



De barges tussen Brugge, Nieuwpoort en Duinkerke

(17^{de}-18^{de} eeuw)

Jan Rozek

**Scriptie voorgelegd aan de Faculteit Letteren en
Wijsbegeerte, voor het behalen van de graad van
Master in de Geschiedenis.**

Academiejaar: 2006-2007

Vakgroep Nieuwe Tijden

Promotor: Dr. J. Parmentier

'Wie kan de vinding van de trekschuit ooit waarden?
Men reisde als zat men thuis: geen schokken, draaien, keren.
Ontrust het lichaam, 't zij men vaart bij dag of nacht,
Men vindt al slapende zich op zijn plaats gebracht'.
- *anoniem (18^e eeuw)*

1. Voorwoord

2. Inleiding

2.1. Voorstelling en situering van het onderwerp

2.2. Probleemstelling

2.3. Onderzoeksmethode en bronnenanalyse

3. Mobiliteit en transportmogelijkheden in de Nieuwe Tijd

3.1. Paarden, karren en koetsen

3.2. Beurtveren

3.3. Marktschepen of venten

3.4. Trekschuiten of barges

4. Het ontstaan en de ontwikkeling van het waterwegennetwerk en de trekvaart

4.1. Introductie

4.2. Het waterwegennetwerk en de trekvaart in de Noordelijke Nederlanden

4.3. Het waterwegennetwerk en de trekvaart in Brabant en Vlaanderen

4.3.1. *De Brusselse Vaart of het Willebroekkanaal*

4.3.2. *Het kanaal tussen Mechelen en Leuven*

4.3.3. *De verbinding tussen Brugge, Damme en Sluis: De Verse Vaart*

4.3.4. *Het kanaal Brugge - Gent: De Brugse / Gentse Vaart of de Zuidleie*

4.3.5. *Het kanaal Brugge - Oostende*

4.3.6. *Het Nieuw Gedelf. De verbinding tussen Brugge en Duinkerke: een proces van lange adem*

4.3.7. *Het kanaal Veurne - Lo - Ieper*

4.3.8. *De kanalen vanuit Duinkerke naar St.- Winoksbergen, naar Bourbourg en naar St.- Omer*

5. De barges tussen Brugge en Duinkerke

5.1. Uitzicht

5.2. Bouw en onderhoud

6. De organisatie rond de barge en het kanaal Brugge-Duinkerke

6.1. De Sociëteit van het Nieuw Gedelf

6.2. Het personeel

6.2.1. *De commys of rendant*

6.2.2. *De commissarissen*

6.2.3. *De griffier*

6.2.4. *De opzichters*

6.2.5. *De sluiswachters of sasmeeesters*

6.2.6. *De bruggendraaier*

6.2.7. *De bargeladers en -lossers*

6.3. De infrastructuur

6.3.1. *Oevers, dijken, jaagpaden en aanlegsteigers*

6.3.2. *Sluizen*

6.3.3. *Bruggen*

6.3.4. *Herbergen en verversingsposten*

6.4. De verpachting van middelen en werkzaamheden

6.5. Vertrektijden, duur van de reis en aansluitingen

6.6. Spelbrekers

6.6.1. *Oorlog*

6.6.2. *Epidemieën*

6.6.3. *Het weer*

7. Het leven aan boord van de barges tussen Brugge en Duinkerke

7.1. Het personeel

7.1.1. *De schipper-pachter of collecteur*

7.1.2. *De jager of ketser*

7.1.3. *De knechten*

7.2. De passagiers

7.3. Eten, drinken en vertier

8. Enkele economische aspecten

8.1. Invloed van Sociëteit en de barges op de lokale economie

8.2. Inkomsten en uitgaven

8.3. Goederenvervoer ?

9. Het opdoeken van de Sociëteit en het verdere lot van de barges

10. Conclusie

Bibliografie

1. Voorwoord

Het samenstellen van een masterproef is geen eenvoudige klus. Des te groter wordt de inspanning wanneer men sterk aangewezen is op primair bronnenmateriaal. Door het schaarse aantal publicaties dat omtrent het in dit werk behandelde onderwerp verscheen, drong een uitgebreide archiefstudie zich op. Hierbij stootte ik op een onverwacht omvangrijke collectie documenten, die bovendien verspreid zat over vijf verschillende archieven, met bovendien niet altijd even vlotte openingstijden en degelijke inventarissen. Ik bezocht het Archive du Département du Nord in Duinkerke, het Stadsarchief in Veurne, het Stads- en Rijkstarchief te Brugge en het Rijksarchief in Gent. Op elk van die plaatsen liet ik, zonder al te cynisch te willen zijn, een klein stukje gezichtsvermogen achter. Bovendien heb ik aan den lijve mogen ondervinden wat het betekent om ‘een reiziger’ te zijn in Vlaanderen. Gelukkig leven we in een tijd van autowegen en relatief snelle spoorwegverbindingen en niet meer in de zeventiende of achttiende eeuw, wanneer men bijna twee dagen nodig had om van Gent naar Duinkerke te reizen. Dankzij de wonderen van de moderne verkeersinfrastructuur en door het nemen van digitale foto’s kon ik het heen en weer gereis wat beperken, maar toch heb ik menig uur doorgebracht in treinstellen, bussen en achter het stuur van de wagen.

De periode die in deze scriptie zal worden onderzocht strekt zich uit over meer dan tweehonderd jaar. Alle bewaarde documenten onderzoeken die in deze periode met betrekking tot het onderwerp van dit werkstuk werden opgemaakt, bleek utopisch te zijn. We zagen ons dan ook verplicht om, met de onderzoeksvragen in het achterhoofd, een zorgvuldige selectie te maken. Het maken van een dergelijke selectie, waarbij vele uren van naarstige arbeid jammer genoeg nauwelijks weerspiegeld worden in het eindresultaat, is wellicht het lot van vele historici. Toch hebben we aan de hand van de geselecteerde documenten gepoogd om een zo compleet en zo juist mogelijk beeld op te hangen van het bestudeerde thema. Dit neemt echter niet weg dat er geen verbeteringen of nieuwe elementen meer aan zouden kunnen worden toegevoegd. Er zijn immers nog wel wat archiefdocumenten voorhanden die nader kunnen worden onderzocht. Het in het Algemeen Rijksarchief in Brussel bewaarde archief van de Geheime Raad bijvoorbeeld, maar ook de reeksen van het Modern Archief bevatten wellicht bruikbare informatie. Gezien de hoeveelheid reeds wel onderzocht archiefmateriaal, achtten we het echter gerechtvaardigd om ons in tijd en ruimte enigszins te beperken. Ons bewust van deze onvolkomenheden nodigen we evenwel alle andere geïnteresseerden uit om hierop verder in te gaan.

Om het karwei te klaren kon ik gelukkig rekenen op de nodige morele, praktische en financiële steun van mijn omgeving. Mijn ouders, broer, grootouders, tante, nonkel, neefjes, vriendjes en vriendinnetjes, wil ik hier dan ook hartelijk danken! Uiteraard gaat een speciaal woord van dank uit naar mijn promotor dr. Jan Parmentier, die me door zijn enthousiasme en kennis van het onderwerp meerdere malen wist gerust te stellen. Graag bedank ik ook nog mijn commissarissen prof. dr. H. Symoens en dr. T. Soens voor de interesse die zij betuigden voor het onderwerp van deze scriptie. Tot slot wil ik ook het bibliotheek- en archiefpersoneel danken voor hun geboden hulp, hun waardevolle tips en het heen en weer gesleur met documenten.

Jan Rozek

2. Inleiding

2.1. Voorstelling van het onderwerp

Deze scriptie is gewijd aan de barges op de kanalen tussen Brugge, Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke. Barges of ook trekschuiten genoemd zijn binnenvaartuigen die hoofdzakelijk instonden voor het vervoer van passagiers. Kenmerkend is dat een dergelijk schip voortgetrokken werd door paarden. Daarnaast beschikte een barge vaak ook over een zeil waardoor men, als het weer meezat, ook op windkracht kon varen.

Het concept van door paarden getrokken schuiten bestond reeds in de vijftiende eeuw, maar het is pas in de zeventiende eeuw dat de trekvaart een spectaculaire ontwikkeling zal kennen. Er ontwikkelden zich toen, waar de geografische omstandigheden het toelieten hele netwerken van trekvaartroutes. Onder meer in Zuid- en Noord- Frankrijk, in de Italiaanse Po-vlakte, maar ook in de Nederlanden, bouwde men een degelijk georganiseerd netwerk van kanalen uit waarlangs er trekvaart mogelijk werd. De barges groeiden in de zeventiende en achttiende eeuw uit tot hét transportmiddel bij uitstek. In de literatuur is er voor die periode zelfs sprake van een ware ‘trekvaartkoorts’. Het is dan ook die periode die we in dit werkstuk willen onderzoeken, meer specifiek vanaf het ontstaan tot en met de teloorgang van die trekschuiten. Barges waren zeer populair omdat ze een betrouwbaar en comfortabel alternatief boden voor het reizen langs de vaak slechte landwegen en bovendien was het reizen met de barge relatief goedkoop. Meer en meer mensen konden en moesten zich over grotere afstanden verplaatsen en het begrip mobiliteit kreeg een heel nieuwe dimensie. De ontwikkeling van de trekvaart hing immers nauw samen met de sterk toenemende urbanisatie. Bevolkingsgroei gaf langzaam aanleiding tot een concentratie van het economische leven in steden en men werd verplicht zich naar die centra te verplaatsen waar de economische omstandigheden gunstig waren. De waterwegen beheersten hierbij het vervoer.

2.2. Probleemstelling

Het belang van de kanalenbouw en het bargeverkeer op het vlak van mobiliteit en het daarmee ook verbonden economisch belang, kan moeilijk overschat worden. Desondanks is er nog niet zo heel veel onderzoek naar gedaan. Er bestaat één standaardwerk van Jan de Vries¹, maar dat is vooral toegespitst op de Noordelijke Nederlanden. Voor Vlaanderen is er al vrij veel

¹ De Vries J., Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch economy, (1632-1839), Wageningen, 1978, 368 p.

gepubliceerd over de barges tussen Brugge en Gent, maar over de lijn Brugge-Duinkerke is slechts één artikel verschenen.² Het is dan ook daarom dat een verdere studie de moeite waard is. We opteren dus voor een casestudy binnen een welomschreven en nauwelijks nader onderzocht geografisch gebied. Dit neemt echter niet weg dat er vergelijkingen en referenties zullen gemaakt worden die het kader van deze ‘case’ overstijgen.

Concreet is het de bedoeling om, vaak aan de hand van voorbeelden, een beeld te schetsen van de activiteiten op en rond de barges tussen Brugge en Duinkerke en ook om na te gaan wat de barges betekenden voor de mobiliteit, onder meer in vergelijking met andere transportmiddelen. Aan de hand van een aantal gerichte vragen zullen we proberen een beter inzicht te krijgen in de organisatorische en economische aspecten. Zo is het de bedoeling na te gaan hoe en wanneer precies die trekvaartroute ontstaan is en hoe ze zich verder heeft ontwikkeld? Hoe die specifieke barges er uitzagen en of daarin evoluties merkbaar zijn? Verder willen we ook te weten komen wie de verbindingen en de barges uitbaatte? Wie er allemaal in dienst was? Hoe men georganiseerd was? Hoe de dienstverlening verliep? Over welke infrastructuur men beschikte en hoe men die beheerde? Ook is het interessant om na te gaan wie er meereisde en of er naast het vervoer van personen, waar de barge in eerste instantie voor bedoeld was, ook pakjes, brieven, of handelswaren meegingen? Belangrijk is ook een beeld te krijgen van een aantal economische aspecten. We zullen bijvoorbeeld de invloed op de lokale economie nagaan en daarnaast hopen we ook om aan de hand van rekeningen tot een kwantitatieve analyse van de bargelijn te komen. Tot slot rest dan nog de vraag wanneer de barges verdwenen zijn en waaraan die uiteindelijke teloorgang te wijten is?

2.3. Onderzoeksmethode en bronnenanalyse

We zullen eerst een brede context scheppen en relevante achtergrondinformatie verstrekken, om daarna dieper in te gaan op de case van de barges tussen Brugge en Duinkerke. Door een aantal citaten uit de authentieke documenten te integreren, hopen we, zonder er evenwel in te overdrijven, het geheel een zekere dynamiek mee te geven. We zullen ondermeer gebruik

² Pauwels W., “Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw.” In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp. 37-67.

Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: Biekorf 92 / 2, 1992, pp. 155-178.

Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840.” In: Biekorf, 92 / 3, 1992, pp. 252-264.

maken van pachtcontracten, briefwisseling, rekeningen, collecteboeken, bouwplannen en resoluties. Het feit dat we vooral zullen werken op basis van primair zeventiende- en achttiende-eeuws bronnenmateriaal, brengt een aantal specifieke moeilijkheden met zich mee. Leesbaarheid en structuur zijn geen evidentie en gaandeweg zullen we ook merken dat we vaak de gevangene van onze bronnen zijn. Wanneer bepaalde zaken minder aan bod komen heeft dit niet alleen te maken met het belang dat we eraan hechten of de relevantie ervan voor het onderzoek, maar ook met de soms beperkte informatie die de bronnen ons aanreiken. Bepaalde zaken zullen onrechtstreeks moeten worden afgeleid en we zullen verplicht witruimtes moeten laten omdat we eenvoudigweg niet over het nodige bronnenmateriaal beschikken. Ons bewust van dit soms beperkte en eenzijdige karakter van het bronnenmateriaal, zullen we toch trachten om, door zo dicht mogelijk bij de onderzoeksvragen te blijven, een zo compleet mogelijk beeld te op te hangen van het hier onderzochte thema.

3. Mobiliteit en transportmogelijkheden in de Nieuwe Tijd

Het overgrote deel van de verplaatsingen die de modale man in de middeleeuwen maakte verliepen eenvoudigweg te voet. De afstanden die men toen overbrugde waren vaak miniem, want grote en lange verplaatsingen maken was voor velen te duur en bovendien een hachelijke onderneming. Tot op zekere hoogte gaat dit ook nog op voor de Nieuwe Tijd, maar gaandeweg zal deze periode zich kenmerken als een tijd waarin de mensen heel wat mobieler werden. Bevolkingsgroei, urbanisatie en economische ontwikkelingen lagen hierbij aan de basis. Zich (over grotere afstanden) verplaatsen werd meer en meer een noodzaak. De staat van de meeste landwegen zouden echter, net als in de middeleeuwen, nog lange tijd lamentabel blijven. De oude heirbanen, de onverharde aardewegen en de zandpaden werden immers niet onderhouden door de overheid, maar het waren de eigenaars van de naburige gronden die de wegen min of meer begaanbaar en berijdbaar moesten zien te houden. De wegen waren stoffig, modderig en door de vele ‘*quaede gaten*’ uiterst oncomfortabel. Pas in de loop van de eerste helft van de achttiende eeuw verbeterden de omstandigheden door de aanleg van steenwegen. De eerste trajecten die in Vlaanderen werden aangelegd verbonden onder meer Gent met Brussel en Brugge met de kust. Het zou echter nog tot de tweede helft van de achttiende eeuw duren vooraleer de belangrijkste steden in Vlaanderen en Brabant met geplaveide wegen verbonden waren.³ Dan nog had Vlaanderen, dankzij haar rol als economisch centrum, al een zekere voorsprong inzake weginfrastructuur en beschikte men er, aldus Voltaire, samen met Frankrijk over de beste landwegen.⁴

Een ander probleem dat gepaard ging met het reizen over land, was dat de wegen zeer onveilig waren. Het banditisme was algemeen verspreid en struikrovers, landlopers en ander gespuis lagen steeds op de loer. Alleen reizen was uiterst risicovol. Het reizen in groep was dan ook sterk aangewezen, maar bood daarom nog geen garanties.⁵

In deze context is het te begrijpen dat het zich verplaatsen langs de binnenwateren een aantrekkelijk alternatief bood voor de weinig aantrekkelijke landwegen. Het vervoer per schip bleek dan ook de meest aangewezen oplossing te zijn. We zullen er verder dieper op ingaan, maar eerst willen een aantal courante vervoersmiddelen uit de Nieuwe Tijd schetsen.

³ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 30.

⁴ Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, Gent, Ugent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, p. 11.

⁵ Louwagie Ch., De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, pp. 35-38.

3.1. Paarden, karren en koetsen

Zij die voldoende geld bezaten hadden vaak een paard en eventueel ook een kar ter beschikking. Boeren laadden er bijvoorbeeld hun waren op en gingen er vervolgens mee naar de markten. Meestal ging het echter om korte afstanden, maar dan nog was het zich verplaatsen langs de landwegen geen lachertje. Voor kleine verplaatsingen binnen de stad bestonden er ook door paarden getrokken sledes. Deze bestonden uit een wagenbak waar geen wielen, maar wel met ijzer beslagen liggers op gemonteerd waren.⁶

Wie over meer middelen beschikte en grotere verplaatsingen moest maken kon daarvoor een koets gebruiken. Enkel de zeer welgestelden hadden er één in hun bezit. In de loop van de zeventiende eeuw nam het gebruik ervan toe, maar in de Nederlanden was het al bij al nog een zeldzame verschijning. In Frankrijk en in grote steden als Parijs doken er veel meer op. Voor echt verre afstanden werden reiswagens met twee, vier of zes paarden gebruikt. Het comfort ervan liet echter sterk te wensen over. Bij elk putje of elke oneffenheid in de weg werd je als reiziger dooreen geschud en het over de weg dokkeren van een koets zorgde voor het nodige lawaai. In de zomer waren de wegen bovendien zeer stoffig en in de winter veranderden ze vaak in modderpoelen, waarin diepe sporen werden getrokken en waarin men slechts moeizaam vooruitkwam. Vaak had men ook af te rekenen met as- en wielbreuken, vermoeide paarden en een gebrek aan verversingsposten en overnachtingsmogelijkheden.

Voor de iets minder gefortuneerden werd het in begin van de zeventiende eeuw ook mogelijk om koetsen, al dan niet op georganiseerde basis, te huren. In Frankrijk werd bijvoorbeeld 'la carosse à sous' ingevoerd. Passagiers konden dan voor een vaste prijs en volgens een vast uurschema van de ene plaats naar de andere reizen.⁷ Meestal echter werd het vertrekuren bij dergelijke diensten nogal vaag omschreven met 's morgens', 's namiddags' of 'wanneer er voldoende volk is'. Van een vaste en efficiënte dienstregeling was dus nog geen sprake. Vanaf het midden van de zeventiende eeuw kwam daar dankzij het ontstaan van postdiensten en lijnkoetsen met geregelde tijdschema's, verandering in. De oprichting van dergelijke diensten had te maken met de toenemende centralisatiepolitiek die toen gevoerd werd, snellere en betere verbindingen moesten immers bijdragen tot een efficiënter functionerende staat. Dikwijls waren de post- en lijnkoetsdiensten in privé-handen, maar vaak hield de overheid

⁶ Louwagie Ch., *De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers*, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, p. 39.

⁷ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, p. 158.

toezicht en werden er reglementen uitgevaardigd. Het bedrijf *Thurn und Taxis* is wellicht het meest bekende.⁸

In de loop van de zeventiende en vooral achttiende eeuw kenden de koetsen wel een aantal belangrijke evoluties die het comfort en gebruiksgemak verbeterden.⁹ Het draaiende voorstel, een ophanging die de schokken opving, het lichter maken van de koets waardoor men aan snelheid won, maar ook meer herbergen, verversingsposten voor de paarden en betere wegen maakten het reizen per koets iets aantrekkelijker. In Vlaanderen deden de Staten en het Oostenrijkse bewind gedurende de achttiende eeuw belangrijke inspanningen om de weginfrastructuur te verbeteren. De heffing van barrière rechten zorgde mee voor de financiering. Wanneer aan het eind van de achttiende eeuw ook de snellere diligence, een sterk verbeterde uitvoering van de oude wagens en koetsen, in gebruik kwam, won deze vorm van transport dan ook meer en meer aan belang.

3.2. Beurtveren

Reeds in de vijftiende eeuw voeren er beurtveren langs de binnenwateren. Over het algemeen waren het hoge, platte en breedgetuigde zeilschepen van dertig tot zestig ton. Het waren pleiten die meestal op windkracht voeren, maar toch werden er ook paarden en boottrekkers ingezet om deze schepen voort te bewegen. Beurtveren werden in de eerste plaats ingezet om goederen over langere afstanden te transporteren. De marktschepen, die we in de volgende paragraaf zullen toelichten, stonden eveneens in voor het vervoer van goederen, maar zij overbruggen veel kortere afstanden. Het recht om met de beurtveren de varen, werd door de op het netwerk aangesloten steden verpacht aan de meestbiedende schippers. Het vaartuig zelf was meestal geen eigendom van die steden, maar was in handen van de schippers zelf. De afvaarten hadden gemiddeld één keer per week plaats. De stad Gent groeide in de zestiende eeuw uit tot een belangrijk centrum voor een aantal beurtlijnen. Wekelijks vertrokken er verschillende beurtveren naar onder andere Aalst, Kortrijk, Menen, Mechelen, Doornik, Antwerpen, Rijsel en Armentières. De vervoerde handelswaar werd in grote tonnen opgeslagen en men betaalde per voet inhoud van de ton een tiental schellingen groten. De schippers stonden ook borg voor de waren die ze vervoerden en wanneer de binnenwateren in de winter dichtvroren, probeerde men de goederenstroom te verzekeren door karren en

⁸ Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, p. 55.

⁹ Louwagie Ch., De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, p. 42.

wagens in te leggen. Brieven en poststukken gingen niet mee met de beurtveren, dit privilege was voorbehouden aan de postdiensten.

Naast goederen namen sommige beurtveren ook passagiers mee aan boord. Een vroeg voorbeeld hiervan treffen we aan op het einde van de vijftiende eeuw in de Noordelijke Nederlanden, meer bepaald op de beurtveerlijn tussen Amsterdam, Utrecht en Dordrecht. Daar was een interstedelijke overeenkomst uitgewerkt om goederen en personen, volgens een vaste dienstregeling, tussen de verschillende centra te vervoeren. In de decennia die er op volgden, sloten de rest van de Hollandse steden zich op het steeds uitbreidende netwerk aan en tegen het einde van de zeventiende eeuw waren er, vooral dan via Antwerpen, ook verbindingen met de Zuidelijke Nederlanden. In onze streken lijkt in het beurtveerverkeer de klemtoon eerst en vooral op het goederentransport gelegen te hebben, maar later reisden ook frequent passagiers mee.

Ondanks het feit dat beurtveren sterk afhankelijk waren van het weer en gebonden waren aan stromingen en getijden bleven de beurtschepen tot ver in de negentiende eeuw onder zeil.¹⁰

Belangrijk is dat beurtveren en ook marktschepen, zoals we in de volgende paragraaf zullen zien, de kiemen in zich droegen voor een nieuwe fase in het verkeerswezen.

3.3. Marktschepen of venten

Het uitvaren van marktschepen was één van de vroegste manieren van georganiseerd passagiersvervoer. Reeds in de vijftiende eeuw was er sprake van venten die op marktdagen naar onder andere Veurne, Diksmuide en St. Winoksbergen voeren en naar het einde van de zestiende eeuw toe ontstond er een heel netwerk waar talrijke steden en dorpen op aangesloten waren. Dergelijke binnenvaartscheepjes werden speciaal ingelegd en boeren, handelaars, ambachtslieden en marktgangers konden tegen een betaalbare vergoeding in deze door paarden- of mankracht getrokken schuiten plaatsnemen en zich zo begeven naar de plaats waar er markt gehouden werd. Er werd van alle soorten koopwaar meegevoerd. Onder meer huiden, kaas, boter, graan en fruit werden op het schip geladen om vervolgens op de markt verkocht te worden. Boeren en handelaars konden nu snel en makkelijk hun waren aan de man brengen en de marktschepen betekenden op economisch vlak dan ook een hele vooruitgang.¹¹ Belangrijk was ook dat marktschepen, net als andere schepen die in openbare

¹⁰ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 29.

¹¹ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge

dienst voeren, vrijgesteld waren van tollens en passagegeld aan sluizen en bruggen. Steden en vorsten hadden het alleenrecht om een dergelijke dienst te organiseren en zij verpachtten hun marktschepen in het openbaar, aan de meest biedende schippers. Zij kregen dan het recht om *'de vente te voeren ende der poortrie ende coopliden te gheriefen'*.¹² Bij een dergelijke verpachting, die vaak in een met bidders gevulde herberg plaatsvond, werden allerlei zaken strikt vastgelegd. Zo bepaalde men de vertrektijden voor de winter en de zomer, de rechten en plichten van de schipper, de tarieven voor passagiers en lading en ook de sancties bij eventuele overtreding van de overeenkomst.¹³ De Sociëteit van Het Nieuw Gedelf, waar de steden Brugge, Veurne en Duinkerke deel van uitmaakten en waar we het verder nog uitgebreid zullen over hebben, verpachtte ook dergelijke marktschepen.¹⁴ Ze brachten marktgangsters naar onder andere de parochies Zandvoorde, Snaaskerke, Leffinge, Slijpe, Diksmuide, Ieper, Brugge en Nieuwpoort.¹⁵

Belangrijk in het kader van dit werkstuk is dat de marktschepen de directe aanzet tot een nieuwe fase in het verkeerswezen vormden: de barges en de georganiseerde trekvaarten die het verkeer vanaf de zeventiende eeuw tot een heel stuk in de negentiende eeuw zouden domineren.¹⁶ Dat het uiterlijk verschil tussen een marktschip en een barge vaak verwaarloosbaar klein was, konden we opmaken uit het feit dat soms *'voor marctschip eene oude bargie gebruyckt'* werd.¹⁷ We zullen nu vanaf de volgende paragraaf dieper op die barges ingaan.

