- ¹⁴ Universiteitsbibliotheek Gent. Paquet, Syphorien, *Voyage historique et pittoresque fait dans les ci-devant Pays-Bas et dans quelques départements voisins pendant les années 1811, 1812 et 1813*, Parijs 1823, deel II, PP. 119-122
- ¹⁵ "Deze barge, evenzo elegant van bouw als comfortabel, kan tot 100 passagiers vervoeren. Met grote zekerheid zal er geen enkel ander vervoermiddel ter wereld gevonden worden dat, op land als te water, vergelijkbaar is zowel in bevalligheid als gerieflijkheid, aan de barge tussen Gent en Brugge". Universiteitsbibliotheek Gent. *Voyage dans le département du Nord, de la Lys, etc., pendant les années VII et VIII par le citoyen Barbault-Royer*
- ¹⁶ « ...dat hij is verplicht geweest een volledige barge te reserveren voor Z. M. de Koning van Spanje, broer van Keizer Napoleon, en voor de meerderheid van de Franse maarschalken, senatoren en raadgevers, aan wie hij de voormalige Statenkamer ter beschikking heeft moeten stellen, en dat hij ten tijde van de Oostendse campagne, verplicht werd gewonde en andere soldaten te vervoeren, zodat de barges in feite niet meer waren dan drijvende hospitalen, en dat zonder de goede zorgen die de zieken er kregen, een aantal onderweg zouden gestorven zijn...". Provinciaal Archief Gent. Franse periode
- ¹⁷ Stadsarchief Gent. Nota's Van Werveke. VW 376. Vermoedelijk is dit reisverslag van de hand van een zekere J. Jeghershuis Rienkszoon, anno 1816 (zie schets pagina 28 onderaan)





Ind. fol. n. 130/18

A Son Excellence Monsieur Le
Le Gouverneur de la Province de la Flandre Occ^{de}

Monsieur,

Monsieur Delangle ayant obtenu de Sa Majesté le Roi des Pays Bas, un brevet d'importation pour un système particulier de bateaux à vapeur, qui lui assure pendant deux années le privilège exclusif d'utiliser, dans tout le Royaume, les moyens mécaniques dont il a fourni les plans raisonnés au Gouvernement, prend la respectable liberté de vous supplier, Monsieur, de lui faire connaître les dispositions administratives d'après lesquelles se régit la navigation des Canaux appartenant aux villes de Gand et de Bruges et de lui faire savoir, si le privilège qui lui a été accordé, lui permet d'établir avec les entreprises déjà existantes, une concurrence sur les Canaux, en se conformant d'ailleurs aux Droits, Charges et Conditions qui lui seront établis par l'Administration locale.

Daignez, Monsieur, prendre en considération l'objet de la présente requête et agréer l'assurance de profond respect avec lequel j'ai l'honneur d'être,

Monsieur,
De Votre Excellence,

Gand le 11^{me} Mars 1822.

Le très humble et
très obéissant serviteur
Delangle

Cher. 1172 Billen. - sur l'acte de l'Assemblée pour la porte de nonne.

Het begin van het einde der bargie: een zekere Delangle, houder van een invoervergunning verleend door Willem I, verzocht anno 1822 om een stoomboot op de Brugse Vaart in dienst te mogen nemen, in concurrentie met de bestaande vervoermaatschappij. Dit is vermoedelijk de vroegste getuigenis van een stoomboot in Vlaanderen.