3.4. Trekschuiten of barges

Barges zorgden in het begin van de zeventiende eeuw inzake mobiliteit voor een ware revolutie. De vernieuwing lag echter niet in het concept van een door paarden of boottrekkers getrokken schip. De barge was immers niet nieuw als transportmiddel. Reeds in de vijftiende eeuw voeren schepen met behulp van man- of paardenkracht. Het paard liep, vergezeld van een 'jager' langs het water op het jaagpad en was met het schip verbonden via een touw of

tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 34.

¹² Ibidem, p. 30.

¹³ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: Biekorf, 92 / 3, 1992, pp. 155-158.

¹⁴ SAB, Oud Archief, nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en milegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale (1690-1691).

¹⁵ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp. 61.

¹⁶ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: Biekorf, 92 / 3, 1992, pp. 158.

¹⁷ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1768).

ketslijn. Vandaar dat men ook spreekt van ‘ketsen’ in plaats van voorttrekken. De paardenkracht zorgde niet per se voor meer snelheid, maar garandeerde wel continuïteit. De verplaatsing gebeurde dan ook regelmatig dan wanneer men zuiver van de windkracht afhankelijk was. Op die manier was een barge veel minder afhankelijk van de weersomstandigheden dan andere vervoermiddelen uit die tijd.¹⁸ Koetsen kwamen op slechte en modderige landwegen niet zo veel sneller vooruit dan een trekschuit, waarvan de snelheid rond de 7 km per uur lag.¹⁹ Wanneer er voldoende wind was kon het iets sneller gaan, want de barges beschikten vaak over een zeil dat men onder goede omstandigheden niet naliet te gebruiken.

De grote innovatie in het begin van de zeventiende eeuw lag niet in het vervoermiddel zelf. De lange schepen met een kajuitachtige opbouw²⁰ kenden trouwens in de loop van de tijd nauwelijks evoluties.²¹ De grote vernieuwing lag daarentegen in de organisatie die men rond de barges ging uitbouwen. Er kwamen heel het jaar door dagelijkse afvaarten, die gebonden waren aan goed geregelde uurroosters met precieze vertrek- en aankomsttijden. Voortaan zouden elke dag en dus niet alleen meer op marktdagen, passagiersscheepjes afvaren. Het element ‘tijd’ kreeg een nieuwe dimensie en het werd mogelijk om een betrouwbare, makkelijke en bovendien relatief goedkope service uit te bouwen die vrij veel passagiers in één keer kon vervoeren.²² Een barge kon, uiteraard afhankelijk van de grootte, twintig tot zestig passagiers meenemen. In de Zuidelijke Nederlanden waren de barges merkkelijk groter dan deze die in de Republiek voeren.

¹⁸ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 29.

¹⁹ De Vries J., Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839), Wageningen, 1978, p. 102.

²⁰ Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, p. 74.

²¹ Louwagie Ch., De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, p. 43.

²² Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 29.

Uit de volgende figuur blijken de verschillen tussen drie verschillende barges²³ :

Barge	Gent-Brugge	Brugge-Duinkerke	Leiden-Den Haag
Lengte	74-84 A'damse voet	55-58 A'damse voet	36 A'damse voet
Breedte	13,5-17 A'damse voet	10 A'damse voet	6,2 A'damse voet
Aantal passagiers	60 à 70	38	17

Een ander aspect van de vooruitgang was dat men op het vlak van infrastructuur extra inspanningen ging leveren. De loop van de te nauwe en meanderende natuurlijke waterlopen werd verder aangepast en er werden nieuwe kanalen aangelegd. Het netwerk van waterlopen werd nog meer uitgebreid en steeds meer plaatsen werden met de barge bereikbaar. Dankzij de nieuwe manier van passagiersvervoer werd men in de zeventiende eeuw heel wat mobieler, maar ook meer tijdsgebonden. De barges wonnen steeds meer aan populariteit en werden dan ook door iedereen geprezen als een betrouwbaar, comfortabel en bovendien goedkoop vervoersmiddel.²⁴ In een wereld waar het reizen over landwegen uiterst oncomfortabel en onveilig was, bood de trekschuit of barge dus een aantrekkelijk alternatief. Het succes van de barge staat in de literatuur overigens bekend als de 'trekvaartkoorts'.

De Fransman Lemaître tekende tijdens zijn reis door de Nederlanden de volgende bevinding op omtrent het reizen met de barge:

*“Un cheval tirera un bateau cinquante fois plus pesant qu'un charoy et par ce moyen la commodité du voyageur est très grande. Un homme ne perdant pas de temps, parce qu'il ne laisse pas d'écrire, de disner et de dormir pendant qu'il voyage. Aussi en ménageant le temps qui lui est cher, il y trouve la plus grande commodité qu'un pays puisse fournir.”*²⁵

²³ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 53.

²⁴ Louwagie Ch., De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, p. 36.

²⁵ Ibidem, p. 37.

4. Het ontstaan en de ontwikkeling van het waterwegennetwerk en de trekvaart

4.1. Introductie

In de Lage Landen, maar ook in andere delen van Europa bestonden er reeds heel wat natuurlijke waterlopen waarop scheepvaart mogelijk was en waarlangs men in feite makkelijk kon reizen. Toch werden deze rivieren lange tijd hoofdzakelijk gebruikt voor vrachtverkeer. Binnenschepen of '*bilanders*' zorgden er voor het transport van goederen en koopwaar. Eens per jaar werden deze vaarten geschouwd door de hoogbaljuw²⁶, maar verder werd er niet zoveel aandacht aan besteed. Onder invloed van een toenemende bevolking, urbanisatie en groeiende economische activiteiten kwamen de waterwegen gedurende de zeventiende eeuw echter meer in de belangstelling te staan en in heel Europa ging men waterlopen verdiepen, verbreden, rechttrekken en met elkaar verbinden. Op die manier groeide een uitgebreid netwerk van (trek)vaar(t)routes dat handelaars en reizigers in staat stelde om het hele continent te doorkruisen. Het begrip mobiliteit kreeg daarmee ook een heel nieuwe invulling. Het feit dat men bij het verbeteren van de verkeersinfrastructuur vooral investeerde in waterwegen en niet in landwegen, had alles te maken met de hogere kostprijs en het veel geringere comfort die aan het reizen over land verbonden waren. Het zou in de meeste Europese landen nog tot het einde van de achttiende eeuw duren vooraleer men ook fors in landwegen ging investeren. Vlaanderen vormde hierop een uitzondering. Vooral door haar economische positie en door het toedoen van het Oostenrijkse bewind, maar ook dankzij het initiatief van de lokale besturen, beschikte Vlaanderen reeds halverwege de achttiende eeuw over een vrij uitgebreid wegennet.²⁷

Zoals we reeds eerder zagen werden in de vijftiende eeuw met de beurtveren en marktschepen, de eerste stappen gezet naar passagiersvervoer langs de binnenwateren. De belangrijkste stap in de verdere ontwikkeling hiervan kwam er dankzij de eerste georganiseerde trekvaarten met barges. Men zou dit het best van al kunnen vergelijken met hetgeen een paar eeuwen later gebeurde met de opkomst van de spoorwegen.²⁸ Belangrijke steden en economische centra werden met elkaar verbonden en passagiers konden zich voortaan langs een steeds uitbreidend waterwegennet en volgens een vaste dienstregeling,

²⁶ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf." In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 155.

²⁷ Moorkens P., *De trekvaart tussen Gent en Brugge*, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, p. 11.

²⁸ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., *Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge*, Gent, Stad Gent, 1993, p. 36.

comfortabel en relatief goedkoop verplaatsen. De eerste trekvaarten ontstonden, niet zoals men misschien zou verwachten, in Holland, maar wel in Brabant en Vlaanderen. In hetgeen verder in dit werkstuk volgt zullen we ons concentreren op de situatie in Vlaanderen, maar een korte bespreking van de ontwikkelingen in Brabant en in de Noordelijke Nederlanden, tenslotte toch het ‘waterland’ bij uitstek, zullen niet ontbreken. Andere Europese landen laten we buiten beschouwing, aangezien dit ons te ver zou leiden. We kunnen wel meegeven dat het fenomeen ‘trekvaarten’ daar iets minder furore maakte dan dat dit in de Nederlanden het geval was, maar ook in Noord- en Zuid Frankrijk en in de Italiaanse Po-vlakte ontwikkelden zich trekvaartdiensten.

4.2. Het waterwegennetwerk en de trekvaart in de Noordelijke Nederlanden

De nieuwe vorm van passagierstransport vond ook in de Noordelijke Nederlanden snel ingang. De stadsbesturen in de Verenigde Provinciën organiseerden gedurende de 17^{de} eeuw niet minder dan 232 bargelijnen. Men kon er dan ook terecht spreken over een ‘trekvaartkoorts’.²⁹ In tegenstelling tot de Zuidelijke Nederlanden, waren het niet de steden en hun hoge ambtenaren of de overheid die de trekvaarten rechtstreeks beheerden. De stadsmagistraten en een aantal van hun lager geplaatste commissarissen hadden vooral een controlerende functie. Zo vaardigden ze ondermeer richtlijnen uit inzake uurregelingen, de kostprijs van een reis en het type trekschuit. Het concrete bestuur en het monopolie van de trekvaartlijnen lag echter bij de schippers en hun gilden. Het waren ook zij die extra kapitaal bijeenbrachten en de barges in bezit hadden.³⁰

De ontwikkeling van de waterwegen in het Noorden kunnen we opdelen in drie periodes: een eerste fase van sterke ontwikkeling, daarna een fase van stagnatie en een derde fase met opnieuw een ‘trekvaartboom’. Het eerste door trekschuiten bevaarbare kanaal was dat van Groningen naar Zuidbroek. Het werd in 1622 voltooid en had de bedoeling de ietwat afgelegen regio toegankelijker te maken. Zes jaar later werden ook Utrecht en Amsterdam via een kanaal verbonden, waardoor de reistijd tussen beide steden aanzienlijk werd ingekort. Deze eerste kanalen werden echter niet hoofdzakelijk aangelegd voor het vervoer van passagiers en de dienstverlening was dan ook miniem.

²⁹ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”. In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 160.

³⁰ De Vries J., *Barges and capitalism. Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Wageningen, 1978, pp. 121-123.

De eerste fase waarin het aanleggen van kanalen met het oog op passagiersvervoer een echt hoge vlucht nam, is te situeren in de periode 1632-1647 (zie figuur 1). Rond de steden Amsterdam, Groningen, Leeuwarden en Delft ontstonden toen vier, los van elkaar staande netwerken van trekvaartroutes met een degelijke dienstverlening. Tegen 1648 daalde de trekvaartkoorts echter en kwam er een stagnatie in de ontwikkeling. De reden hiervoor was waarschijnlijk een tekort aan werkkrachten voor de toch wel zeer arbeidsintensieve kanalenbouw. Het is pas in 1656 dat er opnieuw massaal waterwegen werden aangelegd. Deze tweede trekvaartboom (zie figuur 2) waarin ook het element van onderlinge competitie speelde, zou tot 1665 duren en zou voor een forse uitbreiding van de kanaalinfrastructuur zorgen. De vier bestaande netwerken werden met elkaar verbonden tot één groot netwerk en overall langsheen deze vaarten werden er trekvaartdiensten georganiseerd. Bijna alle belangrijke steden en economische centra waren voortaan door een efficiënt transportsysteem met elkaar verbonden.³¹

³¹ De Vries J., Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839), Wageningen, 1978, pp. 56-73.

Figuur 1 : De waterwegen in de Noordelijke Nederlanden na de eerste 'trekvaartboom' (1650).³²



³² De Vries J., *Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Wageningen, 1978, p. 60.

Figuur 2 : Het waterwegennetwerk in de Noordelijke Nederlanden na de tweede 'trekvaartboom' (1665).³³



³³ De Vries J., *Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Wageningen, 1978, p. 65.

4.3. Het waterwegennetwerk en de trekvaart in Vlaanderen en Brabant

Het is niet de bedoeling om in de volgende paragrafen een gedetailleerd overzicht te geven van alle verbindingkanalen en stukjes rivier die in Vlaanderen en Brabant tussen de zestiende en de achttiende eeuw door barges bevaren werden. Veeleer willen we een algemeen beeld schetsen door een aantal belangrijke vaarroutes aan te stippen (zie figuur 4). We zullen daarbij het meeste focussen op de verbinding tussen Brugge en Duinkerke, waar het werkstuk tenslotte in essentie om draait. De andere vaarten die hier aan bod zullen komen zijn bovendien overwegend waterwegen die direct in verbinding stonden met de steden langs deze vaarroute. Op die manier integreren we ook het gegeven van het Nieuw Gedelf, waarover meer in paragraaf 4.3.6., in een ruimer kader. Volledigheidshalve beginnen we ons overzicht echter met de twee belangrijkste binnenvaartwegen in Brabant.

4.3.1. De Brusselse Vaart of het Willebroekkanaal

Met de aanleg van de Brusselse Vaart, één van de oudste bevaarbare kanalen, werd ondanks het protest van de stad Mechelen, die haar economische belangen geschaad zag omdat zij als enige tol mocht heffen op de Zenne, tussen 1522 en 1561 een verbinding gerealiseerd waarmee Antwerpen, Brussel en de belangrijkste Brabantse steden onderling sneller bereikbaar werden. Een omweg langs de Zenne en de aldaar geheven tol was niet meer nodig. Nadat de werken aan de nieuwe waterweg voltooid waren, kreeg het stadsbestuur van Brussel in 1562 een privilege van de Spaanse vorst Filips II om een openbare veerdienst op te starten tussen Brussel en Antwerpen. De veerdienst en de kanaalinfrastructuur werden uit vrees voor een Mechelse boycot, onder koninklijke bescherming geplaatst. Dat deze vrees gegrond was blijkt uit een document uit 1563 waarin te lezen staat dat schuiten werden gehinderd en dat men probeerde schippers over boord te gooien.³⁴

Het is niet meteen duidelijk of de veerdienst van in het begin met trekschuiten voer. Pas vanaf 1618 kunnen we met zekerheid zeggen dat er boottrekkers of lijnlopers werden ingeschakeld en nog enkele jaren later werd de Brusselse barge ook door paarden voortgetrokken. Passagiers konden elke dag, zowel in de zomer- als in de wintermaanden, vanuit Brussel inschepen naar Willebroek. De schuit vertrok reeds vroeg in de ochtend om zes uur, in de winter echter voer men een uurtje later af. Als alles volgens schema liep, arriveerde men na twee en een half uur en na vier keer versast te zijn, in Willebroek. Daar bevond zich een

³⁴ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, pp. 36-37.

sluizencomplex en wat verder mondde het kanaal uit in de Rupel. Passagiers die na het bijna dertig kilometer lange traject nog verder naar Antwerpen wilden, moesten dan overstappen op een groot binnenvaartschip dat ‘De Heude van Brussel’ heette. Daar het een vrij groot zeilschip betrof, kon het alleen uitvaren bij hoogtij en bij voldoende wind. Klokvastheid was hier dan ook niet gegarandeerd.³⁵

4.3.2. *Het kanaal tussen Mechelen en Leuven*

Hoewel de vaart tussen Mechelen en Leuven en de ermee gepaard gaande trekvaartdienst, pas in de tweede helft van de 18^{de} eeuw gerealiseerd werd en daarmee in feite een laatkomer was in het hele trekvaartgebeuren, willen we er volledigheidshalve toch even kort op ingaan. Het delven van de vaart gebeurde in de periode 1750-1762. De ‘*eersten steeck*’ werd gegeven door de toenmalige landvoogd, Karel van Lorreinen, die trouwens zeer hoog opliep met het project.³⁶ Onmiddellijk na de voltooiing van de nieuwe vaart werd door Leuven een octrooi aangevraagd en verkregen, om op dit kanaal een bargedienst te mogen inleggen. De lijn kende onmiddellijk succes en bleek ondanks de opkomende concurrentie van verbeterde landwegen en postdiensten, zeer rendabel te zijn. Het feit dat het hier om een zeer comfortabele en luxueuze trekschuit ging, was daar niet vreemd aan.³⁷ In 1777 betaalde men negen stuivers voor een enkele reis van Leuven naar Mechelen en vice versa. Indien men in het meer comfortabele roef wou plaatsnemen diende men daar nog eens drie stuivers extra voor neer te tellen. In de winter kwam daar nog een stuiver bovenop voor de verwarmingskosten. Het roef was immers uitgerust met een kachel.³⁸

4.3.3. *De verbinding tussen Brugge, Damme en Sluis: De Verse Vaart*

Brugge, Damme en Sluis waren reeds met elkaar verbonden door de natuurlijke loop van het Zwin. Vanaf de middeleeuwen werd de kronkelende loop van de rivier door het veelvuldige uitbaggeren steeds rechter getrokken. Deze waterloop, die bedoeld was als afwateringskanaal, maar ook als vaarweg werd gebruikt, kreeg zo meer en meer het uitzicht van een kanaal en

³⁵ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, pp. 36-38.

³⁶ Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, p. 42.

³⁷ Ibidem, p. 41.

³⁸ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 177.

men noemde haar dan ook de Zoute (Zoete) Vaart. Daar dichtslibbing en verzanding steeds dreigden, kostte het de Bruggelingen veel moeite om de waterweg bevaarbaar te houden en in 1548 werd beslist om een nieuwe, meer rechtlijnige, ‘verse’ vaart aan te leggen.³⁹ In de periode 1548-1564 werd van in Damme tot in Sluis, deels langs de loop van de Zoute Vaart, het eerste deel van de Verse Vaart aangelegd en in Mude werd, bij de aansluiting met het Zwin, een groot sas gebouwd. In de twee jaren die er op volgden werd ook het traject tussen Brugge en Damme afgewerkt.⁴⁰ Voortaan kon men, vertrekkende van aan de Dampoort in Brugge, langs de Verse Vaart, tot in Sluis varen. Dit bood aan Brugge de kans om via het Zwin, hoewel daar steeds verzanding dreigde, in verbinding te staan met de Noordzee, wat uiteraard een belangrijke economische troef was. In 1604 echter, tijdens de perikelen van de Tachtigjarige Oorlog, viel Sluis in handen van de Hollanders en verloor Brugge haar uitweg naar de zee.⁴¹ De Verse Vaart boette sterk aan belang in, hoewel er in 1619 nog een uitdieping plaatsvond. Deze drong zich op als gevolg van een sterk toegenomen waterdebiet, voortkomende uit de toen aangelegde verbinding tussen Brugge en Gent.⁴² Op die manier werd voorkomen dat de vaart verwaarloosd werd. Dit was maar goed ook want na de Vrede van Münster in 1648, die een einde maakte aan de Tachtigjarige Oorlog, kwam de Verse Vaart opnieuw in de belangstelling en werd er een trekvaartdienst op georganiseerd. Reizigers konden tweemaal per dag met de barge van Brugge naar Sluis varen.⁴³ Zowel ’s morgens als ’s middags vertrok er dan *‘ene bequaeme bargie opden voet van de cleene bargien iegenwoordigh vaerende van Nieuwpoort op Veurne ende Dunckercke.’*⁴⁴

4.3.4. Het kanaal Brugge – Gent: De Brugse / Gentse Vaart of de Zuidleie

De benaming Zuidleie werd al van oudsher gebruikt om het afwateringskanaal van het zuiden van de stad Gent aan te duiden. In het begin van de 14^{de} eeuw liep het kanaaltje tot in Hansbeke. Gedurende diezelfde eeuw werden er door Brugge plannen gemaakt en uitgevoerd, om de waterloop door te trekken en daarmee, door de uitschurende werking van

³⁹ Coornaert M., De geschiedenis van de Zwinstreek: bewoning, economie en militaire activiteiten., Knokke-Heist, Coornaert, 1989, p 23.

⁴⁰ SAB, Oud Archief, nr. 288, rekeningen van het ‘Ghedelf nieuwe varsche vaert’ van Brugghe naer Sluys (1548-1575).

⁴¹ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: Bachten de kupe, 5, 1963, p. 1.

⁴² Timmerman J., De Brugse haveninfrastructuur in de 18^e eeuw (1700-1790), Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 2000, s.p.

⁴³ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 41.

⁴⁴ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 160.

het water, de verzanding van het Zwin tegen te gaan. De Gentenaren vreesden echter dat de nieuwe verbinding ook voor scheepvaart zou worden aangewend, waardoor de voor Gent lucratieve graanhandel met Artesië, wel eens naar Brugge zou kunnen worden afgeleid. Het project werd door de Gentenaren met geweld in de kiem gesmoord en de Bruggelingen moesten zich tevreden stellen met een dam nabij Aalter. Hierdoor kon het water wel tot in Brugge en verder naar het Zwin stromen, maar werd scheepvaartverkeer tussen beide steden onmogelijk.⁴⁵ In 1604 echter gingen zowel Sluis als Sas van Gent verloren aan de Noordelijke Nederlanden. Hierdoor werden zowel Brugge als Gent afgesneden van de zee, respectievelijk de Verse Vaart en de Sassevaart verloren zo een groot stuk van hun betekenis. Door een gemeenschappelijke nood gedreven, zouden Brugge en Gent voortaan moeten samenwerken en door middel van een nieuw kanaal zouden beide steden proberen om met Oostende en dus met de Noordzee in verbinding te komen. Het zou echter nog tot 20 juli 1613 duren vooraleer er in de kwestie een definitieve doorbraak kwam. Toen kenden de Zuid-Nederlandse vorsten Albrecht en Isabella immers een octrooi toe aan de Staten van Vlaanderen om het verbindingskanaal tussen Brugge en Gent aan te leggen. In totaal zouden zeshonderdduizend gulden worden aangewend voor het herstellen van de Vlaamse haveninfrastructuur en voor het delven van een aantal nieuwe kanalen. Hiermee werd een soort trendbreuk gemaakt, want kanalenbouw was steeds het initiatief van de steden geweest, maar nu was het de overheid, met name de Staten van Vlaanderen die de verantwoordelijkheid over het project zou dragen.⁴⁶ Voor de aanleg van de nieuwe verbinding tussen Brugge en Gent zou gebruik gemaakt worden van de bestaande Zuidleie tussen Brugge en Aalter, van de Durme tot in Vinderhoutte en ook een klein stuk van de Lieve, een reeds in de 13^{de} eeuw aangelegde waterweg tussen Brugge en Damme, zou deel uitmaken van de nieuwe vaart. Deze stukken zouden dan met een nieuw te delven kanaal verbonden worden. Ook moest de Ieperlee tussen Brugge en Plassendale verbreed en verdiept worden om de massa water die uit de Zuidleie zou voortvloeien op te vangen.⁴⁷ Op 3 september 1613 startten de werken en ondanks moeilijkheden met financieringen en later ook Hollandse aanvallen, werd de 42 km lange vaart op 20 december 1624, nadat de Staten uitstel hadden verleend,⁴⁸ helemaal voltooid. Toch was er sinds mei 1623 reeds scheepvaartverkeer mogelijk en in dat jaar voeren voor het

⁴⁵ Timmerman J., De Brugse haveninfrastructuur in de 18^e eeuw (1700-1790), Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 2000, s.p.

⁴⁶ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, pp. 13-14.

⁴⁷ RAG, Oud Archief, Fonds Staten van Vlaanderen, nr. 545, resolutieboek (1613).

⁴⁸ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: Bachten de kupe, 5, 1963, p. 3.

eerst ook twee barges tussen Brugge en Gent. Het ging om grote en zeer luxueuze trekschuiten die uitgebaat werden door de Staten van Vlaanderen.

Het reizen langs deze vaart was zeer comfortabel en het kanaal werd geprezen omdat er onderweg geen belemmeringen van dammen of sluizen waren en omdat de doorvaart tol- en belastingvrij was. Soms werden wel heffingen gedaan, maar enkel wanneer er extra geld nodig bleek te zijn voor de onderhoudswerkzaamheden. Naast een belangrijke economische functie fungeerde het nieuwe kanaal ook als een soort verdedigingslinie tegen de Hollandse geuzen. De aanleg van het kanaal vond voor het grootste gedeelte plaats tijdens het zogenaamde Twaalfjarig Bestand (1609-1621), een korte periode van rust tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Tegen dat het bestand echter op haar einde liep, waren langs de zuidzijde van de vaart reeds een reeks forten en kleine versterkingen aangelegd. Het gebied ten noorden van het kanaal werd een soort ontvolkt niemandsland, overgeleverd aan plunderingen door Hollanders en vrijbuiters.⁴⁹

4.3.5. Het kanaal Brugge – Oostende

Nog voor de werken aan de Brugse Vaart waren voltooid, begon men reeds aan een verbinding tussen Brugge en Oostende. Nadat Duinkerke in 1658 voor Vlaanderen verloren ging, was men voortaan verplicht om alle aandacht op de haven van Oostende te richten. Daarnaast was ook door de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) tussen Holland en Spanje, het belang van Oostende als havenstad sterk toegenomen. De Hollanders beletten immers de Zuid-Nederlanders de toegang tot de zee door Sluis, Sas van Gent en de Westerschelde te blokkeren, wat in sterke mate de economie van de Spaanse Nederlanden belemmerde. Ook de verbinding van Brugge met de zee via het Zwin was dus onbruikbaar geworden. Nadat Oostende in 1604, na een driejarig beleg door de Spanjaarden op de Hollanders heroverd werd, was dan ook alle hoop op haar gericht. Door Oostende door middel van een kanaal met het binnenland te verbinden, zouden de Zuid-Nederlanders opnieuw toegang hebben tot de zee. De aartshertogen Albrecht en Isabella, die er tijdens hun bewind over de Zuidelijke Nederlanden (1595-1633) alles aan deden om de regio uit de economische problemen te halen, waren grote voorstanders van dergelijke projecten. Dit blijkt onder meer uit een inlevering die ze deden op de toelage voor hun hofhouding, ten voordele van de bouw van kanaal- en haveninfrastructuur.⁵⁰ De Staten van Vlaanderen stemden hier, na wat aandringen

⁴⁹ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 15 & 18.

⁵⁰ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641),

van de aartshertogen mee in en gaven na de aanleg van de Zuidleie dan ook de opdracht voor het delven van een nieuwe vaarroute tussen Brugge en Oostende. De uitvoer van de plannen gebeurde uiteindelijk in twee fasen. Een eerste gedeelte, dat Brugge vanaf de Hanebeckxsluis verbond met Plassendale, werd aangelegd in de periode 1618-1619. Hierbij maakte men voor een deel gebruik van de bedding van de Ieperlee. Dit riviertje verbond Brugge reeds via de IJzer met Nieuwpoort, maar was tot dan niet zeer geschikt voor scheepvaart. Daarom werd de rivier in kwestie verbreed en werd het waterdebiet opgevoerd, gebruikmakend van de grote hoeveelheden grondwater die bij de aanleg van de Zuidleie vrijkwamen. Tussen augustus 1622 en september 1623 kwam vervolgens, op eis van Brugge en Het Vrije, ook de verbinding tussen Plassendale en Oostende tot stand. Aangezien het gebied rond deze vaarweg polderland was dat bij hoogtij onder water liep, moest men een zeesluis en sterke dijken bouwen om het hoofd te bieden aan de sterke getijdenwerking.⁵¹ Ondanks deze inspanningen bleek het kanaal, omwille van het moeilijk controleerbaar waterniveau, geen honderd procent ideale scheepvaartweg te zijn. Toch werd het in 1624 mogelijk om via het binnenland van Gent naar Oostende te varen. Het potentieel van de nieuwe waterweg werd dan ook zeer snel benut. Bijna gelijktijdig met de eerste Gentse barges werden ook op de lijn tussen Brugge en Oostende twee trekschuiten in gebruik genomen.⁵²

Door de oorlogsomstandigheden en de hiermee gepaard gaande blokkades, nam het belang van Oostende als havenstad alsmaar toe. Het was immers de enige overgebleven uitweg naar de zee. Als gevolg hiervan werden inspanningen geleverd om ook zeeschepen van de waterweg tussen Oostende, Brugge en Gent gebruik te laten maken. Het kanaal werd verdiept en te Slijkens werd een groot sas gebouwd dat toegang gaf tot de Oostendse havengeul. Zowel in Brugge als in Gent werd een handelskom voor zeeschepen uitgegraven en in het midden van de 18^e eeuw werden door het aanleggen van doorvaarten of coupures in zowel Brugge als Gent, de voorheen gebrekkige doorvaartmogelijkheden verholpen. Voortaan konden schepen tot 300 ton vanuit Oostende tot in Gent varen.⁵³

Overdruk uit: Bachten de kupe, 5, 1963, p. 1.

⁵¹ Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, p. 26.

⁵² Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 38.

⁵³ *Ibidem*, pp. 20-25.

4.3.6. *Het Nieuw Gedelf. De verbinding tussen Brugge en Duinkerke: een proces van lange adem*

Het plan voor de aanleg van een waterweg die de steden Brugge en Duinkerke met elkaar zou verbinden was vrij ambitieus, maar het werd dan ook gestuwd door economische belangen. Duinkerke beschikte immers inzake handelsmogelijkheden over veel betere papieren dan Oostende⁵⁴ en het economisch belang van de nieuwe vaart was voor de Zuidelijke Nederlanden dan ook groot. Het nieuwe traject of Nieuw Gedelf tussen Plassendale en Duinkerke, zou in totaal 67 km lang worden, uit vier delen bestaan en *‘ten dienste ende geriefve van coopman en reysende lieden’* staan.⁵⁵ Voor het eerste deel van de nieuwe verbinding zou men het kanaal tussen Brugge en Plassendale gebruiken, dat reeds in 1618 – 1619 werd aangelegd als deel van de verbinding tussen Brugge en Oostende. Strikt gezien was dit dus geen ‘nieuw gedelf’. Verder moest vanuit Plassendale, langs de loop van de Ieperlee een nieuw stuk gegraven worden tot in Nieuwpoort. Vandaar zou de vaart worden doorgetrokken tot in Veurne en vanuit Veurne moest dan nog een laatste verbinding tot in Duinkerke worden gedolven. Dit laatste gedeelte verscheen voor de eerste maal op een plan in 1624. Hierbij ging het echter enkel om een projectstudie, die uitgevoerd werd door M.F. Van Langren, in dienst van de Spaanse koning en van landvoogdes Isabella. De Spaanse of Zuidelijke Nederlanden hadden toen door de Hollandse blokkade geen mogelijkheid tot vrije vaart langs de Schelde en zoals we reeds eerder zagen was de toegang tot de zee dan ook een probleem. De uitweg naar Oostende vanuit Plassendale bleek door de getijdenwerking bovendien niet erg geschikt te zijn. Een verbinding met de zeehaven van Duinkerke moest een bijkomende uitweg bieden.⁵⁶ In 1624 gaf aartshertogin Isabella, vermoedelijk de nieuwe vaarroute reeds indachtig, de opdracht om de Ieperlee tussen Plassendale en Snaaskerke te verdiepen.⁵⁷ De Staten van Vlaanderen lieten de werken uitvoeren, maar veel van het werk werd teniet gedaan door een overstroming in de maand maart van het jaar 1625.⁵⁸ Vervolgens zou het tot 1633 duren vooraleer de plannen voor de verbinding tussen Plassendale en Duinkerke weer onder de loep werden genomen. Tussen 1625 en 1633 kwamen overigens de meeste plannen voor uitbreiding en de verbetering van het waterwegennetwerk min of meer stil te liggen. Dit had alles te maken met de hoop op een akkoord tussen de Spaanse

⁵⁴ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 20.

⁵⁵ Ibidem, p. 39.

⁵⁶ Goris J.M., *Le canal de Dunkerque à Furnes : Trois siècles d’activités et un destin manqué*. In : Revue historique de Dunkerque et du littoral, Dunkerque, Société Dunkerquoise d’histoire et d’archéologie, 33, 1999, pp.53-66.

⁵⁷ RAB, Oud Archief van de stad Nieuwpoort, nr. 291, vaart Duinkerke, stukken van diverse aard.

⁵⁸ RAG, Oud Archief, Fonds van de Staten van Vlaanderen, nr. 3557, rekeningen van de commies van het gedelf van het kanaal van Brugge naar Plassendale en Oostende.

Nederlanden en de Verenigde Provinciën omtrent de heropening van de Schelde. De onderhandelingen liepen echter vast en met het Hollands ultimatum van 1 april 1633 werd dan ook alle hoop op een vrije doorvaart langs de Schelde opgegeven. Het was de magistraat van Brugge die kort daarna de bal weer aan het rollen bracht door de plannen voor het kanaal naar Duinkerke opnieuw naar voren te schuiven. Er werden onderhandelingen aangeknoopt met Veurne en Duinkerke en tijdens de zomermaanden gingen afgevaardigden van de drie steden de verbinding op het terrein zelf bestuderen.⁵⁹ Uiteindelijk werd op 27 januari 1634, door de steden Duinkerke, Veurne en Nieuwpoort een octrooi aangevraagd tot het delven van de nieuwe waterweg⁶⁰ en wat later, op 13 februari, sloten de steden Brugge, Veurne en Duinkerke een geheim akkoord om het project ten uitvoer te brengen.⁶¹ Het feit dat Nieuwpoort en niet Brugge de aanvraag voor het octrooi indiende had alles te maken met een gewiekste politieke diplomatie. Brugge had immers een belangrijke vertegenwoordiging in de Staten van Vlaanderen en de magistraat van de stad wist dat aanvragen tot octrooien vaak aan de Staten werden voorgelegd. Indien dit zou gebeuren kon Brugge dus, uiteraard in haar eigen belang, een positief advies aanbevelen en zou de goedkeuring van de aanvraag van het octrooi een aanzienlijk duwtje in de goede richting krijgen. Dit scenario werd op 1 april 1634 werkelijkheid toen de Raad van State, het raadgevend orgaan van de vorst, het verzoek van de drie steden voor advies naar de Staten van Vlaanderen stuurde. De Staten zonden een aantal afgevaardigden en twee ingenieurs om de voorgestelde nieuwe vaarroute op het terrein te bekijken. Onder hen bevonden zich een Brugse en een Ieperse pensionaris, de tweede schepenen van Gent, de burgemeester van het Brugse Vrije en de abt van Ter Duinen. Het geplande traject liep vanuit Brugge tot in Plassendale langs de reeds in 1619 voltooide vaart, vervolgens vanuit Plassendale, langs de Ieperlee en voorbij Nieuwendamme tot in de haven van Nieuwpoort, vandaaruit liep het traject verder langs het Langelis, de Zepe en de Venepe tot in Veurne en vanuit Veurne ging het via de Aartsleet, het Velderledeke, de Moerdijk, de Meulegracht, de Zeegracht en de Moerspeien tot in Duinkerke. Lang duurde het echter niet vooraleer er een nieuwe en vooral kortere route werd uitgestippeld en voorgesteld. In dit tweede project opperde men om vanuit Nieuwpoort, van aan de Riolebrug, het Langelis te volgen en vervolgens een nieuwe vaart te delven tot in Veurne. Vanuit Veurne zou men dan, zoals tevoren gepland, de Aartsleet en het Velderledeke volgen tot in Zuydcoote, om vandaar dan een nieuw stuk te graven tot in Duinkerke. Voor het traject tussen Brugge, Plassendale en

⁵⁹ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: *Bachten de kupe*, 5, 1963, pp. 2-5.

⁶⁰ RAB, Oud Archief van de stad Nieuwpoort, nr. 291, vaart Duinkerke, stukken van diverse aard.

⁶¹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 1 (1634).

Nieuwpoort hield men vast aan het oorspronkelijke plan.⁶² De aangereikte voorstellen werden echter verworpen door Oostende en St.-Winoksbergen en ook de magistraten van Gent, Ieper en het Brugse Vrije gaven op de volgende vergadering van de Staten een ongunstig advies.⁶³ Op deze vergadering van de Staten was Brugge niet vertegenwoordigd, nadat de sluwe tactiek van de stad na protest van de magistraat van St.-Winoksbergen omver was gehaald. De redenen voor het ongunstig advies waren uiteenlopend. Het kwam er op neer dat de partijen hun belangen op de een of andere manier geschaad zagen. Zo was Ieper gekant tegen het project omdat men voor de verbinding tussen Plassendale en Nieuwpoort gebruik wou maken van de Ieperlee, een rivier die de Ieperlingen sinds jaar en dag als hun eigendom beschouwden. In 1618, bij de aanleg van het kanaal Brugge-Oostende had Ieper zich ook reeds verzet omwille van dezelfde reden. De stad St.-Winoksbergen vreesde dan weer dat vele handelsactiviteiten door een rechtstreekse verbinding met Duinkerke naar daar zouden worden afgeleid. De magistraat van St.-Winoksbergen stelde dan ook voor om de bestaande vaarten te gebruiken en het traject naar Duinkerke via St.-Winoksbergen te laten lopen. De tegenkanting van Oostende had dan weer te maken met de vrees dat er door het nieuwe kanaal te veel water naar Nieuwpoort zou worden afgeleid, waardoor de diepgang van de vaart tussen Plassendale en Oostende sterk zou verminderen, wat uiteindelijk ook de verzanding van de Oostendse haven tot gevolg zou hebben.⁶⁴ Om dit laatste argument te weerleggen stelde Brugge een ingenieur aan die moest onderzoeken of er effectief verminderde diepgang en verzanding dreigde. Deze kon de Oostendenaars er uiteindelijk van overtuigen dat hiervoor geen gevaar bestond. Daarnaast wees de ingenieur er in zijn verslag ook nog op dat wanneer men, zoals Ieper vroeg, de vaart langs Schoorbakke wilde leiden, er op de IJzer twee sassens zouden moeten worden gebouwd, wat niet enkel het handelsverkeer zou vertragen, maar ook nog eens voor een tekort aan water in de IJzer zou zorgen.⁶⁵ Hierdoor afgeschrikt zag ook Ieper, na Oostende, af van zijn verzet tegen het door Brugge, Veurne en Duinkerke voorgestelde traject. Door deze ontwikkelingen gesterkt, vroegen op 23 februari 1635 de drie laatstgenoemde steden samen met Nieuwpoort een toelating aan om de werken aan de vaart tussen Plassendale en Veurne te mogen aanvangen. Een paar maand later, op 16 mei, werd de toelating verkregen. Door de politieke strubbelingen van het moment werd het licht evenwel

⁶² Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: *Bachten de kupe*, 5, 1963, pp. 6-7.

⁶³ Goris J.M., Le canal de Dunkerque à Furnes : Trois siècles d'activités et un destin manqué. In : *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 33, 1999, p.60.

⁶⁴ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: *Bachten de kupe*, 5, 1963, pp. 6-8.

⁶⁵ SAB, Oud Archief, nr. 291, vaart Duinkerke, stukken van diverse aard.

nog niet op groen gezet. Rond dezelfde tijd hadden de Fransen en de Verenigde Provinciën immers een defensief en offensief verbond gesloten tegen Spanje. Op 19 mei volgde een Franse oorlogsverklaring. Don Ferdinand, de bevelhebber van de Spaanse troepen in de Zuidelijke Nederlanden wist echter met de hulp van de Prins van Savoye de dubbele dreiging, die zowel uit het noorden en nu dus ook vanuit het zuiden kwam, af te wenden en de vijand terug te dringen.⁶⁶ Na deze toch wel gunstige evolutie voor de Zuidelijke Nederlanden vroegen Brugge, Duinkerke, Veurne en Nieuwpoort nogmaals een octrooi aan om de werken eindelijk te mogen aanvatten.⁶⁷ Tevergeefs, want aan de aanvraag werd geen gevolg gegeven. Het project stond opnieuw op de helling en het werd duidelijk dat de ondernemende steden uit een ander vaatje zouden moeten tappen. Brugge, Veurne en Duinkerke beslisten zich rechtstreeks tot de Spaanse vorst te richten en gebruik te maken van diens door de oorlog met Frankrijk en Holland sterk verzwakte financiële positie. Er werden in het geheim onderhandelingen aangeknoopt met Filips IV en in februari 1638 boden de afgevaardigden van Duinkerke, Veurne en Nieuwpoort hem een bedrag van honderdduizend gulden aan in ruil voor het felbegeerde octrooi. Het Spaanse Hof liet weten dat het octrooi zou worden toegekend indien men vijftigduizend gulden meer zou neertellen. De drie steden gingen hier niet op in en probeerden een compromis te bereiken. Ze stelden voor om de door hen voorgestelde som in één keer te betalen en niet in twee schijven, zoals oorspronkelijk was voorgesteld. Er werd echter niet onmiddellijk op gereageerd.⁶⁸

Intussen waren de geheime onderhandelingen ook nog eens uitgelekt en probeerden de tegenstanders van het project en vooral dan de stad St.-Winoksbergen, roet in het eten te gooien. Ze stuurden afgevaardigden naar Veurne, het Brugse Vrije en Brussel om er verwarring te gaan stichten en de zaak af te remmen. De operatie had blijkbaar effect, want het Brugse Vrije realiseerde zich plots dat het nieuwe kanaal over hun grondgebied zou lopen en vroeg een ‘precieze en neutrale’ schouwing van de toekomstige vaart aan. De Staten van Vlaanderen drongen er op hun beurt bij Filips IV op aan om het octrooi niet toe te kennen zolang de tegenpartijen niet gehoord waren. Bovendien probeerden de Staten om het octrooi zelf binnen te halen.⁶⁹ Bij het vernemen van dit nieuws stelden Brugge, Veurne en Duinkerke

⁶⁶ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: *Bachten de kupe*, 5, 1963, p. 9.

⁶⁷ SAB, Oud Archief, nr. 291, vaart Duinkerke.

⁶⁸ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: *Bachten de kupe*, 5, 1963, pp. 9-10.

⁶⁹ RAG, Oud Archief, Fonds Staten van Vlaanderen, nr. 3580, rekeningen van de commies van het gedelf van het kanaal van Brugge naar Plassendale en Oostende.

onmiddellijk voor om de koopprijs van het octrooi met dertigduizend gulden te verhogen en tonen ze zich bereid om honderddertigduizend gulden neer te tellen. De Staten Generaal trachten tussenbeide te komen en doen nog een ultiem bod van honderdduizend gulden. De poging mislukt echter en na jarenlang onderhandelen, veel disputen en getouwtrek, krijgen Duinkerke, Brugge en Veurne op 13 augustus 1638 het zo fel bevochten octrooi toegekend.⁷⁰ Zowel de Spaanse vorst Filips IV als de Raad van State schaarden zich achter de drie ondernemende steden.⁷¹ Door de steeds zwaarder wegende financiële lasten van de oorlog met Frankrijk en de Verenigde Provinciën moest de Spaanse vorst wel bezwijken voor de door Brugge, Duinkerke en Veurne geboden honderddertigduizend gulden. Dit is dan wellicht ook de doorslaggevende factor geweest in de toekenning van het octrooi. Een bijkomende factor om eindelijk wat vaart te zetten achter het project was dat de Fransen en Hollanders toen de Duinkerke haven blokkeerden met als gevolg een dreigende hongersnood. De nieuwe waterweg kon hiervoor een uitweg bieden.⁷²

De steden Duinkerke, Veurne en Brugge richtten gezamenlijk de ‘Sociëteit van het Nieuw Gedelf’ op en de kosten voor de onderneming werden onder elkaar verdeeld.⁷³ Brugge nam 5/8 van de onkosten voor haar rekening en de twee andere steden zouden elk 3/16 bekostigen.⁷⁴ Het startkapitaal werd met leningen en de verkoop van lijfrenten bijeengesprokkeld. Daarna zou er nog jaren moeten afbetaald worden.⁷⁵ In 1688 bijvoorbeeld werden er aan meer dan zestig mensen bedragen tussen 54 en 1750 pond Tournois terugbetaald. In totaal bedroeg de terugbetaling dat jaar 201756 pond Tournois.⁷⁶

Nadat men zicht had op voldoende kapitaal werd eind 1638 en begin 1639 de werken tussen Duinkerke en Zuydcoote en tussen Zuydcoote en Veurne in aanbesteding gegeven.⁷⁷ De werken liepen blijkbaar zeer vlot, want uit een overeenkomst tussen schippers en de magistraat van Duinkerke, gesloten op 29 december 1639, beek dat de werken toen reeds voltooid waren: ‘*ende int regardt vande voyage van Duynkercke op Veurne alwaer het nieu canael in zijn perfectie ende volmaect is...*’ De werken werden dus blijkbaar een jaar eerder afgerond dan op een figuur in het artikel van W. Pauwels⁷⁸ beweerd wordt. Daarop staat

⁷⁰ RAB, Oud Archief van de stad Nieuwpoort, nr. 3120, Octrooien voor het delven van vaarten (1638-1650).

⁷¹ Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), Overdruk uit: *Bachten de kupe*, 5, 1963, p. 12.

⁷² Delaine G., *Les watringues du nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 148

⁷³ Ibidem, p. 151.

⁷⁴ SAB, Oud Archief, nr. 290, vaart Plassendale, jaarlijkse rekeningen van de middelen van het kanaal: generale rekening van de bekostiging (1641-50).

⁷⁵ SAB, Oud Archief, nr. 67, vaart Plassendale, jaarlijkse rekeningen van de renten bezet op het kanaal (1667).

⁷⁶ ADND, Série Ancienne, nr. 319, relevé des rentes hypothéquées sur le canal de Furnes (1688).

⁷⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 400, canal de Dunkerque à Plassendaele : construction (1638-1639).

⁷⁸ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”,

aangegeven dat de vaart tussen Veurne en Duinkerke pas in 1641 voltooid zou zijn geweest. Een bijkomende aanwijzing om dit te weerleggen is dat er in februari 1640 reeds een verpachting van een marktschip tussen Veurne en Duinkerke plaatsvond.⁷⁹

De werken aan het kanaal tussen Nieuwpoort en Veurne zouden in 1639 ook in aanbesteding worden gegeven, maar er doken opnieuw problemen op. Ditmaal wou de magistraat van Veurne het traject aanpassen en de nieuwe vaart niet langs Nieuwpoort laten passeren. Brugge vreesde dat het project hierdoor alweer vertraging zou oplopen en besliste om niet op de uitkomst van het geschil te wachten. Uiteindelijk zou de eis wel worden afgewezen, maar intussen had Brugge, zonder Duinkerke en Veurne te raadplegen, de werken aan de vaart tussen Plassendale en Leffinge alvast in aanbesteding gegeven. Slechts kort na de start van de werken in mei 1640 dook er echter een nieuw probleem op. Oostende vernam dan, waarschijnlijk voor het eerst, dat de overdracht in Snaaskerke, dit was een soort dam in het water waar de schepen overheen moesten worden getrokken, zou verdwijnen. Als gevolg hiervan vreesde Oostende opnieuw voor een watertekort en voor de verzanding van haar haven. De werken werden met geweld tegengehouden en geboycot. De drie ondernemende steden van de Sociëteit probeerden de gemoederen te bedaren en na bijna twee maanden onderhandelen konden de werken opnieuw aanvatten. Vervolgens, op 17 juli 1640, werd ook de aanleg van het stuk kanaal tussen Leffinge en Nieuwpoort in aanbesteding gegeven en bij de aanvang van het nieuwe jaar was de verbinding tussen Brugge, Plassendale en Nieuwpoort een feit. Wat later, in februari 1641, werd begonnen met de aanleg van het laatste stuk van de hele verbinding, de vaart tussen Veurne en Nieuwpoort. Hier bleken de werken vlot te lopen, want nog voor de maand oktober van hetzelfde jaar moeten de werken afgerond geweest zijn. Begin oktober werd immers op het traject de eerste barge ingelegd. De rechtstreekse waterweg tussen Brugge en Duinkerke was eindelijk voltooid.

Het kanaal had uiteindelijk op de bodem een breedte van 25 voet, aan de oppervlakte was het 40 voet breed en bij laagwaterstand had het een diepte van 5 voet.⁸⁰ Op de ene oever van de vaart werd een weg voorzien die breed genoeg was om twee karren te laten kruisen en zowel 's zomers als 's winters gebruikt kon worden. Aan de overkant van het kanaal werd een voetpad, het zogenaamde jaagpad, aangelegd (zie figuur 3).

In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 59.

⁷⁹ SAB, Oud Archief, nr. 291, vaart Duinkerke, jaarlijkse rekeningen (1640).

⁸⁰ SAB, Oud Archief, nr. 291, vaart Duinkerke, stukken van diverse aard (1680-1792).

Wanneer een dergelijk kanaal gebouwd werd maakte men gebruik van specifieke technieken en had men een massa arbeiders en allerhande gereedschap nodig. Op de lijst met benodigdheden stonden onder meer zagen, beitels, hamers, schoppen, peilijzers om de kwaliteit van de ondergrond te onderzoeken, houwelen, stampers, kabels, kettingen, katrollen en kaapstanders. Er werden ook steeds tekeningen en plannen opgemaakt, maar of deze bedoeld waren voor de arbeiders of voor de ingenieurs of architecten is niet altijd even duidelijk. Een aantal van deze plannen zijn bewaard gebleven in de archieven.⁸¹

Bij de eigenlijke bouw ging men als volgt te werk. Eerst verstevigde men de basis van de oevers met grind en met takkenbossen van vers wilgenhout, ook wel rijshout genoemd. Het geheel werd vervolgens bij elkaar gehouden en verstevigd met verticaal geplaatste puntpalen. Met een tapijt van takken bedekte men nadien de oevers om erosie tegen te gaan. Men gebruikte overwegend wilgen- en eikenhout. Om de dijken te verstevigen was heel het kanaal afgeboord met samengevlochten rijshout.⁸²

Zodra de nieuwe vaart tussen Brugge en Duinkerke voltooid was, voeren er al gauw marktschepen en werd er ook een bargedienst georganiseerd. Verder in dit werk gaan we hier uiteraard dieper op in, maar eerst gaan we nog een stukje verder met de korte bespreking van een paar andere waterwegen en trekvaartlijnen.

⁸¹ Hilaire-Pérez L., Massounie D. en Serna V., Archives, Objets et images des constructions de l'eau du Moyen Âge à l'ère industrielle, 2002, Lyon, Société française d'histoire, des sciences et des techniques, p. 98.

⁸² Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, p. 61.

Figuur 3: Dwarsdoorsnede van het kanaal ter hoogte van Veurne.⁸³

⁸³ Bron: SAB, Oud Archief, vaart Duinkerke, nr. 291, stukken van diverse aard (1680-1792).

4.3.7. Het kanaal Veurne - Lo - Ieper

Deze waterweg die meer dan 30 km lang is, maakt gebruik van de Lo-vaart, een stuk van de rivier de IJzer en een stuk van de Ieperlee. De Lo-vaart, zo genoemd naar het stadje Lo dat langs de oever ligt, werd reeds in de 12^{de} eeuw uitgegraven en was toen vooral bedoeld als afwateringskanaal voor het overtollige IJzerwater. In het begin van de 17^{de} eeuw werd de vaart verder uitgediept en nam ook het scheepvaartverkeer toe. In de maanden mei, juni, juli, augustus en september van het jaar 1607 werden langs deze vaart 342 schepen geteld. Waar de Lo-vaart en de IJzer samenkwamen bevond zich de zogenaamde ‘overdracht van de Fintele’. Dit was een soort modderdam, ook wel ‘sleek’ genoemd, waarover een schip, van de ene vaart naar de andere werd gesleept om zo een verschil in waterpeil te overbruggen. Met behulp van paarden en een ketting, aangedreven door twee acht meter hoge houten raderen, werd het schip over de dam gesleurd. Op elke oever was een dergelijk rad opgesteld. Ze werden beide aangedreven door mensen, vaak vrouwen en weduwen, die er dan vanbinnen inliepen.⁸⁴ Eens men de overdracht gepasseerd was, kon men eerst langs een stukje van de IJzer en vervolgens langs de Ieperlee tot in Ieper varen. Het traject werd uiteraard ook in de andere richting afgelegd, de overdracht te Fintele was daar immers op voorzien.

Parallel aan de Sociëteit van het Nieuwe Gedelf, sloot de stad Veurne in 1653 ook een akkoord met Ieper. Er werd beslist om ook tussen deze twee steden dagelijks een barge in te leggen en zo voeren er bijna tweehonderd jaar lang trekschuiten vanuit Veurne langs de Lo-vaart, de IJzer en de Ieperlee tot in de stad Ieper en vice versa.⁸⁵

4.3.8. De kanalen vanuit Duinkerke naar St.-Winoksbergen, naar Bourbourg en naar St.-Omer

Tot slot van dit overzicht willen we ook nog meegeven dat Duinkerke zeer zeker geen eindhalte was voor het binnenscheepvaartverkeer. Schuiten konden er verder varen en passagiers die langs het Nieuw Gedelf in Duinkerke arriveerden, konden nog verder reizen door gebruik te maken van andere bargediensten. Zo bestond er een 9 km lang kanaal dat de haven van Duinkerke met St.-Winoksbergen verbond. Deze vaart werd reeds in 1499 aangelegd, maar werd daarna verscheidene keren verbeterd en uitgediept. Dit was onder meer het geval in 1621 en 1761.⁸⁶

⁸⁴ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”. In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 158.

⁸⁵ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., *Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge*. Gent, Stad Gent, 1993, pp. 40-41.

⁸⁶ ADND, Série Ancienne, nr. 419, curage du canal de Bergues (1621, 1761)

Hoewel we hiermee net buiten onze voor dit onderzoek vastgelegde geografische omschrijving treden, achten we het relevant om nog te vermelden dat vanuit Duinkerke ook kanalen gegraven werden naar Bourbourg en naar St.- Omer. We kunnen met zekerheid zeggen dat ook op deze vaarten trekschuiten werden ingelegd.⁸⁷ In het Duinkerke archief vonden we trouwens twee verkoopaktes uit 1754 en 1781 waarin telkens twee oude en versleten trekschuiten die op deze lijnen dienst hadden gedaan, verkocht werden. De verkoopbedragen bedroegen respectievelijk 310 en 488 pond.⁸⁸

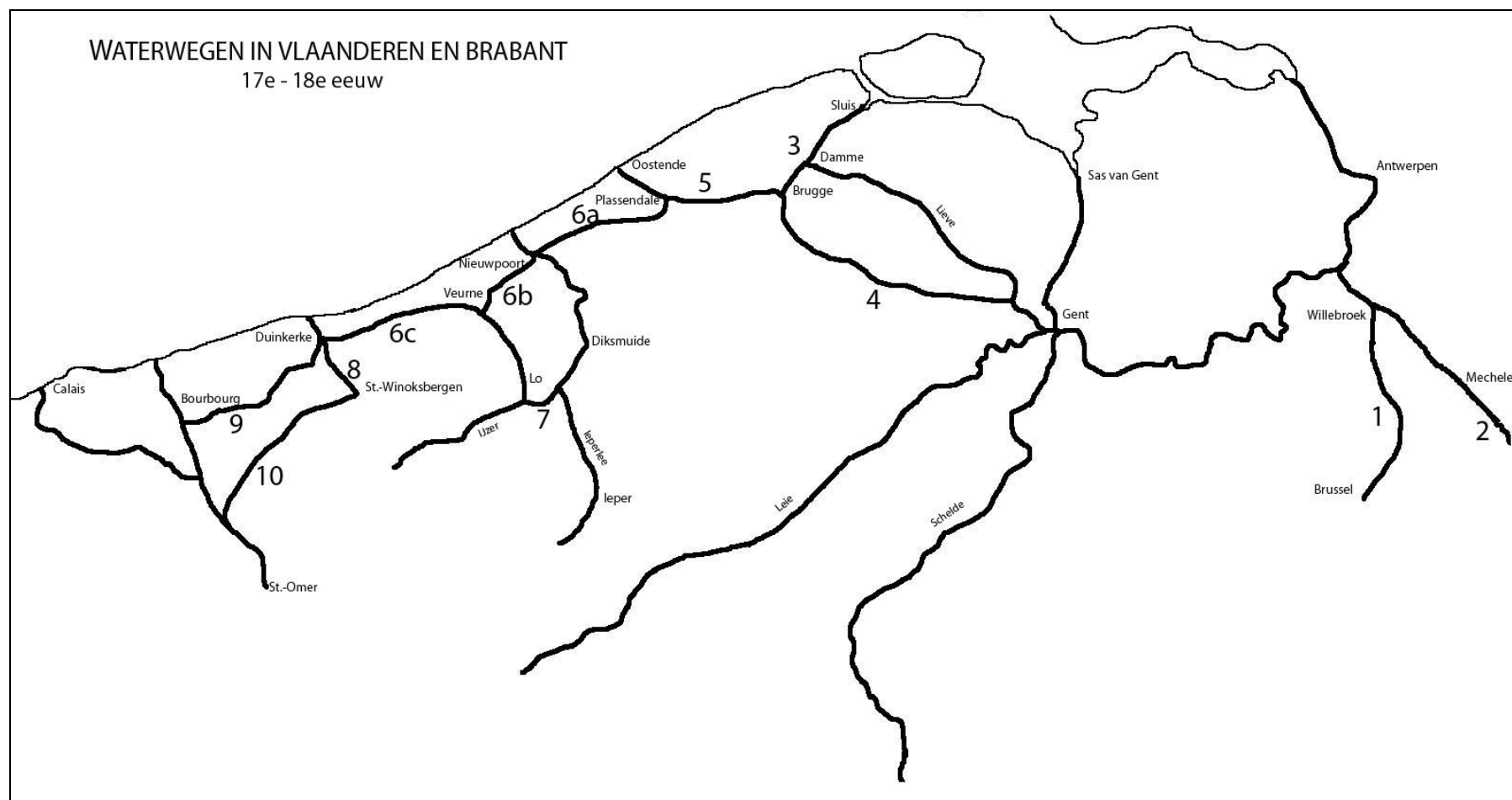
Nu we een aantal belangrijke vaarroutes besproken hebben, kunnen we daaruit concluderen dat men in Vlaanderen en in mindere mate ook in Brabant, vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw, gebruik kon maken van een uitgebreid waterwegennetwerk. Vertrekkende vanuit Brugge kon men gebruik makend van trekschuiten, onder meer Gent, Sluis, Oostende, Nieuwpoort, Veurne, Ieper en Duinkerke en St.-Winoksbergen bereiken.

In hetgeen nu volgt zullen we ons focussen op de trekvaartlijn tussen Brugge en Duinkerke. We beginnen met een kijkje te nemen aan boord van de trekschuiten die langs het Nieuw Gedelf voeren en we proberen een beeld te schetsen van hoe deze schuiten er moeten hebben uitgezien. De Bruggelingen noemden ze, in vergelijking dan met de Gentse barge, ook wel de ‘cleene bargies’.

⁸⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 33 (17), canal de Bourbourg, barques & nrs. 361 & 406, barques de St.-Omer (1683-1777).

⁸⁸ ADND, Série Ancienne, nr. 427 (31 & 44), vente de deux vieilles barques Dunkerque - St.-Omer (1754, 1781).

Figuur 4:



1. Willebroekkanaal 2. Kanaal Mechelen-Leuven 3. Verse Vaart 4. Brugse Vaart 5. Kanaal Brugge-Oostende 6. Nieuw Gedelf : **6a.** Kanaal Plassendale-Nieuwpoort **6b.** Kanaal Veurne-Nieuwpoort **6c.** Kanaal Veurne-Duinkerke 7. Kanaal Veurne-Lo (Lovaart) - Ieper 8. Kanaal van St.-Winoksbergen 9. Kanaal van Bourbourg 10. Kanaal van St.-Omer

5. De barges tussen Brugge en Duinkerke

5.1. Uitzicht

De vier barges die tussen Duinkerke en Veurne voeren waren dan wel kleiner dan bijvoorbeeld de luxueuze trekschuit die de verbinding tussen Gent en Brugge verzorgde, toch waren ze groter dan de barges die op de binnenwateren van de Noordelijke Nederlanden voeren. Volgens bouwplannen en beschrijvingen was de Duinkerke barge 53 tot 58 voet lang, 10 tot 11 voet breed, 7 voet hoog en kon ze 38 passagiers vervoeren. Twee paarden trokken de schuit voort.⁸⁹ De passagiersruimtes in de barge waren opgedeeld in een ‘ruim’ en in een ‘roef’, ook wel ‘kamer’ of ‘vooronder’ genoemd. Elke ruimte was bereikbaar via een eikenhouten trap met vijf treden. Het ruim was eerder bedoeld voor de modale reiziger terwijl het roef meer comfort bood, maar daardoor ook duurder was. Het tarief in de ‘*caemer*’ lag hoger zodat het ‘*gewoene volck daer uyt souden connen gehouden worden*’.⁹⁰ Tegenwoordig zou men van ‘eerste’ en ‘tweede’ klasse spreken. Tegen de wanden van de vertrekken stonden banken en in het midden bevond zich een tafel. Het licht viel naar binnen langs glas-inloodraampjes die men naar binnen kon openklappen en met luikjes kon afsluiten. Er bevonden zich vier van deze raampjes in zowel het ruim als het roef.⁹¹

De barge beschikte ook over een keuken. Deze bevond zich ongeveer temidden van het schip. Men trof er een haard aan, gemaakt met zand, leem, kalk en vuurvaste baksteentjes. Op de bodem van de haard bevond zich een ijzeren plaat en het geheel was afgedekt met een blikken deksel. De rook werd afgevoerd via een hoog boven de barge uitstekende schoorsteen. Naast de trap bevonden zich twee ruimtes, ‘*spindekens*’ genoemd, waarin houtspaanders, bier, wijn en andere levensmiddelen werden bewaard. Er was ook een toilet aan boord, bestaande uit een bril en een buis en voorzien van een venster en een voetbankje. Helemaal achteraan het schip bevond zich de privé slaapruijnte van de schipper, wat toch vrij uitzonderlijk was op dit type schepen. Men trof er een met pluimen gevuld bed aan, hoofdkussens, een Spaans deken en een paar opbergkastjes. Aan boord waren verder ook nog twee pompen en allerlei tuigage, bestaande uit een mast, een gaffelzeil, een hijstouw, een bootshaak, een vlaggenstok en een

⁸⁹ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 39. & SAV, Oud Archief, nr. 314, maken en herstellen van de bargien.

⁹⁰ SAB, Oud Archief, nr. 231, stukken van diverse aard (1768).

⁹¹ SAV, Oud Archief, nr. 314, maken en herstellen van de bargien (1692).

wimpel, aanmeertouwen en een ketslijn.⁹² Aan de buitenkant werd de barge met olieverf in het Spaans groen geschilderd en de boorden kregen een ‘loowitte’ kleur.

Het is niet uitgesloten dat de vier barges die op de lijn tussen Brugge en Duinkerke voeren gedurende bepaalde periodes identiek waren, maar toch zijn er aanwijzingen dat er in de loop van de tijd soms verschillen optraden. Zo heeft men het soms over ‘kleene bargien’ waarmee men wellicht doelde op de trekschuiten die tussen Nieuwpoort en Duinkerke voeren. De pachtprijs voor deze barges lag soms merkkelijk lager dan deze voor de trekschuiten tussen Nieuwpoort en Brugge. Ook het feit dat men tijdens het zomerseizoen op deze lijn twee extra ‘deurbarges’ inzette doet vermoeden de barges er kleiner waren. Naast een verschil in grote gebeurde het ook dat andere binnenschepen, zoals bijvoorbeeld ‘cogghen’ als barge werden ingezet. Het is dus met andere woorden niet zo dat gedurende de bijna twee eeuwen van bargeverkeer op het Nieuw Gedelf, de vaartuigen vier ‘zusterschepen’ waren.

5.2. Bouw en onderhoud

Toen het kanaal tussen Brugge en Duinkerke in 1641 voltooid was werd meteen een aanbesteding uitgeschreven voor de bouw van vier nieuwe barges.⁹³ De bouw van de twee barges die tussen Brugge en Nieuwpoort zouden varen, werd op 20 december toegewezen aan Donaes Van Oost. De twee andere barges, die de verbinding tussen Nieuwpoort en Duinkerke moesten verzekeren zouden door Clement de Prince gebouwd worden. Bij de toewijzing van de werken werd reeds één derde van de totale kostprijs uitbetaald. Van Oost kreeg hierbij 428 gulden en 6 stuivers. Clement de Prince ontving reeds 460 gulden van de 1380 gulden, de totale kostprijs voor de twee nieuwe barges.⁹⁴

Wanneer er een nieuwe barge op stapel werd gezet was één van de belangrijkste aandachtspunten de kwaliteit en de afmetingen van het aangewende hout.⁹⁵ Men opteerde meestal voor struise witte en rode olm die liefst van al vrij was van al te ‘quaede knopen’.⁹⁶ Ook eikenhout werd gebruikt, maar dan vooral voor het binnenwerk van de boot. Er werd ook strak op toegezien dat het aangewende hout geveld werd tussen de wintermaanden november

⁹² Pauwels W., “Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw.” In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, pp. 44-46.

⁹³ Pauwels W., “Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw.” In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, p. 43.

⁹⁴ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr. 323, rekeningen van het district Brugge (1641).

⁹⁵ SAV, Oud Archief, nr. 314, maken en herstellen van de bargien (1763).

⁹⁶ *Ibidem* (1754).

en maart.⁹⁷ In die periode van het jaar ligt de sapstroom bij bomen immers stil, waardoor men na het kappen een stevigere houtsoort krijgt die nog weinig vervormt wanneer ze droogt. Ideaal voor schepen en dus ook voor onze barges. De bodem van deze schepen was gemaakt van stevig olmenhout, was dubbelwandig en voorzien van een ijzeren beplating. Ook de zijkanten werden eveneens beslaan met ijzer. Op die manier probeerde men de levensduur van de barge, die onder meer door het schuren langs de kanaalbodem aan grote slijtage onderhevig was, wat te verlengen. Toch is, ondanks een stevige bouw, de relatief korte levensduur van de bargen opmerkelijk. Zo dienden de eerste barges die langs het Nieuw Gedelf uitgebaat werden reeds na tien jaar vervangen te worden. We vonden bijvoorbeeld zowel voor het jaar 1754 als voor het jaar 1763 bouwopdrachten voor een nieuwe barge terug. Deze korte levensduur van een tiental jaar was, in vergelijking met de trekschuiten die in de Noordelijke Nederlanden voeren, opmerkelijk. De reden hiervoor moet wellicht gezocht worden in het feit dat de Vlaamse barges groter en zwaarder waren en ook nog eens door twee paarden tegelijk getrokken werden, hetgeen in meer slijtage resulteerde. Een ander deel van de verklaring kunnen we vinden in het verschil in eigendomsrecht. In het Noorden was de eigenaar van de barge de schipper zelf, terwijl het in Vlaanderen de Sociëteit, de Staten of de steden waren die de trekschuiten bezaten. Daar de Vlaamse schipper zijn schuit enkel voor een periode van meestal één jaar pachtte, is het goed denkbaar dat er iets minder zorgzaam met deze vaartuigen werd omgesprongen.⁹⁸ Toch werden de barges die instonden voor de verbinding van Brugge met Duinkerke, jaarlijks opgekalefaterd en tweemaal per jaar ingesmeerd met pek of 'terre', de eerste keer eind oktober en de tweede maal in maart.⁹⁹ Omdat het bouwen van een nieuwe barge een dure aangelegenheid was probeerde men zoveel mogelijk te herstellen en op te lappen. Het gebeurde bijvoorbeeld meermaals dat gezonken barges, waarvan we in de archieven van het Nieuw Gedelf meldingen terugvinden in 1718, 1731, 1743, 1750 en 1768, bovengehaald, leeggepompt en gerepareerd werden.¹⁰⁰

Wanneer er dan toch een nieuwe barge diende gebouwd te worden, werd de betaling door de Sociëteit steeds opgesplitst in drie gelijke schijven. Een eerste betaling gebeurde bij de aanvang van de werken, een tweede som werd overgemaakt wanneer de barge te water werd gelaten en een derde en laatste betaling gebeurde wanneer de boot compleet was en werd

⁹⁷ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, p. 41.

⁹⁸ Ibidem, pp. 42-43.

⁹⁹ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1734).

¹⁰⁰ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, p.39.

afgeleverd.¹⁰¹ Gedurende de werken aan een nieuwe barge hield de Sociëteit strak toezicht op hetgeen gebeurde. Soms moest men tussenbeide komen, bijvoorbeeld omdat het gebruikte hout niet voldeed aan de hoge kwaliteitseisen of omdat men nalatig was geweest en het contract niet perfect werd uitgevoerd.¹⁰²

Hoewel het meer uitzondering dan regel was, werden de barges niet altijd op bevel van de Sociëteit gebouwd. In een uittreksel uit het resolutieboek van de Brugse burgemeester en schepenen, daterend uit 1768, vonden we een *'requeste aen den Collegie'* terug waarin bargepachter Pieter Jacobus Seys voorstelde om het door hem laten bouwen *'jaghtschip'* in te leggen als nieuwe barge. Het was immers *'een seer bequaem vaertuigh om voor bargie te connen vaeren'* en geschikt om de *'in sleghten staet synde'* oude barges te vervangen. Indien de Sociëteit met zijn voorstel zou instemmen, zou P. J. Seys nog een tweede vaartuig laten bouwen, waardoor *'de constructie van twee nieuwe bargien souden connen worden geexcuseert'*. In ruil voor de levering en het onderhoud van twee nieuwe 'barges' wou P. J. Seys een verlaging en een verlenging van zijn pacht op de lijn Brugge-Nieuwpoort met zes jaar. Daarbovenop vroeg hij een terugbetaling van 50 pond grooten Vlaams en een verhoging van het reistarief voor de passagiers die in het roef zouden plaatsnemen. De Sociëteit ging uiteindelijk op het voorstel in, onder voorwaarde dat het tweede te bouwen schip gelijk zou zijn aan het eerste *'jachtschip'*, maar dat de kamer vijf duim hoger en de romp zes voet langer zou zijn. De jaarlijkse pacht werd ook verlaagd en zou 730 pond Vlaams bedragen. De prijs voor een plaatsje in het roef werd opgetrokken tot zeventien en een halve stuiver.¹⁰³

Voor het bouwen van een nieuw schip werd een scheepstimmerman aangesteld. Deze stelde het plan (zie figuur 5) en de 'conditiën' op voor de nieuw te bouwen barge. Dit werd dan nog eens grondig geëxamineerd door een andere scheepstimmerman.¹⁰⁴ De bouw van een nieuwe barge liep niet altijd van een leien dakje. In 1704 rezen er bijvoorbeeld problemen omdat de afmetingen van bepaalde dwarsbalken niet conform bleken te zijn aan wat door de opdrachtgevers van de Sociëteit was vooropgesteld.¹⁰⁵ In 1758 werd in Veurne de constructie van een nieuwe barge gestaakt *'om reden dat niet gehouden een syn te betaelen de nodighe*

¹⁰¹ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, p. 42.

¹⁰² SAV, archief van het Nieuw Gedelf, nr. 314 (verslag van 20 september 1736).

¹⁰³ SAB, Oud Archief, nr. 231, Bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1768).

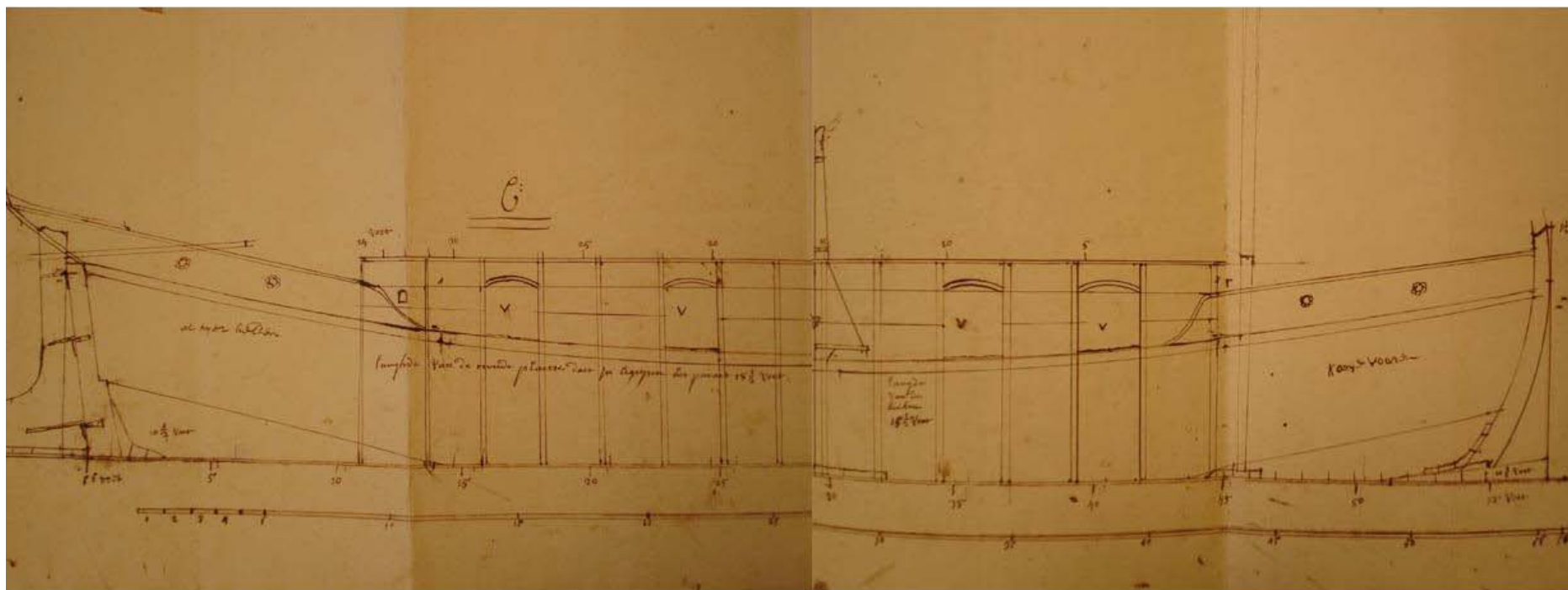
¹⁰⁴ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, pp. 40-41.

¹⁰⁵ SAV, Oud Archief, nr. 314, maken en herstellen van de bargien (1704).

penninghen'. De burgemeester en schepenen van Veurne schreven een brief naar Brugge om de kwestie zo snel mogelijk op te lossen. Er werd gevraagd om de betaling zo snel mogelijk te regelen, zodat de werken aan de barge zouden kunnen worden verdergezet.¹⁰⁶

¹⁰⁶ SAB, Oud Archief, nr. 231, Bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1758).

Figuur 5: Bouwplan van hoe de barges van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf er moeten hebben uitgezien.¹⁰⁷



¹⁰⁷ SAV, Oud Archief, nr. 314, maken en herstellen van de bargien.

6. De organisatie rond de barge en het kanaal Brugge-Duinkerke

6.1. De Sociëteit van het Nieuw Gedelf

Zoals we in hoofdstuk 4 reeds vermeldden werd de Sociëteit van het Nieuw Gedelf in 1634 opgericht door de steden Brugge, Veurne en Duinkerke. De drie steden sloten een geheim akkoord en verbonden zich ertoe om samen een nieuwe waterweg aan te leggen tussen Brugge en Duinkerke en deze samen te beheren. Bij statuut werd vastgelegd dat de kosten van de onderneming onder elkaar verdeeld zouden worden. Brugge zou 5/8 van het totale kostenplaatje voor zich nemen, Veurne en Duinkerke zouden elk instaan voor 3/16 van de onkosten. De latere inkomsten zouden volgens dezelfde verhoudingen verdeeld worden. Het startkapitaal dat nodig was om het project op de rails te krijgen en om het dure octrooi aan te kopen, werd gehaald uit leningen en de verkoop van lijfrenten. Eenmaal het nieuwe kanaal voltooid was, organiseerde de Sociëteit vrijwel onmiddellijk een vervoersdienst door vier trekschuiten in te leggen. Twee ervan voeren heen en weer tussen Brugge en Nieuwpoort, de andere twee barges bedienden de lijn Nieuwpoort – Veurne – Duinkerke. In de zomermaanden werd er tussen Nieuwpoort en Duinkerke zelfs nog een extra barge ingelegd, de zogenaamde ‘deurbarge’.¹⁰⁸ Naast de barges, kwamen ook de marktschepen die langs het Nieuw Gedelf voeren, onder het beheer van de Sociëteit. Deze bedienden de markten van onder meer Adinkerke, Gyvelde, Zuidcoote, Snaaskerke, Zandvoorde, Slijpe en Oudenburg.¹⁰⁹ De vaartuigen waren in het bezit van de Sociëteit, maar ze werden jaarlijks verpacht aan schippers die er de hoogste pachtsom voor boden. Omdat de ‘verpachting van de middelen van het kanaal’ een belangrijk onderdeel vormde in het functioneren van de Sociëteit zullen we er verder, in een aparte paragraaf (zie 6.4.), dieper op ingaan. Naast de inkomsten uit de verpachtingen sloeg de Sociëteit ook munt uit de zogenaamde ‘sas-, vate- en mijle-gelden’. Dit waren vastgelegde vergoedingen die schippers betaalden per sluis die ze passeerden, per mijl die ze aflegden of per vat gevuld met goederen dat zich aan boord van het schip bevond. Alleen de Sociëteit had het voorrecht om deze gelden te innen.

De Sociëteit hield ook streng toezicht op het respecteren van de door haar uitgevaardigde uurregelingen. Wanneer de schipper-pachters met hun barges vertragingen opliepen, kregen ze een fikse geldboete van 25 gulden en moesten de passagiers hun reiskosten terugbetaald krijgen. Om het de bargeschippers wat makkelijker te maken om het strakke uurrooster te

¹⁰⁸ SAB, Oud Archief, nr. 230, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1717-18).

¹⁰⁹ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”. In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 164.

respecteren, kregen ze bij het versassen alvast voorrang op andere schuiten, tenzij deze verse vis vervoerden.¹¹⁰

Om de onderneming in goede banen te leiden organiseerde de Sociëteit doorheen het jaar een aantal vergaderingen. Deze konden soms meerdere dagen duren en gingen afwisselend door in één van de drie districten, meestal in de stadhuizen van één van de drie organiserende steden.¹¹¹ Allerlei zaken werden minutieus besproken, onderhandeld en gepland. De belangrijkste bijeenkomst van de Sociëteit was de zogenaamde ‘Algemene vergadering’ die meestal eind augustus of begin september werd gehouden. Een belangrijk item op deze bijeenkomst was de presentatie van de jaarlijkse rekeningen. Deze werden ‘*gehoort, geexamineert ende gesleten*’. Deze rekeningen werden in elk van de drie districten apart opgemaakt en nadien in het drievoud gekopieerd.¹¹² Op die manier had het ene district inzage in de rekeningen van de andere twee districten en kon men elkaar controleren.¹¹³

Ter illustratie van wat er allemaal besproken en beslist werd op dergelijke bijeenkomsten, lichten we even een verslag uit 1715 toe met daarin de zogenaamde ‘besluiten’ of ‘deliberaties’. De samenkomst had dat jaar begin september plaats in het stadhuis van Veurne en onder de aanwezigen bevonden zich onder meer de burgemeester en landhouder van Veurne: Bruno Schincele, de raadspensionaris en griffier van de ‘caemer’ van de stad en kasselrij Veurne: Justius Jacques, de ‘Heere van harnas’ en schepen van Brugge: Francois Stappens, de eerste raadspensionaris en griffier van Brugge: Charles Puelinx, de burgemeester van Duinkerke: Francois de Vinck en tevens de raadspensionaris van Duinkerke: Nicolas Baltazar. Op de agenda stonden hoofdzakelijk de onderhoudswerkzaamheden aan de vaart en de bespreking van een aantal tarieven en betalingen. Er werd ondermeer beslist om herstellingen uit te voeren aan het sas van Zuidcoote, nadat men ter plekke de toestand was gaan bekijken en had kunnen zien dat de sluis in zeer slechte staat was. Ook het sas van Leffrinckhouke zou een opknapbeurt krijgen, teneinde het binnenstromen van zout zeewater in de vaart tegen te gaan. De kost van de operatie werd op zesduizend Franse ponden geschat en zou betaald worden uit een speciaal voor onderhoudswerkzaamheden aangelegd fonds. Indien de kosten hoger zouden uitvallen, moest het district Duinkerke, aangezien de sluizen op haar grondgebied lagen, het surplus voor haar rekening nemen. Verder legde men ook

¹¹⁰ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 39-40.

¹¹¹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1694).

¹¹² SAB, Oud Archief, nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en mijlegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale (1691).

¹¹³ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 166.

nieuwe tarieven vast voor het vervoer door de barges van *'Tourssche wyn'* en *'sterken brandewyn'*. Ook besliste men dat de *'tafelgelden'* of de uitgaven voor spijs en drank tijdens de openbare verpachtingen, enkel nog bij de verpachting van de barges op de rekening van de Sociëteit zouden komen. Voorts werd ook nog beslist dat de op pensioen gegane sasmeester Pieter de la Bulcke een jaarlijkse vergoeding van 4 ponden zou krijgen. Ten slotte werden op de vergadering ook nog een aantal pachtvoorwaarden besproken en werd er ook nog eens bevestigd dat wanneer de barges door het vriesweer, langer dan twaalf dagen niet konden uitvaren, zij een verlaging van de pachtprijs en van de sas-, vate- en mijlegelden zouden krijgen.¹¹⁴ Andere items die op de vergaderingen aan bod kwamen, waren bijvoorbeeld de bouw en het onderhoud van dijken, bruggen, jaagpaden en aanlegsteigers, het uitdiepen van het kanaal, de reparaties aan de barges en de bouw van nieuwe barges, de onderhandeling van de pachttarieven en vrachtlonen, het behandelen van klachten en het vastleggen van salarissen en pensioenen.¹¹⁵

6.2. Het personeel

Zoals we reed uit het hierboven aangehaalde voorbeeld hebben kunnen opmaken, was de Sociëteit van het Nieuw Gedelf volledig in handen van hooggeplaatste figuren en was het bestuur nauw verweven met de stadsbesturen van de drie ondernemende steden. Belangrijke stadsambtenaren, burgemeester-landhouders, schepenen, raadspensionarissen, baljuws, maar ook zakenlieden zwaaiden er de plak. In de volgende paragrafen zullen we een overzicht geven van wie er allemaal voor de Sociëteit werkte en wat hun functie was. We beginnen bovenaan de ladder.

6.2.1. De commys of rendant

Aan het hoofd van elk van de drie districten, zijnde Brugge (Plassendale tot Nieuwpoort), Veurne (Nieuwpoort tot Zuidcoote) en Duinkerke (Zuidcoote tot de stad Duinkerke zelf), stond telkens een commys of rendant. Het ging steeds om zeer prominente figuren die vaak meerdere ambten cumuleerden. Zo stond gedurende de eerste jaren van het bestaan van de Sociëteit Pauwel Spronckholf aan het hoofd van het district Brugge. Hij was 'tresorier-

¹¹⁴ ADND, Série Ancienne, délibérations des députés des trois collèges relative au canal de Furnes (1715).

¹¹⁵ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1695, 1713, 1736, 1752).

generaal' van de stad en ook nog eens proost van het H. Bloed broederschap. Het district Veurne stond in diezelfde periode dan weer onder de leiding van Marcus Grimminck, grootgrondbezitter en burgemeester van Veurne. In de regio Duinkerke ten slotte werd de Sociëteit bestuurd door raadspensionaris Charles Hardevust.¹¹⁶ De rendanten werden steeds in overleg met de andere stadsbesturen aangeduid en hun ambtstermijn lag voor onbepaalde duur vast.¹¹⁷ Hun taak bestond erin om samen met de commissarissen de Sociëteit van het Nieuw Gedelf draaiende te houden. Ze beslisten onder meer over de te besteden budgetten, de onderhoudswerkzaamheden aan de vaart en de bouw van nieuwe barges. Het inspecteren en coördineren van dat alles was hun bevoegdheid. Ook het leiden van de verpachtingen, het goedkeuren van de rekeningen en het dragen van de eindverantwoordelijkheid maakte deel uit van de functie van de rendanten.

6.2.2. De commissarissen

Uit de verslagen van de jaarlijkse vergaderingen van de Sociëteit is af te leiden dat er een zevental commissarissen moeten zijn geweest. '*Messieurs le députes*' waren immers '*au nombre de dix y compris les trois commis*'.¹¹⁸ Zij stonden in de hiërarchie een trapje lager dan de rendanten, maar ze voerden grotendeels hetzelfde werk uit. Zij hadden vooral een controlerende functie waarvoor ze, zoals blijkt uit de rekeningen met de vergoeding van reisgelden, vaak op pad gestuurd werden.¹¹⁹ Zo brachten ze '*visitaties*' aan de dijken, sassen en bruggen waar ze de toestand van de infrastructuur, de werken en de reparaties gingen inspecteren. Ook hielden ze streng toezicht op het naleven van de dienstregeling van de barges en legden ze boetes op wanneer afspraken niet werden nageleefd.¹²⁰ Uiteraard waren ook zij aanwezig bij de verpachtingen. Het jaarsalaris van de commissaris varieerde tussen de 200 en 800 ponden groten Vlaams per jaar, afhankelijk van de reisvergoedingen en toekenning van bepaalde buitengewone gages.¹²¹ Sommige commissarissen kregen naast hun algemene taken nog een specifieke functie toebedeeld. Zo was er een commissaris-ontvanger,

¹¹⁶ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 166.

¹¹⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 317, comptes principaux de Furnes (1690).

¹¹⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231, Barges Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1717-18).

¹¹⁹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 4, salarissen van de commissarissen van het Nieuw Gedelf (1778-1780).

¹²⁰ SAB, Oud Archief, nr. 231, Barges Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

¹²¹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 4 salarissen van de commissarissen van het Nieuw Gedelf (1778-1780).

die de gelden inde en ook een commissaris-griffier. Deze laatste functie behandelen we apart in de volgende paragraaf.

6.2.3. *De griffier*

Voor elk van de drie districten had de Sociëteit een griffier in dienst. Aangezien er steeds druk heen en weer werd gecorrespondeerd tussen stadsambtenaren, commissarissen en pachters uit de verschillende districten, was een dergelijke functie onontbeerlijk. De griffiers stonden in voor de verwerking en het opstellen van allerhande documenten, gaande van rekeningen, over correspondentie tot resoluties van vergaderingen. In de pachtvoorwaarden werd ook vastgelegd dat brieven van pachters met aanvragen tot terugbetalingen vanwege vorst of andere tegenslagen, eerst bij de griffier dienden neergelegd te worden. Pas wanneer de brieven door de griffier gelezen en gevalideerd waren, was de aanvraag ontvankelijk.¹²² Hiermee is meteen het belang van de functie van de griffier geïllustreerd. Een andere niet te verwaarlozen taak was het opstellen en ondertekenen van de rekeningen en deze in het drievoud kopiëren.¹²³

6.2.4. *De opzichters*

De Sociëteit beschikte met haar kanaal, barges en marktschepen over een uitgebreide infrastructuur die heel wat kapitaal vertegenwoordigde. Om haar middelen te beschermen en om problemen en misbruiken te vermijden, stelde de Sociëteit mensen aan die een oogje in het zeil moesten houden. Zo werd er soms speciaal toezicht gehouden op de barges die aangemeerd lagen of door vorst vastzaten. De kans op inbraak en diefstal was in die omstandigheden immers veel groter. Ook de staat van het kanaal werd nauwlettend in de gaten gehouden. Er werd personeel aangesteld om toezicht te houden op onder meer de jaagpaden, de aanlegsteigers, de bruggen, de sluizen en de dijken.¹²⁴ Deze laatste waren vaak zeer broos en werden extra in de gaten gehouden door een aangestelde dijkmeester. Deze kon waar het nodig was ingrijpen en hij kon sancties nemen tegen personen die de reglementen ter bescherming van de dijken aan hun laars laptten. Het kon bijvoorbeeld gebeuren dat

¹²² SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

¹²³ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, gemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1735).

¹²⁴ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, nr. 372, rekeningen van het district Brugge (1677).

veehouders hun dieren lieten grazen op stukken waar dit omwille van het gevaar voor erosie, ten strengste verboden was. De dijkmeester moest deze inbreuken dan zien te verhelpen.

Ook tijdens de bouw van een nieuwe barge, werden opzichters ingeschakeld om te controleren of alles wel volgens plan werd uitgevoerd. Vaak nam men hiervoor onafhankelijke scheepstimmerlui in dienst.¹²⁵

Een andere categorie opzichters dan diegenen die vooral toezagen op de materiële bezittingen van de Sociëteit, vinden we in de steden waar de barges passeerden, bij de torenwachters. Ook zij droegen bij tot de goede werking van de bargelijn. Zij zorgden er immers voor dat wanneer ze in de verte een trekschuit zagen naderen, de stadsklokken geluid werden om iedereen ervan te verwittigen dat de barge in aantocht was.¹²⁶ Ook te Zuidcoote, gelegen op de grens tussen het district Veurne en Duinkerke, bestond er sinds 1689 een met wachters bemande toren van waarop men het kanaal en het gebied errond in het oog kon houden.¹²⁷

Ten slotte willen we nog vermelden dat er in oorlogs- of crisisomstandigheden ook politieel of militair toezicht werd gehouden op het kanaal. Een voorbeeld hiervan vinden we terug in een op 27 november 1765 door het Duinkerke bestuur uitgevaardigde ordonnantie. Het document waarin werd gevraagd om zowel overdag als 's nachts wachtposten te plaatsen op de brug over het kanaal in Leffrinckoucke, was gericht aan de intendant Hooffmans van Lefferinckoucke en Teteghem, twee gehuchten tussen Veurne en Duinkerke. De wachtposten op de brug kregen de taak om de protestantse vluchtelingen uit Frankrijk, die langs het kanaal van Veurne de Zuidelijke Nederlanden zouden proberen binnen te komen, tegen te houden en vast te houden.¹²⁸

6.2.5. De sluiswachters of sasmeesters

Elk sas langsheen het Nieuw Gedelf werd bemand door minstens één sluiswachter. Hij zette het versassingsmechanisme in werking en zorgde voor de inning van het zogenaamde '*sas-, vaete- en mylegelt*'. In het jaar 1690 bijvoorbeeld bediende Philips Lagare het sas bij Rattevalle en bediende Philippe van Volder de sluis van Plassendale. Zij en alle andere sluismeesters hielden een sasboek bij waarin de inkomsten genoteerd werden. Elk schip dat passeerde werd er, vaak met de vermelding van de naam van de schipper en van de lading, in

¹²⁵ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 5, briefwisseling van het Nieuw Gedelf (1687).

¹²⁶ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 171.

¹²⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 380, tour de Zuydcoote : garde de nuit, titre de propriété (1689).

¹²⁸ ADND, Série Ancienne, nr. 33 (6), ordonnance de police: gardes sur le canal de Furnes (1685).

vermeld. Aan de hand van die boeken, die overigens nauwelijks bewaard zijn gebleven, berekende men dan de maandelijkse inkomsten van het sasgeld. Uit een verslag uit 1745-1746 van de sasmeester van Zuidcoote blijkt dat er maandelijks twintig tot veertig schepen passeerden en dat het passagegeld 12 penningen bedroeg.¹²⁹ Er wordt wel eens beweerd dat de barges vrijgesteld zouden zijn geweest van deze heffingen. Toch hebben we uit volgend citaat uit de pachtvoorwaarden van 1738 kunnen opmaken dat dit niet (altijd) het geval was: *‘De bargiepachter sal gehouden syn te betaelen ses schellingen grooten aenden pachter van het vaete ende mylegeld... ende sal oock betaelen de sasgelden.’*¹³⁰

De sluizen van de Sociëteit werden niet vaak één per één verpacht, maar één iemand pachtte de rechten op meerdere sluizen tegelijk.¹³¹ Dit laat veronderstellen dat de meeste sasmeesters in dienst van een pachter en niet rechtstreeks in dienst van de Sociëteit werkten. Naast het bedienen van de sluis moest de sasmeester ook instaan voor kleine reparaties. Hiervoor diende hij wel eerst de toestemming te krijgen, want zaken op eigen initiatief regelen was verboden.¹³² Grote reparaties en kosten hiervoor werden door de Sociëteit gedragen. Op de financiële kant van dit alles kant komen we later nog terug, ondermeer wanneer we het hebben over de ‘verpachting van de middelen’.

Soms werd voor de sasmeester, nabij de sluis waarvoor hij verantwoordelijk was, een gebouw voorzien waarin hij kon overnachten. Blijkbaar was er ook ’s nachts verkeer op de vaart want *‘l’ecluse etait dans le cas d’etre manoeuvrée la nuit’*. In 1766 werd er voor de sluiswachter van het sas van Kesteloot een nieuw huisje opgetrokken uit oude bakstenen en dennen- en eikenhout. Het gebouwtje was 42 voet lang en 18 voet breed en beschikte over glazen ramen, een kelder, een waterreservoir, loden dakgoten en buizen en een riool (zie figuur 6).¹³³

¹²⁹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr. 309, rekeningen van het district Duinkerke (1745-1746).

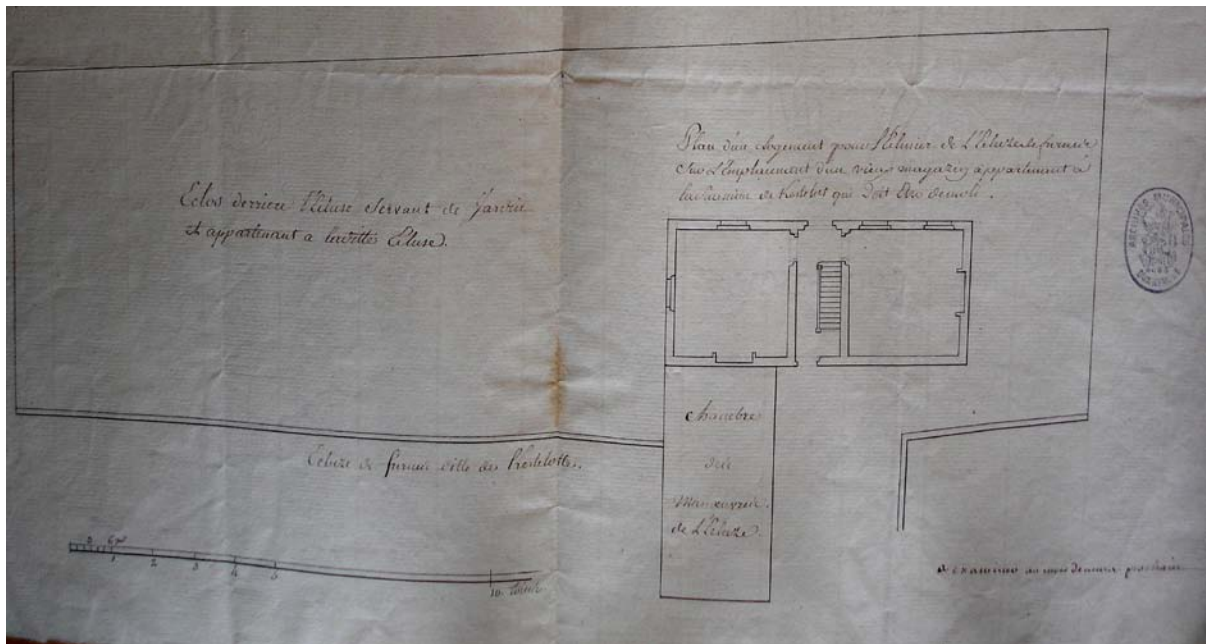
¹³⁰ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met conditiën van verpachting (1738).

¹³¹ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met conditiën van verpachting (1758).

¹³² SAB, Oud Archief, nr. 74, sasrechten te Brugge, rekeningen voor de sas- en bruggelden. (1738-1739).

¹³³ ADND, Série Ancienne, nr. 379, maison près de l’écluse de Furnes, titres de propriété (1766).

Figuur 6: Plan van het sluiswachtershuisje bij het sas van Kesteloot. (1766).¹³⁴



6.2.6. Bruggendraaiers

Naast de sluisen moesten ook de draai- en ophaalbruggen door mankracht bediend worden. Telkens wanneer er een schip wilde passeren dienden de bruggen ‘gedraeyd ofte opgehaeld’ te worden. De bruggendraaiers werden door middel van hoorneschal verwittigd wanneer er een schip in aantocht was. Op die manier konden ze op tijd de vaarweg vrij maken. Van elk schip dat passeerde mocht de bruggendraaiër een vergoeding van twee penningen eisen. Ook hier beweert men wel eens dat barges deze heffing niet hoefden te betalen. Het volgende citaat uit een document met de pachtvoorwaarden van de barges doet echter het tegenovergestelde veronderstellen: *‘Voorts sal moeten aen elcke brugge passeerende ende repasseerende betaelen twee grooten.’*¹³⁵

Net als bij de sassen werd ook het recht om de bruggen te bedienen verpacht. In tegenstelling tot de sassen werden de brugrechten meestal wel stuk voor stuk verpacht. De brugdraaiër was met andere woorden ook vaak de pachter. In ons stuk over de ‘verpachting van de middelen’ wordt dit geïllustreerd.

¹³⁴ ADND, Série Ancienne, nr. 379, maison près de l’écuse de Furnes, titres de propriété (1766).

¹³⁵ SAB, Oud Archief, nr. 231, Bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met conditiën van verpachting (1738).

6.2.7. De bargeladers en -lossers

Om overlapping te vermijden verwijzen we hiervoor graag naar hoofdstuk 7, waar het beroep van de bargeladers en -lossers in de paragraaf over goederenvervoer zal besproken worden.

6.3. De infrastructuur

In deze paragraaf willen we het hebben over de kanaalinfrastructuur die nodig was om het scheepvaartverkeer en dus ook de barges, vlot te laten circuleren. Alvorens we een aantal belangrijke onderdelen van deze infrastructuur bespreken, willen we eerst wijzen op het feit dat het kanaal, eens het gebouwd was, constante onderhoudswerkzaamheden vergde. In de archieven vinden we dan ook veelvuldig rekeningen, brieven en plannen terug die dit duidelijk aangeven.¹³⁶ De financiering hiervan gebeurde met een fonds dat door de Sociëteit speciaal was opgericht om onderhoudswerkzaamheden te financieren. Als de onkosten te hoog opliepen, moesten de districten waarin de werken werden uitgevoerd er ook voor een deel in tussenkomen.¹³⁷ Het kon ook gebeuren dat particulieren, waarvan de eigendom grensde aan een stuk van het kanaal waar onderhoudswerkzaamheden nodig waren, zelf voor de kosten moesten opdraaien.

Bij wijze van voorbeeld zullen we nu een aantal van deze documenten toelichten. Op die manier krijgen we een beeld van wat er allemaal bij het onderhoud van een vaart kwam kijken.

In ordonnanties uit 1759, 1765 en 1768, beval de Duinkerke eerste schepen aan de eigenaars van gronden en woningen langs het kanaal, die weliswaar gelegen waren op Duinkerks grondgebied, om binnen de maand en op eigen kosten, hun muren te herstellen, de houten steigers te repareren en het teveel aan aarde en afval langs de oevers weg te halen. Gebeurde dit niet dan zou een boete van vijftig pond geïnd worden. Verder verboden de ordonnanties ook stro, hooi, bouw- en ander afval in de vaart te storten. Ook het afvalwater en de latrines mochten niet in het kanaal of in de sluizen terecht komen omwille van het infectiegevaar dat dit met zich meebracht. Het kanaal van Veurne was immers niet bedoeld als riool. Inbreuken hiertegen zouden opnieuw met vijftig pond beboet worden en recidivisten zouden worden opgesloten.¹³⁸ Het kanaal moest ondanks die voorzorgsmaatregelen toch af en toe worden uitgediept en schoongemaakt. Eind oktober 1769 werd geraamd dat er 8868 pond Parisis

¹³⁶ RAB, Oud Archief van de stad Nieuwpoort, nr. 3123, onderhoud van vaarten (1650-1792).

¹³⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 292, canal de Furnes, travaux (1652-1789).

¹³⁸ ADND, Série ancienne, nr. 33 (66, 82, 90, 91) .

gespendeerd zou moeten worden aan het uitbaggeren van de vaart tussen Duinkerke en Veurne. De kosten werden volgens het bekende verdeelsysteem over de drie ondernemende steden gespreid.¹³⁹

Wanneer er onderhoudswerkzaamheden werden uitgevoerd, belemmerde dit uiteraard het scheepvaartverkeer. Vaak werd er een tijdelijke aarden dam opgeworpen om het water tegen te houden en de werken makkelijker te kunnen uitvoeren.¹⁴⁰ De schippers van de barges kregen, naargelang de duur van de werken een afslag op hun pachtprijs, maar zij moesten er, indien de werken het toelieten, voor zorgen dat de passagiers op hun bestemming geraakten. Wanneer er bijvoorbeeld werken waren aan een bepaalde sluis, moest de pachter zorgen dat de er aan de andere kant van de sluis een vaartuig klaarlag waarop de passagiers konden overstappen om vervolgens de reis verder te zetten. In deze gevallen was de schipper wel vrijgesteld van de sas-, vate- en mijlegelden.¹⁴¹

In de volgende paragrafen zullen we het nu hebben over een aantal vitale onderdelen van de kanaalinfrastructuur.

6.3.1. Oevers, dijken, jaagpaden en aanlegsteigers

Bij het delven van de vaart werd de natuurlijke loop van het water gewijzigd en werd het water in een bepaalde richting gedwongen. Hierbij was het belangrijk dat de oevers of dijken stevig genoeg waren om aan de druk van het water te kunnen weerstaan. Aan de hand van resoluties en van rekeningen van onderhoudswerkzaamheden aan het kanaal tussen Veurne en Duinkerke, kwamen we te weten wat er allemaal gebruikt werd bij de constructie van een dergelijke kanaaloever of dijk. Eerst en vooral waren er grote volumes aarde nodig om de dijken aan te leggen en de geërodeerde stukken weer op te hogen, te verstevigen en de ‘*quaede putten te vullen*’.¹⁴² Aan de basis van de oevers werd een soort fundering aangelegd met beton, grind en bakstenen. Bij de opbouw hiervan werd ook witte mortel gebruikt. Voor het verstevigen van de zijkanten werden er verticaal geplaatste eikenhouten puntpalen gebruikt waartussen takkenbossen van vers wilgenhout¹⁴³ werden aangebracht. Het geheel

¹³⁹ ADND, Série ancienne, nr. 4 (80), travaux de curement du canal de Furnes (1769).

¹⁴⁰ ADND, Série Ancienne, nr. 292, canal de Furnes, travaux (1652-1789).

¹⁴¹ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

¹⁴² SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1695).

¹⁴³ Pauwels W., “Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw.” In: *Biekorf*, 93 / 1,

werd aan elkaar vastgemaakt met ijzeren nagels. Als laatste stap werden de oevers nog eens bedekt met een tapijt van wilgen- en eikenhout om de erosie tegen te gaan. Ten slotte werden er op bepaalde plaatsen ook nog haken aangebracht om schepen aan vast te leggen en werden er trapjes gebouwd.¹⁴⁴

Ondanks een doordachte bouwstructuur bleven dijken vaak zeer kwetsbaar en broos. Ze werden dan ook nauwlettend in het oog gehouden en men trof maatregelen om de erosie ervan tegen te gaan. Zo probeerde men varkens, koeien en paarden door middel van reglementen zo veel mogelijk van de dijk weg te houden.¹⁴⁵ Op de minder kwetsbare gedeelten werd begrazing wel toegestaan en werden de dijkgronden door een landmeter opgemeten en daarna verpacht. Soms vond men er ook een huisje, schuurtje of herberg. Om dergelijke zaken te mogen bouwen of uitbaten, diende uiteraard eerst een toestemming van de Sociëteit te worden verkregen. Zo deed in 1756 een zekere Joannes Rycquaert een aanvraag om beginnende van aan het sas van Zuidcote ‘den eersten hoek vanden dijk te moghen hebben om een hoveken en enen stal te maeken’. Het stuk grond had een oppervlakte van ‘tien roeden carré’ en werd de man uiteindelijk toegewezen.¹⁴⁶

Boven op de dijken werden, parallel aan de vaart, een weg en een jaagpad of tragel aangelegd. Op de weg die volgens de bouwvoorwaarden 20 voet breed was en waarop twee karren elkaar moesten kunnen kruisen, kon allerlei verkeer passeren. Bovendien moest men er zowel in de zomer als in de winter gebruik kunnen van maken. Meer dan waarschijnlijk ging het dus om een verharde weg. Het jaagpad aan de overkant was 14 voet breed en dus iets smaller (zie figuur 3). Hierop liepen de paarden die de barges voorttrokken.¹⁴⁷ Het is echter aannemelijk dat, voor de barge die uit de andere richting kwam, de ketspaarden ook langs de bredere weg liepen, zoniet moet het kruisen van twee barges moeilijk zijn geweest.

Een minder in het oog springend, maar daarom niet minder essentieel onderdeel van de kanaalinfrastructuur, waren de tegen de oevers aangebouwde aanlegsteigers of ‘*planciers*’ (zie figuur 7). Ze werden gebouwd ‘*pour la commodité des barques publiques et autres bellandres qui rapportent des denrees au marche*’. Passagiers scheepten er in, maar ook goederen en etenswaren werden er dus op in- en uitgeladen. In 1747 spendeerde men 375 pond Parisis

1993, p. 61.

¹⁴⁴ ADND, Série Ancienne, nr. 292, canal de Furnes, travaux (1652-1789).

¹⁴⁵ Pauwels W., “Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw.” In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, p. 61.

¹⁴⁶ ADND, Série Ancienne, nr. 401, canal de Dunkerque à Plassendale : construction (1756).

¹⁴⁷ SAB, Oud Archief, vaart Duinkerke, nr. 291, stukken van diverse aard (1680-1792).

Leffrinckoucke (zie figuur 8). Tussen Nieuwpoort en Veurne lagen er geen sassen, waardoor het verkeer er ook niet door werd vertraagd.

De moeilijkste passage langsheen het traject lag nabij het sas van Zuidcoote, tussen Veurne en Duinkerke. Men had er in de zomer vaak af te rekenen met te lage waterstanden, waardoor de doorvaart sterk werd bemoeilijkt. Reeds in 1664 bereikten de afgevaardigden van de drie ondernemende steden een akkoord om dit probleem, door het bouwen van een nieuw 'sas', op te lossen. Pas drie jaar later werden de werken in aanbesteding gegeven. In 1669 was '*den waeterspaerpot*'¹⁵² klaar, maar al gauw bleek dat de constructie niet het verhoopte resultaat gaf. Bij grote droogte was de doorvaart nog steeds onmogelijk. Het gebeurde meermaals dat de bargepachters van de Sociëteit paarden en karren moesten inleggen om de passagiers en hun bagage van Zuidcoote naar Duinkerke over te brengen.¹⁵³

Het kanaal tussen Veurne en Duinkerke telde drie sluizen. Een probleem, dat er frequent en ondermeer in 1750 de kop op stak, was dat er door '*den sleghten staet*' van de sluizen van zowel Zuidcoote als Leffrickhoucke, zout water in de hele kasselrij Veurne binnenliep, waardoor '*de menschen ende beesten wiens grachten met den vaert communiceren den gheelen winter siltigh syn geweest*'. Het zoute zeewater dat via het kanaal landinwaarts was gevloeid had uiteraard een zeer negatieve invloed op het drinkwater en op de productie van landbouwgewassen. Er werden dan ook schadevergoedingen gevraagd.¹⁵⁴

Ondanks het feit dat er veel geld en aandacht ging naar onderhoudswerkzaamheden blijken de sluizen soms in bedenkelijke staat te verkeren. Tegen het einde van de 18^{de} eeuw was de sluis van Kesteloot nog nauwelijks bruikbaar en ook de sluis van Leffrinckoucke weigerde al sinds 1785 dienst. Dit had voor gevolg dat er vaak paarden, karren en extra schepen moesten ingezet worden om het verkeer op gang te houden. Ook het probleem van het binnensijpelen van zeewater bleef regelmatig de kop opsteken. Hieraan probeerde men te verhelpen door in Zuidcoote een aarden dam op te richten. Deze moest het binnenspoelen van zout water verhinderen om zo de landbouw in het gebied tussen Zuidcoote en St.-Winoksbergen geen schade toe te brengen. Het kanaal zorgde immers voor de enige toevoer van zoet water voor dit gebied. De oprichting van de dam hinderde echter sterk de navigatie en het sas van Zuidcoote, dat wel nog in goede staat verkeerde, werd hierdoor onbruikbaar. Er gingen stemmen op voor de afbraak van de dam, maar deze werden onthaald op groot protest van de

¹⁵² SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1658).

¹⁵³ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p.173.

¹⁵⁴ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1750).

lokale bevolking, die haar landbouwactiviteiten bedreigd zag. Uiteindelijk werd de dam toch afgebroken en werd er ook een oplossing gevonden voor het binnenstromende zeewater. De sluis van Leffrinckoucke werd zodanig herbouwd dat er geen vermenging meer mogelijk was tussen zoet water en zeewater. Een aparte gracht zorgde voor de afvoer van het zoute water.¹⁵⁵ Niet alleen de sluisen tussen Veurne en Duinkerke zorgden soms voor problemen, ook de sluisen van Plassendale en Rattevalle, in het district Brugge, baarden de Sociëteit soms ernstige kopzorgen. In een brief uit 1776, uitgaande van het Brugse schepencollege klaagt men erover dat er *‘van den Oostendschen vaert waeter is afgetrocken waardoor scippers niet meer in staet syne geweest om te connen vaeren’*. Blijkbaar lieten de sluisen in Plassendale en Rattevalle soms te veel water van de vaart Brugge-Oostende afvloeien naar de Duinkerke vaart.¹⁵⁶ Omgekeerd gebeurde het soms ook dat er, op bevel van de Brugse overheid, vanuit Plassendale water werd onttrokken aan de Duinkerke vaart om het verkeer van grote zeeschepen langs het kanaal Brugge-Oostende mogelijk te maken. Dit maakte meerdere malen onmogelijk om met de barges langs het sas van Plassendale te passeren. De bargeschippers waren dan verplicht om een derde vaartuig met een extra knecht in te huren. Deze moest er dan voor zorgen dat alles in gereedheid was tegen wanneer de andere barge arriveerde. De passagiers waren immers verplicht om net voor Plassendale van de barge te gaan en vervolgens over te stappen op een vaartuig dat aan de andere kant van de sluis klaarlag. Uiteraard dienden ook de handelswaar en bagage door de knechten overgeladen te worden. Pas dan kon de reis worden verdergezet.¹⁵⁷ Het gebeurde dat *‘van 28 november 1779 tot ende met den 2 april 1780, zijnde 126 daegen, de bargien aen het sas van Rattevalle hebben stille geleghen, gedeurende welken tijd de waters beneden het gemeld sas altijd zijn afgetrocken geweest en de vaert tot aen de stadt Nieuwpoort niet navigabel is geweest’*. Dat de schippers bij deze gang van zaken verlies leden is duidelijk. Ze richtten zich dan ook tot het bestuur van de Sociëteit om een schadevergoeding te vragen. In 1780 bedroeg het geschatte verlies 132 pond 13 schellingen en 4 grooten Vlaams.¹⁵⁸

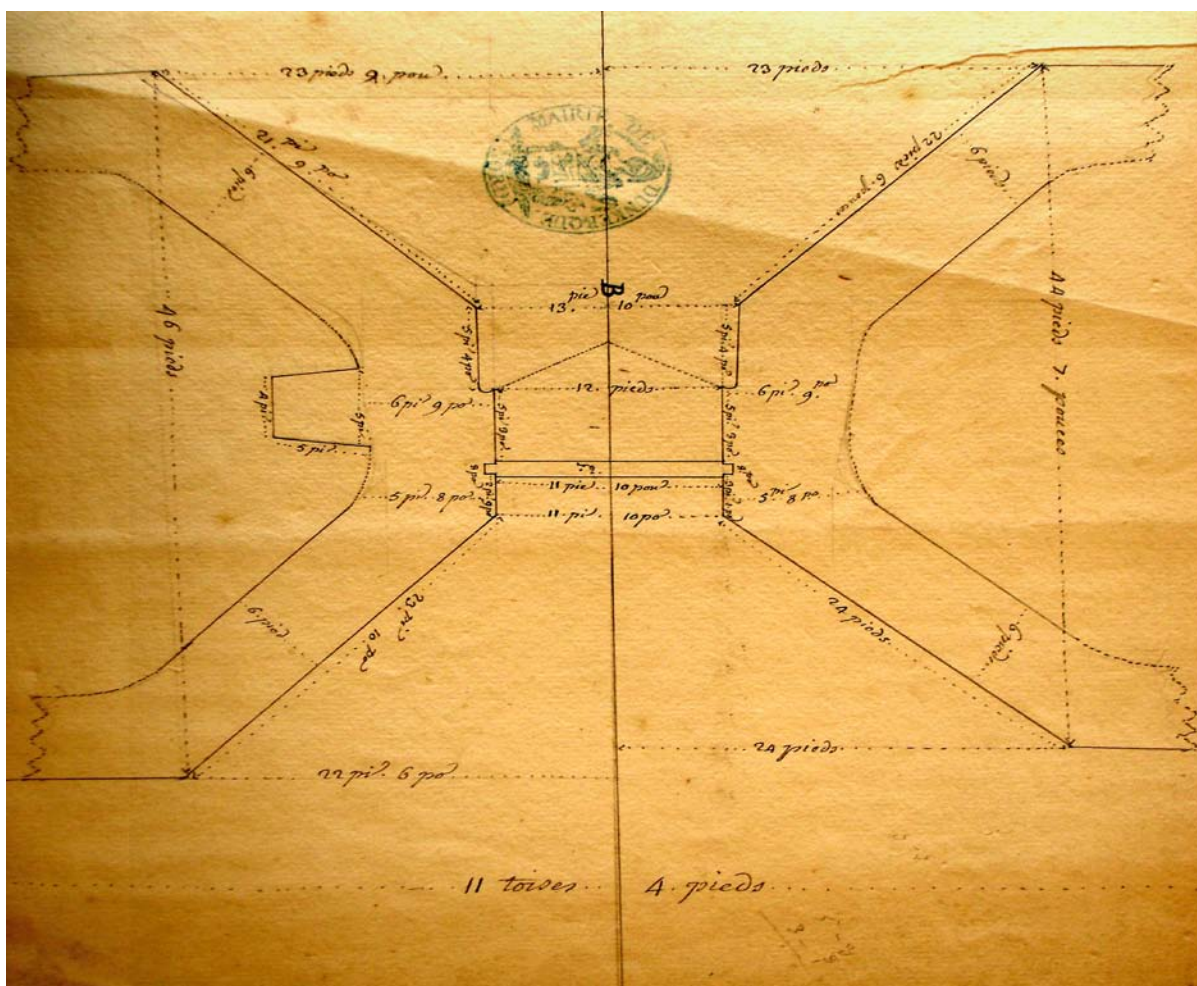
¹⁵⁵ Delaine G., *Les watringues du nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 35.

¹⁵⁶ SAB, Oud Archief, nr. 231, baren Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1776).

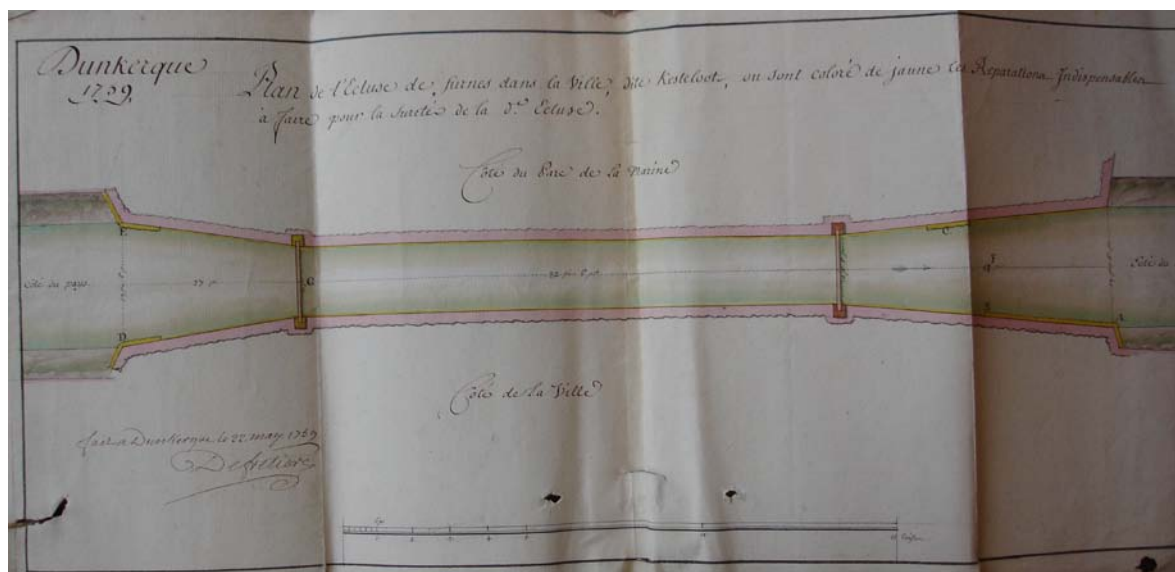
¹⁵⁷ SAB, Oud Archief, nr. 231, baren Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1777).

¹⁵⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231, baren Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1779-1780).

Figuur 8 : Plan van de sluis bij Leffrinckoucke (1760).¹⁵⁹



Figuur 9: Overzichtsplan van het sas van Kesteloot (1759).¹⁶⁰



¹⁵⁹ ADND, Inventaire Numérique, série O, nr. 5.O.4., plan du sas de Leffrinckoucke (1760).

¹⁶⁰ ADND, Inventaire Numérique, série O, nr. 5.O.4., plan de l'écluse de Kesteloot (1759).

6.3.3. Bruggen

Aangezien het kanaal 67 km lang was, is het logisch dat er regelmatig kruisingen met landwegen waren. Op die plaatsen werden dan ook bruggen gebouwd. Het kanaal Brugge-Duinkerke telde er vijftien in totaal,¹⁶¹ en dan wel van drie verschillende types. Om de vaak hoge binnenvaartuigen te laten passeren dienden de bruggen naar de oever toe opengedraaid ofwel opgehaald te worden. Vandaar dat men spreekt over draai- en ophaal- of valbruggen. Het kanaal telde ook een aantal vaste, stenen bruggen. Deze werden hoog genoeg gebouwd om het scheepvaartverkeer niet te hinderen.

Bij de bouw en het onderhoud van de bruggen van het Nieuw Gedelf schakelde men ingenieurs in en werden er talrijke materialen aangewend. Aarde, beton en mortel werden gebruikt om de basis van de brug op de oevers te verstevigen, bakstenen en kasseien van 'bethunesteen' kwamen bovenop de funderingen en vormden de brugpeilers.¹⁶² Ondermeer om het brugdek te bouwen kwam er ook heel wat timmerwerk aan te pas. Men maakte daarbij vooral gebruik van eikenhout dat zowel vers als gerecupereerd kon zijn. Voor elke paal, balk of plank werden in de bouwomschrijvingen steeds de nauwkeurige afmetingen aangegeven zodat alles als een puzzel in elkaar paste. Verder gebruikte men ook nog pek om het hout mee te behandelen, loden krammen, klinknagels en een hele resem gereedschap waaronder koorden, houwelen en stellingen. Voor de bouw van een nieuwe brug op het kanaal tussen Veurne en Duinkerke gebruikte men in 1686 onder meer 3894 pond ijzer, 70 eikenhouten balken, 32 puntpalen en grote volumes aarde en witte mortel. De kostprijs bedroeg ongeveer 10561 pond Paris.¹⁶³

Het district Duinkerke telde vijf bruggen. In Zuidcoote en bij het Cleen Steendam (zie figuur 10) bevonden zich draai- en ophaalbruggen, in Leffrinckhouke stond er een ophaalbrug (zie figuur 11) en gewone bruggen trof men aan in St.-Elooi en 't Rasper. Ook binnen de stadsmuren van Duinkerke lagen er verscheidene bruggen over de vaart. Eén daarvan was de 'pont de la rue de Soubise'.

Het district Veurne telde eveneens vijf bruggen. De Pelikaanbrug, de draai- en ophaalbruggen van Wulpen en van Adinkerke, de Zoutkeetbrug en de valbruggen van de Oost- en Zuidpoort. Op het grondgebied van het Brugse district ten slotte, lagen er bruggen over de vaart in Nieuwendamme, in Slijpe, in Leffinge, in Snaaskerke en in Oudenburg.

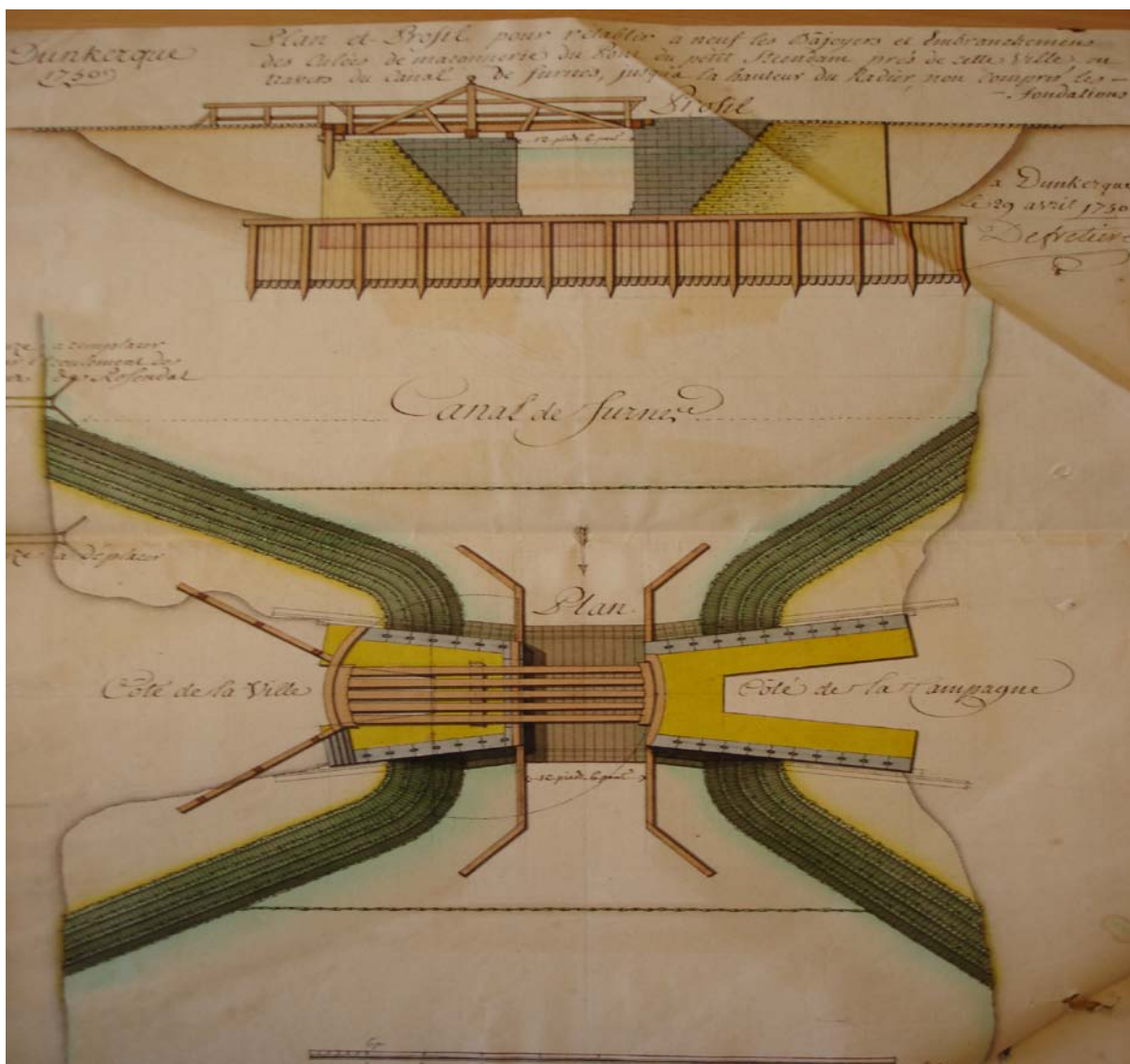
¹⁶¹ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 39.

¹⁶² ADND, Série Ancienne, nr. 402, ponts sur le canal de Furnes (1769)

¹⁶³ ADND, Série Ancienne, nr. 292, canal de Furnes, travaux (1686).

Het viel ons op dat deze bruggen veel onderhoudswerkzaamheden vergden. Bijna jaarlijks dienden de constructies en dan vooral het houtwerk opgekalefaterd of zelfs volledig vervangen te worden.¹⁶⁴ Door het bouwen of herstellen van bruggen werd echter wel vaak de ‘*deurvaert belet*’, waardoor er aan de andere kant van de werken vaak bijkomende schepen dienden ingelegd te worden.¹⁶⁵ Het gebeurde ook dat er in de loop van de tijd bruggen verdwenen, bijkwamen of onder een andere naam vermeld werden.

Figuur 10: Plan (voor de herstelling) van de draaibrug bij Cleen Steendam.¹⁶⁶

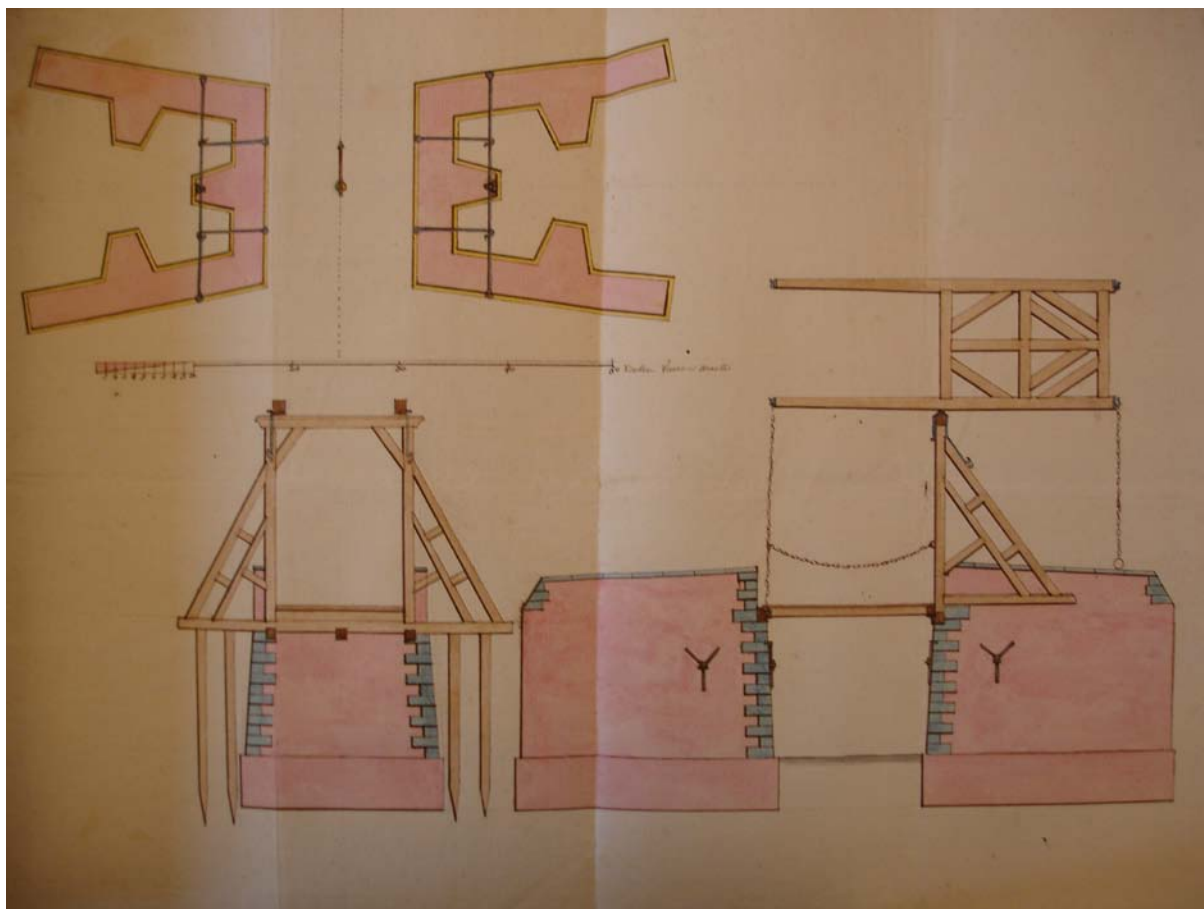


¹⁶⁴ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, openbare werken, nr. 560 & 561, bruggen en dammen: herstellingen (1698-1792).

¹⁶⁵ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1735).

¹⁶⁶ ADND, Série Ancienne, canal de Furnes, travaux (1750).

Figuur 11: Plan van de ophaalbrug bij Leffrinckhoucke.¹⁶⁷



6.3.4. Herbergen en verversingsposten

Hoewel de herbergen langs het kanaal Brugge – Duinkerke geen eigendom waren van de Sociëteit, kan men ze wel tot de kanaalinfrastructuur rekenen. Het al dan niet aanwezig zijn ervan is immers nauw verbonden met de aanwezigheid van een reisweg of verkeersas. Naarmate de mobiliteit in de zeventiende en achttiende eeuw toenam, zien we ook het aantal herbergen stijgen. Reizende lieden konden er alvorens weer op pad te gaan verpozen, eten en de nacht doorbrengen. Daar de herbergen vaak in de nabijheid van het Nieuw Gedelf lagen, vonden we hier en daar verwijzingen terug. We zullen dit echter verder toelichten in hoofdstuk zeven, waar we het hebben over de lokale economische draagwijdte van de barges. Vaak diende een herberg ook als verversingspost voor de paarden, maar expliciete verwijzingen naar verversingsposten voor de ketspaarden van het Nieuw Gedelf vonden we in de archiefbronnen niet terug. Wel konden we uit een overzicht van de verhuurders van

¹⁶⁷ SAV, Oud Archief, nr. 1059, bruggen.

ketspaarden opmaken dat er in Veurne een paardenwissel moet hebben plaatsgevonden. De leverancier van de paarden op het traject Duinkerke - Veurne was immers niet dezelfde als de leverancier van de ketspaarden op de route Veurne - Nieuwpoort. Aangezien de afstand tussen Brugge en Nieuwpoort groter was dan de afstand tussen Nieuwpoort en Duinkerke, is het zeer waarschijnlijk dat ook op dit traject de paarden ververs werden. Plassendale kan hiervoor een aangewezen plaats geweest zijn omdat het ongeveer halweg tussen Brugge en Nieuwpoort lag en omdat er ook een sas en een herberg was waar men een eventuele paardenwissel kon uitvoeren. Dit is echter nog geen bewijs want Veurne lag ook niet echt halverwege tussen Duinkerke en Nieuwpoort. Het blijft hier dus maar een vermoeden, concrete verwijzingen die dit vermoeden zouden kunnen staven vonden we niet terug.

6.4. De verpachting van middelen en werkzaamheden

Iets verpachten betekent dat tegen een zekere som geld de opbrengst van iets voor bepaalde tijd wordt afgestaan. Dit systeem werd door de Sociëteit uitvoerig toegepast op haar bezittingen of 'middelen'. Elk jaar, meestal in augustus, kwamen de afgevaardigden van de colleges van Brugge, Veurne en Duinkerke gedurende vijf à tien dagen bij elkaar om de inkomsten en uitgaven te controleren en om de 'middelen van het kanaal' te verpachten. Het gebeuren had afwisselend plaats in één van de drie districten. Hierbij werden de rechten en inkomsten op de verschillende eigendommen van de Sociëteit meestal voor één jaar en tegen een nader te bepalen pachtprijs, uitbesteed. De bijeenkomsten vonden afwisselend plaats in één van de drie vermelde steden. De reiskosten die de vertegenwoordigers van de Sociëteit maakten om daar te geraken, werden vergoed door de stadsbesturen. Telkens waren er tien personen van de Sociëteit aanwezig, de drie rendanten en ook nog eens zeven commissarissen. Elk van die drie rendanten bracht verslag uit van de rekeningen van zijn district en er werd besproken hoe de verpachting van onder andere draaibruggen, dijken, werken, reparaties, beweiding, visserijrechten en uiteraard ook van de barges zelf, zou worden aangepakt en wat de voorwaarden zouden zijn (zie figuur 12). De verpachting zelf bracht altijd veel volk op de been, het was één van de evenementen van het jaar. Niet alleen de leden van de Sociëteit en de kandidaat-pachters, met onder hen schippers, timmerlui, boeren, zakenlui en handelaars, waren aanwezig; er waren ook een deurwaarder en eventueel enkele burgemeesters of andere hooggeplaatste figuren uit de streek te gast. Buiten de zaal, kroeg of herberg waar de verpachting plaatsvond, stond vaak ook nog een groep nieuwsgierigen te wachten op de uitslag. Het verpachten gebeurde steeds bij openbare aanbesteding en werd met

gedrukte affiches en aanplakkingen in de hele regio bekend gemaakt. Om meer potentiële pachters aan te trekken voorzag de Sociëteit in gratis vervoer met de barge en zorgde ze ervoor dat de onderhandelingen van pachtcontracten 's morgens vroeg reeds konden aanvangen. Op die manier konden de pachters dezelfde dag nog naar huis teruggaan. Daarnaast werden de kandidaat-pachters rijkelijk getrakteerd op bier en Franse wijn. De uitgaven voor de openbare verpachting konden op die manier hoog oplopen, maar zolang de Sociëteit goed draaide kon men zich de grote uitgaven veroorloven. Zodra de zaken wat minder liepen, doken er echter klachten op over al te *'excessieve wijngelden'* en vreesde men dat de onkosten een veel te grote hap uit de pachtprijs zouden nemen. Later gebeurde het ook dat de pachter moest opdraaien voor de wijngelden.¹⁶⁸ De eigenlijke verpachting verliep per opbod en diegene die de beste prijs bood kreeg uiteindelijk de rechten, het beheer en dus de job toegewezen. Elk bod werd nauwkeurig opgetekend¹⁶⁹ en eens de pacht was toegewezen, werd deze op een aantal belangrijke plaatsen publiekelijk omgeroepen. De pachtprijs diende *'binnen vierentwintigh huren naer den overslagh'* betaald te worden. Zoniet zou er een nieuwe verpachting plaatsvinden. De belangrijkste pacht was deze van de barges en de marktschepen.¹⁷⁰ De pachters hiervan mochten hun pacht niet *'splyten'* en dus niet 'onderverhuren' aan derden. Deden zij dit toch, dan stond hen een boete van honderd pond grooten Vlaams te wachten.

De allereerste verpachtingen van het Nieuw Gedelf vonden plaats op 1 en 2 maart 1640. Toen beschikte de Sociëteit echter nog niet over trekschuiten, maar de marktschepen naar de parochies langs het Nieuw Gedelf, werden alvast verpacht en ook de bouw van bruggen en dijken werd in aanbesteding gegeven.¹⁷¹ De pachten waren meestal voor één jaar geldig. Onder moeilijke en onzekere omstandigheden echter, bijvoorbeeld in tijden van oorlog en epidemieën, gingen de verpachtingen in de drie districten apart of slechts voor kortere periodes of soms helemaal niet door. In dit laatste geval werden de barges in zogenaamde 'collecte' gegeven. De barge werd dan in pand gegeven aan een schipper. Deze kreeg een salaris uitbetaald en maakte de inkomsten van het personenvervoer over aan de Sociëteit. Het kon ook gebeuren dat de pachtijd voor langer dan één jaar werd vastgelegd. In 1771 werd de

¹⁶⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231 (340), bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met conditiën van verpachting (1738).

¹⁶⁹ Ibidem (1758).

¹⁷⁰ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, p. 55-64.

¹⁷¹ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 164.

barge van Duinkerke naar Nieuwpoort voor 'drye jaeren' verpacht. De pachtsom bedroeg 1392 pond grooten Vlaams.¹⁷²

Om het voorgaande te illustreren halen we er even de gegevens van het verslag van de algemene verpachting van 23 augustus 1758 bij. Het gebeuren vond plaats te Veurne en onder de aanwezigen bevonden zich onder meer Ignaes Vandermeersche: de burgemeester en landheer van Veurne, Jonckheer Henrick Dubois: de landheer van de wet en ten slotte ook de magistraat van de stad en kasselrij Veurne. Het tafelgeld bedroeg 16 pond grooten Vlaams en het wijngeld 10 pond grooten Vlaams. De bedragen dienden 'op last van de repectievelyke pachters sonder verminderynghe van hunne pachtsommen' betaald te worden.¹⁷³

We bekijken nu even van naderbij wat er allemaal verpacht werd, wie de pachters waren en hoeveel geld deze voor hun pacht veil hadden. De bedragen zijn uitgedrukt in ponden, schellingen en denieren Vlaams.

Verpachting van	tussen / plaats	Pachter	Pachtsom
Barges	Brugge - Nieuwpoort	Joannes Mortier	755p 4s 16d
	Nieuwpoort - Duinkerke	Pieter Calf	333p 1s 0d
Sas-, vate- en mijlegeld	Plassendale - Nieuwpoort	Gilles Houvenaghel	156p 16s 4d
	Nieuwpoort - Duinkerke	Pieter Haelynck	37p 0s 0d
Marktschip	Zandvoorde, Snaeskerke, Oudenburg, Leffinge, Slijpe en Brugge		niet ingesteld
	Adinkerke, Gyvelde, Leffrinckhoecke, Diksmuide, Veurne en Duinkerke		niet ingesteld
Draaibruggen	Plassendale	Joseph Laus	6p 5s 4s
	Zandvoorde	Joseph Laus	6p 5s 4s
	Snaeskercke	Pieter Labulette	3p 0s 5d
	Leffinge	Jacobus Seys	3p 10s 0d

¹⁷² SAB, Oud Archief, nr. 231 (340), bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1771).

¹⁷³ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met conditiën van verpachting (1758).

	Slijpe Rattevalle 't Pelicaen Wulpen Oostpoort van Veurne Zoutkete Adinkerke Zuidcoote Leffrinckhoucke Cleen Steendam	Alexander Opstaele Pieter de Labulcke Joannes Bouckaert Pieter Haelynck Pieter Calf Joseph Maes Frans Gallioot Van Bavynckhove	6p 0s 0d 6p 5s 3d 6p 5s 6d 7p 10s 0d gesloopt 8p 0s 0d 4p 10s 0d niet ingesteld 4p 10s 0d 5p 0s 0d
Pasturagiën (beweiding van de dijken langs de vaart, verpachting voor 3 jaar)	Plassendale - Zandvoorde oude Ieperleet - brug van Zandvoorde zuidlijk brug Zandvoorde - overdracht van Snaeskerke brug Zandvoorde - hof van Jacques Michiels Ieperleet tot aan Snaeskerke zuidlijk brug Snaeskerke - Ieperleet in Leffinge noordijk oude Ieperleet - brug van Leffinge zuidlijk overdracht Snaeskerke - brug van Leffinge	Joseph Laus Joseph Laus Labulcke Coppieters Maessens Philips Francis Saelens Pieter Labulette	1p 10s 0d 1p 10s 0d 1p 0s 0d 6p 0s 0d 4p 0s 0d 5p 0s 0d 5p 5s 0d 6p 5s 4d

zuidlijk brug Leffinge - sas van Nieuwendamme	Stephanus Denberge	2p 10s 0d
noordlijk brug Leffinge - hofstede van de hertog van Ursel	Stephanus Denberge	1p 10s 0d
noordlijk hofstede van de hertog van Ursel - sas van Nieuwendamme	Pieter Labulette	4p 20s 0d
zuidlijk brug Meunynck - brug van Wulpen	Frans Odeye	6p 10s 0d
zuidlijk brug van Wulpen - fortificaties van Veurne	Joannes Simon	5p 10s 0d
noordlijk aan de Pelicaenbrug met een oppervlakte van 400 roeden		niet ingesteld
noordlijk hof ter Hillestraete in Oostduinkerke tot over de 'terreele'	Pieter Selerius	8p 10s 0d
zuidlijk brug van Rechtkeete - brug Adinkerke	Pieter de Poorter	8p 5s 0d
zuidlijk brug Adinkerke - Waerestraete	Pieter Claeys	9p 5s 0d
zuidlijk Waerestraete - brug	Vincent Fonteyne	21p 12s 0d

	van Zuidcoote		
	zuidlijk brug Zuidcoote - fortificaties Duinkerke	Joannes Wielemaecker	11p 10s 0d
	noordlijk brug Leffrinckhoucke - brug Cleen Steendam	Laurens Janssens	12p 0s 0d
Visserijrechten	Plassendale- Ieperleet		niet ingesteld
	oude Ieperleet - sas van Nieuwendamme	Labulcke	3p 0s 0d
	Nieuwpoort - brug van Wulpen	Constantynus Roye	3p 10s 0d
	brug van Wulpen - fortificaties van Veurne	Pieter Claeysens	3p 15s 0d
	brug Steendamme - brug Adinkerke	Joannes Lahaye	2p 15s 0d
	brug van Adinkerke - grens van Veurne ambacht	Norbert Vellynck	3p 1s 8d
	grens van Veurne ambacht - brug Zuidcoote	Guillaume Tersinck	6p 0s 0d
	brug van Zuidcoote - fortificaties van Duinkerke	Frans Gaillioot	8p 0s 0d

We merken dat de pachtprizen eerder aan de lage kant lagen en dat bijvoorbeeld de marktschepen niet verpacht werden. Ook het feit dat er afgevaardigden van zowel Duinkerke als Brugge ontbraken en dat de tafelgelden niet door de Sociëteit werden betaald, duiden op een ongewone gang van zaken. Waarschijnlijk hadden de onzekere politieke omstandigheden,

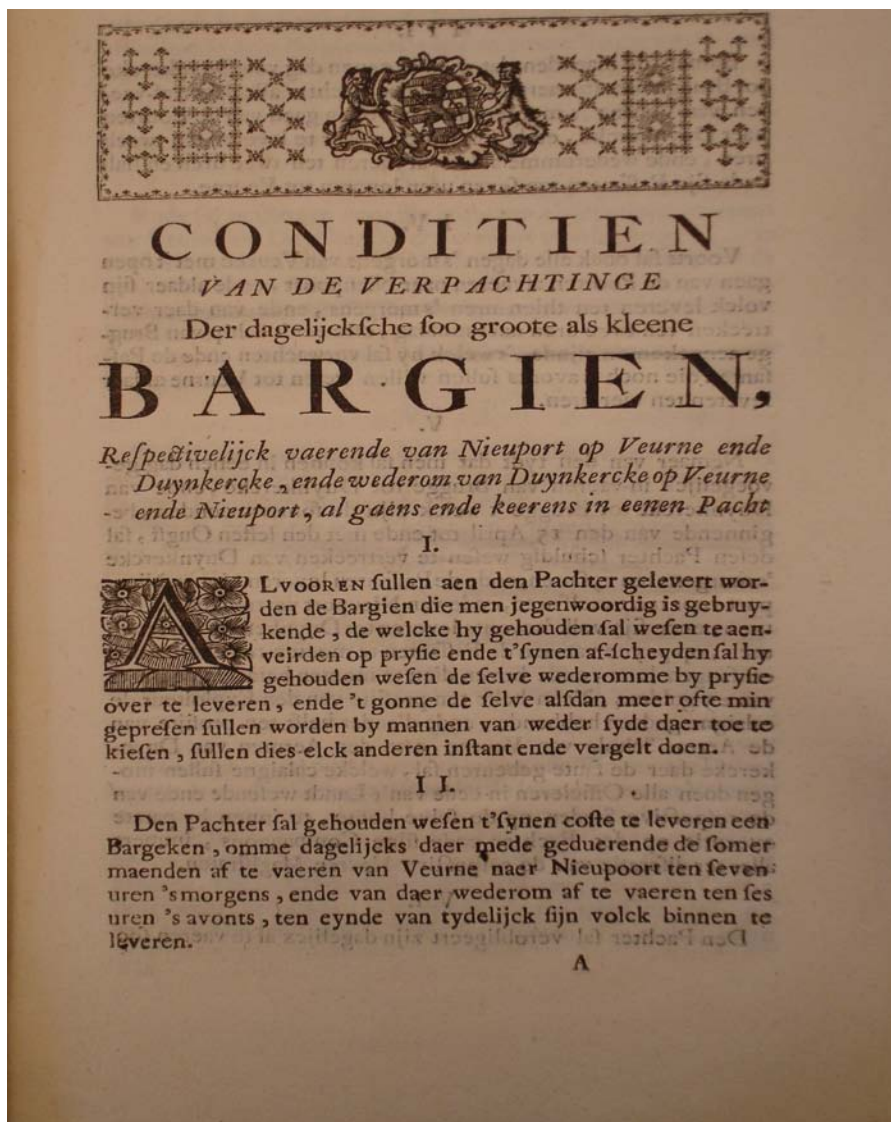
met name de Franse dreiging, hiermee te maken. Blijkbaar werd, onder ongunstige omstandigheden, het systeem van 'in collecte geven' niet altijd toegepast, maar probeerde men toch zo veel mogelijk om een (algemene) verpachting te organiseren. Daar de pacht prijzen in dit voorbeeld niet zeer representatief zijn hoeven we er hier nu geen verdere aandacht aan te besteden. Wel letten we op de onderlinge verhoudingen van de pachtsommen. Voor een verdere bespreking van de inkomsten en uitgaven van de Sociëteit verwijzen we trouwens graag naar hoofdstuk acht. Met het voorgaande voorbeeld willen we vooral duidelijk maken wat die 'middelen' van de Sociëteit nu precies waren en over wie die 'middelen' verdeeld werden. De belangrijkste pacht was deze van de barges en (onder normale omstandigheden ook deze van) de marktschepen. De vier barges werden door Joannes Mortier en Pieter Calf gepacht, hetgeen er kan op wijzen dat beide mannen niet per se schippers waren. Indien ze dat wel waren, moesten ze elk wel nog een andere schipper in dienst nemen om de andere barge te besturen. Maar het kon dus evengoed zijn dat J. Mortier en P. Calf twee zakenlieden waren die dan schippers in dienst namen. Bij deze laatste mogelijkheid kan men zich dan wel afvragen hoe strikt men het verbod op het '*splyten van den pacht*' of het 'onderverpachten' toepaste.

Een tweede belangrijke pacht was deze van het sas-, vate- en mijlegeld, waaronder ook de bediening van de sluizen viel. Deze rechten werd gepacht door Gilles Houvenaghel en Pieter Haelynck. Aangezien de vaart vijf sluizen telde, kan men hier dezelfde redenering als voor de barges maken. Ook deze twee lieden moesten andere mensen in dienst nemen om de door hen gepachte sluizen te bedienen. Bij de verpachting van de draaibruggen ging het er, op het geval van Joseph Laus die twee bruggen tegelijk pachtte, anders aan toe. Elke brug werd stuk per stuk en telkens aan iemand anders verpacht. Dit laat dus veronderstellen dat de pachters van de bruggen ook de bruggendraaiers waren. Onder hen bevonden er zich ook die dijkgronden en visserijrechten pachten. Blijkbaar waren ze naast bruggendraaier ook nog actief als veehouder of visser. Het verlenen van het recht om in de vaart te mogen vissen en het verhuren van dijkgronden om bijvoorbeeld het vee te laten grazen, de zogenaamde pasturagiën, brachten evenwel het minste geld op voor de Sociëteit.

Hetgeen de barges, de marktschepen, de sluizen, de draaibruggen, de beweiding en de visserijrechten oprachten aan de pachters is moeilijk te achterhalen. De pachters waren immers geen verantwoording verschuldigd over hun ontvangsten. Ze betaalden enkel een éénmalige pachtsom en voor de rest waren de verdere inkomsten integraal voor hen. Deze gang van zaken heeft er wel toe geleid dat er geen documenten bewaard zijn waarin de inkomsten van de pachters werden bijgehouden, hetgeen jammer is voor de onderzoekers.

Naast de ‘middelen’ van de Sociëteit werden volgens de bronnen ook de werkzaamheden ‘verpacht’. De kanaalinfrastructuur moest immers constant onderhouden en waar nodig verbeterd of uitgebreid worden. We menen echter dat het in deze context correcter zou zijn om over ‘aanbesteding’ in plaats van over ‘verpachting’ te spreken. Het was immers zo dat de aannemer of werkmans die de beste prijs bood om een bepaalde taak uit te voeren, de job toegewezen kreeg en daarna door de Sociëteit uitbetaald werd.¹⁷⁴

Figuur 12: Fragment uit de pachtvoorwaarden voor de barges van het Nieuw Gedelf, vastgelegd door de Sociëteit. Deze voorwaarden golden als contract en waren bindend voor zowel de pachter als de Sociëteit.¹⁷⁵



¹⁷⁴ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, Financiën, nr. 15, verpachting van middelen en rechten van het Nieuw Gedelf (1641-1784).

¹⁷⁵ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, Financiën, nr. 15, verpachting van middelen en rechten van het Nieuw Gedelf (1768).

6.5. Vertrektijden, duur van de reis en aansluitingen

Wie zich met de barge wou verplaatsen kon voor meer informatie terecht in de ruimverspreide almanakken. Hierin stonden bestemmingen en vertrek- en aankomsttijden nauwkeurig aangegeven. Ook door het ophangen van affiches (zie figuur 13) werd de dienstregeling in heel de regio bekend gemaakt. Bij het opstellen van de uurschema's voor de lijn Brugge-Duinkerke werd een onderscheid gemaakt tussen de zomer- en de wintermaanden. In een almanak uit 1787 trof men de volgende regeling aan: in het zomerseizoen, van 1 mei tot 31 augustus, *'vertreckt dagelyckx 's morgens ten vijf uren ene bargie te Brugghe om de passagiers te leveren ten selven dage 's avonds binnen Duynkercke, passerende op de noene Nieuupoort ende ten drie uren neffens Veurnen.'*¹⁷⁶ De barge vertrok *'smergens met het opengaen vande poorten'*¹⁷⁷ vanaf de kaai in Scheepsdale, net buiten Brugge en in Nieuwpoort diende men, om verder te kunnen reizen naar Veurne en Duinkerke, over te stappen op een andere barge. Hiervoor moest men wel, geladen met pak en zak, de stad dwars doorsteken om tot bij de aanlegkaai voor Veurne te geraken. In een almanak uit 1717 bleek dat ook de barge vanuit Duinkerke 's morgens om vijf uur vertrok, om na talrijke haltes tegen twaalf uur in Nieuwpoort aan te komen. Daar stapten de passagiers over op de trekschuit naar Brugge die om één uur 's middags vertrok. Om zeven uur 's avonds bereikte men dan de kaai van Scheepsdale nabij Brugge.¹⁷⁸ Omdat de barges 's morgens reeds heel vroeg afvoeren had de Sociëteit met de religieuze instanties geregeld dat de dagelijkse misviering nog voor het vertrek van de barges werd opgedragen. *'Tot commoditeyt der passagiers'* werd de mis dan ook reeds om vier uur 's morgens gehouden.¹⁷⁹

In de wintermaanden gold een andere regeling en was het niet mogelijk om in één dag tijd van Brugge tot in Duinkerke te geraken en vice versa. Van 1 september tot 20 april voer de barge in Brugge (Scheepsdale) pas af om acht uur 's morgens om dan 's namiddags om vier uur in Nieuwpoort te arriveren en pas tegen de avond Veurne te bereiken, waar men dan ook halt hield voor de nacht. Ook de barge die toen 's morgens vanuit Duinkerke vertrokken was voer niet verder dan Veurne.¹⁸⁰

¹⁷⁶ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 39.

¹⁷⁷ SAB, Oud Archief, nr. 231, barge Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

¹⁷⁸ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 171.

¹⁷⁹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, gemeenschappen en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1748).

¹⁸⁰ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge

In de overgang van de winter naar de zomer gold nog een andere regeling. Tussen 20 en 31 april vertrok de barge in Brugge om half zes 's morgens om nog dezelfde dag in Duinkerke aan te komen.¹⁸¹


Een interessant weetje is dat de barges in de volksmond bijnamen kregen naargelang hun vertrek- of aankomstuur. Zo noemde men de barge die tussen Nieuwpoort en Veurne voer ook wel het '*seven barseken*' of het '*vier barseken*' omdat het (in de winter) rond zeven uur 's avonds in Veurne aankwam en rond vier uur in de namiddag uit Nieuwpoort vertrok.¹⁸²

tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 39. / SAB, Oud Archief, nr. 542, Almanakken.

¹⁸¹ Viaene, "De Barge Gent-Brugge-Oostende-Duinkerke 1787." In: Biekorf, 72 / 1, 1971, p. 146.

¹⁸² Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 174.

Figuur 13: Aanplakking met de bekendmaking van de vertrekuren van de barge.¹⁸³



ADVERTENTIE.

M En laet een ider weten van wegens PIETER SEYS ende WINNOCUS CARON beyde Pachters van de Bargien die vaeren van de Stadt Brugge naer de gonne van Nieuport, Veuren ende Duynkercke & *à conuerso*, als dat Pachters voor-naemt zyn met elkanderen over een gekomen ende geconuenieert, om geduerende de geheele maendt September van defen Jaere 1779. ende de naervolgende Jaeren, t'elkens met den eersten September de Bargien van de respectie Steden ende Plaetsen 'smorgens zullen vertrecken prontelyck ten ses uren zonder naer iemant langer te wachten, om ten selven daege nog de Passagiers te leveren binnen de Stadt Brugge ende Duynkercke; en om dat het Publick daer van te beter zoude geïnformeert zyn, zoo hebben de Pachters geraedig gevonden van het zelve in de voor-raedt te laeten affiféren elck in syne respectie Steden ende Plaetsen tot gerief van het Publick, waer naer een ider zig kan reguléren.

Elck segg'het den anderen voorts.

Tot BRUGGE, by PETRUS FOLLET, Boek-drukker, in de Steen-sraete.

¹⁸³ SAV, Oud Archief, nr. 316, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1779).

Om nu een overzichtelijk beeld te geven van hoe de dienstregeling van de barges naar Brugge en Duinkerke er moet hebben uitgezien, hebben we, gebruik makend van bovenstaande informatie en met behulp van almanakken¹⁸⁴, verwijzingen in archiefdocumenten en met het noodzakelijke rekenwerk volgende tabel samengesteld:

(in)	Brugge	Nieuwpoort	Veurne	Duinkerke
Vertrek (z)	5 uur	13 uur (rV) 13 uur (rB)	10 uur (rN) 15 uur (rD)	5 uur
Aankomst (z)	19 uur	12 uur (vB) 12 uur (vV)	15 uur (vN) 10 uur (vD)	19 uur
Vertrek (w)	8 uur	16 uur (rV) 9 uur (rB)	7 uur (rN) 7 uur (rD)	14 uur
Aankomst (w)	16 uur	15 uur (vB) 10 uur (vV)	19 uur (vN) 19 uur (vD)	12 uur

z = zomer (1 mei tot 31 augustus)

w = winter (1 september tot 20 april)

rD = richting Duinkerke vD = vanuit Duinkerke

rB = richting Brugge vB = vanuit Brugge

rN = richting Nieuwpoort vN = vanuit Nieuwpoort

rV = richting Veurne vV = vanuit Veurne

Niet alle tijdstippen waren in de archiefbronnen terug te vinden en daarom hebben we aan de hand van de gekende uurregeling de ontbrekende tijdstippen trachten te berekenen om zo de hiaten op te vullen. Ook uit andere gegevens hebben we gepoogd zaken af te leiden. Zo mogen we bijvoorbeeld aannemen dat de reistijd tussen Duinkerke en Veurne dubbel zolang moet zijn geweest als de reistijd tussen Veurne en Nieuwpoort. De tarieven voor het vate- en mijlegeld, berekend aan de hand van de afstand, bedroegen tussen Veurne en Duinkerke immers net het dubbele in vergelijking met deze voor de afstand tussen Veurne en Nieuwpoort.¹⁸⁵ Een dubbel zolang traject impliceert dan ook een reistijd die twee keer langer is. We hielden ook rekening met de tijd die nodig was om over te stappen en bagage en eventueel goederen af te laden. Het hierboven aangegeven uurschema is hierdoor dus deels hypothetisch en daarom ook cursief aangegeven. Toch menen we in bovenstaand schema dicht bij de realiteit te zitten. Bepaalde zaken blijven in een dergelijk schema echter moeilijk

¹⁸⁴ SAB, Oud Archief, nr. 541 & 542, Almanakken.

¹⁸⁵ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

te illustreren. Zo hebben we bijvoorbeeld gemerkt dat er in de loop van de tijd soms kleine wijzigingen optraden in het uurschema, maar de verschillen waren eerder miniem. Het gebeurde dat de vertrek- en aankomsttijden aangepast werden, maar het verschil bedroeg nooit meer dan een half of een volledig uur (zie bijvoorbeeld figuur 13: vertrek in Brugge om zes i.p.v. om vijf uur 's morgens). Ook de duur van het zomer- en winterseizoen werd soms gewijzigd. Ook hier waren de verschillen miniem en bedroegen ze nooit meer dan twee weken.

De barges voeren ook niet elke dag uit. Op hoogdagen lag het bargeverkeer stil: *'La barque n'ayant point marché a cause de la feste de tous les Saints,... a cause de le feste de Noel,...a cause de la feste de Pasques,...a cause de la feste de Pentecoste.'*¹⁸⁶ Het viel blijkbaar ook voor dat de barges stil bleven liggen omdat er eenvoudigweg geen passagiers kwamen opdagen: *'Le 22 avril 1718 il n'a rien esté car personne ne s'estant trouvé sur la barque.'*¹⁸⁷ In het zomerseizoen daarentegen leek er aan reizigers die van de bargedienst gebruik wilden maken geen gebrek. Het succes bleek tijdens de zomer zelfs zo groot dat er twee extra *'cleene barkskens'* of *'deurbargies'* werden ingelegd. De ene deurbarge vertrok om zeven uur 's morgens in Veurne om vier uur later in Duinkerke aan te komen. Vervolgens vertrok dezelfde barge om drie uur in de namiddag opnieuw uit Duinkerke om tegen zeven uur 's avonds de passagiers in Veurne af te leveren. De tweede deurbarge verzekerde de verbinding tussen Veurne en Nieuwpoort. Deze vertrok eveneens om zeven uur 's morgens uit Veurne en leverde de passagiers reeds twee uur later af in Nieuwpoort. Tegen de vooravond zette de deurbarge in Nieuwpoort weer aan, om tegen zeven uur 's avonds terug in Veurne te zijn. De pachter van de deurbarge was tevens de pachter van de gewone barges. Hij ontving van passagiers die in het roef plaatsnamen, twaalf grooten Vlaams voor het traject tussen Veurne en Duinkerke en zes grooten Vlaams voor de afstand tussen Veurne en Nieuwpoort. Reizigers die tevreden waren met een plaatsje in het vooronder betaalden respectievelijk drie en twee grooten Vlaams. Doordat het vaartuig kleiner was dan de gewone barge was er ook maar één ketspaard nodig.¹⁸⁸ Van een gelijkaardige aan het zomerseizoen gebonden dienst tussen Brugge en Nieuwpoort vonden we geen sporen terug.

Om het nu wat overzichtelijk te maken hebben we ook de dienstregeling van de deurbarges in tabelvorm gegoten:

¹⁸⁶ SAB, Oud Archief, nr. 230, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1722).

¹⁸⁷ SAB, Oud Archief, nr. 230, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1718).

¹⁸⁸ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1719).

(in)	Duinkerke	Veurne	Nieuwpoort
Vertrek	15 uur	7 uur (rD) 7 uur (rN)	17 uur
Aankomst	11 uur	19 uur (vD) 19 uur (vN)	9 uur

rD = richting Duinkerke vD = vanuit Duinkerke
rN = richting Nieuwpoort vN = vanuit Nieuwpoort

De commissarissen van de Sociëteit hielden streng toezicht op de schipper-pachters opdat deze de uurregelingen strikt zouden naleven.¹⁸⁹ Eén van de belangrijkste troeven van de barge was dan ook de goed geregelde en stipte uurregeling. Indien het uurrooster niet werd nageleefd was de schipper verplicht om de passagiers hun geld terug te geven en daarbovenop moest hij ook nog eens een boete van 25 gulden betalen aan de Sociëteit.¹⁹⁰ Er werden wel maatregelen genomen om het de schippers makkelijker te maken om aan de strenge eisen te voldoen. Zo werd ondermeer aan paters en pastoors gevraagd om de mis vroeg genoeg op te dragen, zodanig dat de barge zeker op tijd zou kunnen vertrekken. De geestelijken kregen hiervoor van de Sociëteit een geldelijke vergoeding en ook nog eens misbrood, wijn en kaarsen.¹⁹¹ Om de vroege afvaarten en de late aankomsten van de passagiers vlotter te laten verlopen, werd ook aan de portiers van de steden gevraagd om de stadspoorten vroeger te openen en later te sluiten. Ook zij kregen hiervoor een extra vergoeding. Daarnaast was het ook belangrijk dat de barges, om aan de strakke uurregeling te voldoen, steeds voorrang kregen bij het versassen. Zelfs de schepen die in dienst van de kasselrij of de koning voeren moesten aan de barges voorrang geven. Enkel schuiten die verse vis aan boord hadden mochten voorgaan.¹⁹²

Ondanks al de genomen maatregelen bleek dat de schipper-pachters het strakke uurschema soms aan hun laars laptten. Zo schreef eerwaarde Huysse, pastoor van Ramskapelle, op 18 september 1780 een klachtenbrief waarin hij het onregelmatige uurschema van de barge tussen Nieuwpoort en Veurne hekelde. *‘Men zou deze bargie den dag van vandaag beter het casueel bargeke noemen omdat de bargemannen geen uur en respecteren. Ik heb dat zelf*

¹⁸⁹ RAB, Oud Archief van de stad Nieuwpoort, nr. 390, ordonnantie op de dienstregeling van de bargaen (1655).

¹⁹⁰ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1650).

¹⁹¹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, nr. 410, rekeningen van het district Brugge (1756-57).

¹⁹² Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 172.

*ondervonden als ik pressante affairen tot Veurne te doen hadde en zelf te voet heb mogen gaan door de regen, over vuyle en slechte en moeylijke wegen.*¹⁹³

Ook in 1743 nam de schipper van de Veurnese barge het blijkbaar soms niet zo nauw met de vaste vertrekuren. Hierdoor was het een aantal dagen niet mogelijk geweest om in één dag tijd passagiers van Brugge naar Duinkerke te brengen. Als reactie hierop schreef de burgemeester van Duinkerke een brief naar Veurne waarin hij om uitleg vroeg over de ongepaste gang van zaken.¹⁹⁴

De belangrijkste haltes van de barges van het Nieuw Gedelf waren uiteraard de grote steden Brugge, Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke. De passagiers konden er rekenen op barges en soms ook koetsen die de aansluiting naar andere steden verzekerden. Vanuit Brugge kon men de barge nemen naar Oostende, naar Damme en Sluis en naar Gent. Soms diende men wel tussen de uit- en de inscheepplaats nog een eindje te voet of per koets te gaan. De Gentse barge bijvoorbeeld vertrok aan het Minnewater,¹⁹⁵ terwijl de barge van het Nieuw Gedelf maar tot in Scheepsdale voer. Vanuit Nieuwpoort, waar de passagiers komende vanuit Brugge aan de Riolebrug¹⁹⁶ werden afgeleverd, kon men per barge doorvaren naar Diksmuide en Ieper.¹⁹⁷ Ook vanuit Veurne voer een barge langs de Lovaart naar Ieper. Beide steden sloten een overeenkomst naar analogie met de Sociëteit.¹⁹⁸ Vanuit Duinkerke ten slotte was men verzekerd van barges die zorgden voor de aansluiting naar St.-Winoksbergen, naar St.-Omer, naar Bourbourg en ook naar Calais.

De bargelijijn tussen Duinkerke en Brugge blijkt meer te zijn geweest dan een gewone lokale verkeersweg. Dat de route deel uitmaakte van een internationaal netwerk blijkt ondermeer uit lijsten met daarop de namen van iets minder gegoede reizigers waarvoor vanaf 1790 door de drie ondernemende steden een speciaal fonds voorzien werd waaruit dan een soort reisvergoeding kon worden uitgekeerd. In een dergelijke lijst die deel uitmaakte van de Veurnese stadsrekeningen en die weliswaar uit 1825 dateert, wat dus vrij laat is in de geschiedenis van de barge, vindt men nauwkeurig beschreven wie er meereisde en wat de bestemming was. Een greep hieruit leert ons dat reizigers die van de trekvaartlijn tussen

¹⁹³ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: Biekorf 92 / 2, 1992, p. 174.

¹⁹⁴ SAB, Oud Archief, nr. 231, Barges Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stikken van diverse aard (1743).

¹⁹⁵ Penninck J., De Barge, Brugge, Gidsenbond van Brugge en West-Vlaanderen, 1964, p.6.

¹⁹⁶ SAB, Oud Archief, nr. 231, barges Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

¹⁹⁷ RAB, Oud Archief van de stad Nieuwpoort, nr. 392, dossier over de barge van Nieuwpoort op Diksmuide.

¹⁹⁸ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 40.

Brugge en Duinkerke gebruik maakten, ondermeer vanuit Brussel, Rouen, Athene, Hamburg, Amsterdam en Londen kwamen en als bestemming onder andere Bordeaux, Rotterdam, Calais en Boulogne hadden.¹⁹⁹ Het internationaal karakter van de lijn is hiermee duidelijk geïllustreerd. In 1804 werd dit nogmaals onderstreept wanneer het Napoleontisch regime het kanaal liet verbreden en uitdiepen. Men zag immers het belang van de waterweg in voor de verbinding met Antwerpen.²⁰⁰

6.6. Spelbrekers

De barges werden in de loop van hun bestaan geplaagd door oorlogen, ongunstige weersomstandigheden, ongelukken en epidemieën. Onder sommige van die omstandigheden werd het soms onmogelijk om een constante en regelmatige dienstverlening te verzekeren. Zoals we reeds vermeldden werd de barge in de meest onzekere periodes dan ook niet verpacht, maar in zogenaamde ‘collecte’ gegeven. Uit de archiefdocumenten is op te maken dat dit herhaaldelijk het geval was. Wanneer de dienstverlening echt onmogelijk werd moesten de barges noodgedwongen stil blijven liggen. Hiervoor moest de pachter echter eerst *‘daertoe becommen hebben de schriftelycken oorlof van wegens de heeren gedeputeerden van het Nieuw Gedelf.’*²⁰¹

In hetgeen nu volgt zullen we wat dieper ingaan op een aantal factoren die het bargeverkeer op de lijn Brugge-Duinkerke soms grondig in de war stuurden.

6.6.1. Oorlog

Dat de zeventiende en achttiende eeuw politiek zeer bewogen waren hoeft geen betoog. Dat ook de barges te lijden hadden onder de talrijke geschillen is duidelijk gebleken. In deze paragraaf willen we een overzicht geven van de belangrijkste conflicten en daarbij telkens vermelden wat de impact ervan is geweest op het bargeverkeer tussen Brugge en Duinkerke. Toen de Sociëteit in 1634 werd opgericht stonden de Zuidelijke Nederlanden onder Spaans bewind. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog of de opstand van de Nederlanden tegen het Spaanse gezag, hadden de Noordelijke Nederlanden zich van Spanje weten los te maken, maar het Zuiden was in Spaanse handen gebleven. Toen het Noorden met Frankrijk in 1635 een

¹⁹⁹ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840.” In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, pp. 257-258.

²⁰⁰ Delaine G., *Les watringues du nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 22.

²⁰¹ ADND, Série Ancienne, nr. 360, canal de Furnes : mise en ferme des revenus, procès verbaux, barques navigant sur le canal de Dunkerque à Plassendaele (1657).

offensief verbond sloot tegen Spanje en Frankrijk alsmaar machtiger werd, kwamen de Zuidelijke Nederlanden dan ook in een zeer ongunstige positie terecht.²⁰² Confrontaties tussen de Spaanse en Franse troepen bleven niet uit. In december 1645 bijvoorbeeld vielen de Fransen de IJzervlakte binnen en werd de barge Duinkerke-Veurne overvallen en geplunderd door een bende soldaten. Op 6 september 1646 namen de Fransen Veurne in en op 11 oktober gebeurde hetzelfde met Duinkerke. Toen in 1648 de Vrede van Munster een definitief einde stelde aan de Tachtigjarige Oorlog en Spanje als grootmacht een deuk kreeg, trad Frankrijk als geduchte mogendheid nog sterker naar voren. De Fransen en Spanjaarden bleven elkaar in de Zuidelijke Nederlanden met wisselend succes bekampen. Veurne en Duinkerke werden in september 1651 door de Spanjaarden op de Fransen heroverd, maar in 1658 ging Duinkerke na de ‘Slag der duinen’ definitief verloren (zie figuur 14) en in 1662 werd de stad door de Fransen geannexeerd.²⁰³ Het bargeverkeer tussen Veurne en Duinkerke kwam als gevolg van deze oorlogsomstandigheden meerdere keren stil te liggen.²⁰⁴

Figuur 14: De verovering van Duinkerke door de Fransen in 1658.²⁰⁵



²⁰² Blom J.C.H., *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, HBuitgevers, 2003, p. 185.

²⁰³ Tillie, J., *Dunkerque en Flandre*, Dunkerque, Editions KIM, 1979, pp. 83-84.

²⁰⁴ ADND, Série Ancienne, nr. 317, comptes principaux de Furnes (1645-1662).

²⁰⁵ Tillie, J., *Dunkerque en Flandre*, Dunkerque, Editions KIM, 1979, p. 85.

De Fransen en Spanjaarden bleven strijd voeren en tijdens de zogenaamde Devolutieoorlog die van 1665 tot 1668 woedde, bestreden ze elkaar met als inzet de heerschappij over de Zuidelijke (Spaanse) Nederlanden. Het conflict eindigde met het Verdrag van Aken en Frankrijk kreeg voortaan de zeggenschap over het zuidelijk deel van Vlaanderen tussen Duinkerke en Rijsel.

Dat het bargeverkeer onder al dat strijdgewoel te lijden had is aannemelijk. Meerdere malen vonden we in de archiefdocumenten uit deze periode de uitspraak terug dat *'ter cause van orlooghe de bargie niet gevaeren heeft'*. Ook het feit dat, na het verdrag van Aken, het kanaal nu gedeeltelijk op Frans grondgebied kwam te liggen had nadelige gevolgen. De onderhoudswerkzaamheden aan de grensovergang bij Zuidcoote werden immers niet meer goed uitgevoerd, waardoor de doorvaart er nog meer werd bemoeilijkt. Riet en slijk zorgden ervoor dat er bij lage waterstanden tijdens de zomer geen doorkomen meer aan was. De regimewissel, die overigens ook op te maken is uit het taalgebruik in de archiefdocumenten, zorgde voor de nodige verwarring. Er werd in 1668 bijvoorbeeld geen algemene verpachting van de middelen georganiseerd, maar elk van de drie steden verpachtte haar middelen apart.

Het verdrag van Aken betekende maar een korte pauze in de Frans-Spaanse oorlog. Beide landen zouden elkaar in de Zuidelijke Nederlanden nog tot in 1713 blijven bekampen, maar de Spaanse macht zou intussen aanzienlijk dalen en de Fransen zouden het overwicht halen. Bevreesd voor de Franse territoriale expansiedrang stelde de Republiek in de Zuidelijke Nederlanden, met goedkeuring van het Spaans bewind en gesteund door de Engelsen, garnizoenen op als buffer tegen de Franse dreiging. Door geldgebrek kon men de Fransen echter niet op hun grondgebied houden en de Franse troepen konden zich bijna ongestoord op het grondgebied van de Spaanse Nederlanden begeven. Confrontaties met de Franse troepen bleven niet uit.²⁰⁶ Tijdens die oorlogsomstandigheden voeren de barges minder uit, werden er minder passagiers vervoerd en waren de risico's groter, waardoor de Sociëteit genoodzaakt was om de pachtprizen naar beneden te halen. De barges werden in oorlogstijd ook vaak het doelwit van soldaten en plundersaars.²⁰⁷ Het 'systeem' van brandschatting, waarbij troepen onder bedreiging van brandstichting alles mochten opeisen, werd meermaals toegepast. Verscheidene barges van de Sociëteit werden dan ook geplunderd en vernield.²⁰⁸ Soms probeerde men het geweld te trotseren en door te varen, maar soms lag het bargeverkeer voor

²⁰⁶ Blom J.C.H., *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, HBuitgevers, 2003, pp. 185-188.

²⁰⁷ Van Quathem K., 2000 jaar Brugge, de Bruggelingen en hun verkeer. In: *Waar is de tijd? Brugge*, 1997, p. 45.

²⁰⁸ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, p.38.

weken of maanden stil. Men vreesde niet enkel vernieling of plundering, men beschikte door het oorlogsgewoel en het regelmatig hertekenen van de landsgrenzen vaak niet over geldige paspoorten. De paspoorten dienden door leden van de Sociëteit eerst aangevraagd te worden en daarna moesten ze nog afgehaald of opgestuurd en aan de bargepachters bezorgd worden. Dit was uiteraard weinig praktisch, kostte geld en betekende uiteraard veel tijdverlies.²⁰⁹ Een paar rekeningen van die paspoorten zijn terug te vinden in het Veurnse stadsarchief. In 1678 betaalde de pachter van de lijn Brugge-Nieuwpoort dertien ponden Vlaams voor Franse paspoorten die één maand geldig waren. Voor een Spaans paspoort Veurne-Duinkerke betaalde men vijf pond en voor een paspoort Veurne-Nieuwpoort werd twee ponden Vlaams en tien schellingen groten neergeteld.²¹⁰ Zonder paspoorten bleven de barges meestal stilliggen. De Barge van Nieuwpoort naar Brugge kon van april tot augustus 1690 niet uitvaren bij gebrek aan geldige papieren.²¹¹ Het niet beschikken over de juiste papieren was al voldoende reden om paarden in beslag te nemen, mensen te arresteren of om de barge volledig of gedeeltelijk plat te branden. Dit lot onderging de barge van Veurne naar Nieuwpoort op 10 mei 1710.²¹²

Ook de kanaalinfrastructuur kreeg het soms zwaar te verduren. Tijdens de Spaanse Successieoorlog (1700-1713) waarbij de Fransen vochten tegen een alliantie van Oostenrijk, Engeland en de Republiek met ondermeer de Zuidelijke Nederlanden als inzet, werden sluizen, dijken en bruggen zwaar beschadigd.²¹³ De verpachtingen gingen bovendien vaak niet door. Een rekening van het district Brugge uit 1710 meldde dat men al *'een tyde niet een heeft verpaght het sas-, vate- en mylegeld door de troebelen van oorlooghe'*.²¹⁴ Het conflict eindigde in 1713 met de Vrede van Utrecht en de Zuidelijke Nederlanden kwamen onder Oostenrijks bewind. Het lot van het kanaal zou weer eens beïnvloed worden door de politieke conflicten. Door het zogenaamde tweede barrièretraktaat werd Veurne immers één van de tegen Frankrijk opgerichte barrièresteden²¹⁵ en daarnaast eisten de Engelsen ook nog de sluiting en vernietiging van de Duinkerke haveninfrastructuur en de oprichting van een stenen dam in Zuidcoote om op die manier de verbinding met Frankrijk te verbreken. Vlot

²⁰⁹ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1689).

²¹⁰ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp.51-53.

²¹¹ Ibidem p. 50.

²¹² Ibidem, p. 47.

²¹³ Ibidem, p. 51.

²¹⁴ SAB, Oud Archief, nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en milegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale (1710).

²¹⁵ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp. 49.

scheepvaartverkeer werd op die manier uiteraard onmogelijk. De oprichting van de dam had daarnaast ook nog tot gevolg dat het water in het Franse deel van het kanaal stilstond en niet meer ververscht werd. Het kanaal werd dan ook weerzinwekkend vuil en dat gaf aanleiding tot het uitbreken van epidemieën. Hierop besloot men een verbinding te maken met het kanaal van Mardyck en in Kesteloot een nieuwe sluis te bouwen. Op die manier kon het vuile water naar zee afgevoerd worden. Niet veel later werd de dam van Zuidcoote echter gedeeltelijk vernield door stormweer en hoog water. De doorvaart werd opnieuw mogelijk.²¹⁶

Na de Vrede van Utrecht keerde de rust wat terug in de Zuidelijke Nederlanden, maar de Franse dreiging bleef reëel en in 1740 barstte de Oostenrijkse Successieoorlog los. De inzet was de zeggenschap over de Habsburgse erflanden, waaronder de Zuidelijke (Oostenrijkse) Nederlanden, na de dood van de Oostenrijkse keizer Karel VI. Deze had zijn dochter Maria Theresia als troonopvolgster vooropgesteld, maar Pruisen en Frankrijk betwistten die opvolging en het kwam tot een conflict met Oostenrijk, Engeland en de Republiek. De Fransen aasden nog steeds op de Zuidelijke Nederlanden en vielen in 1744 het gebied binnen. Van 1744 tot 1748 zouden de Zuidelijke Nederlanden opnieuw onder een Franse bezetting moeten leven.²¹⁷ In augustus 1744 laat de pachter van de barge tussen Brugge en Nieuwpoort aan de Brugse overheid weten dat *'de ghesyde barge van op den eersten mye lastleden ter oorsaecken van de fransche vijantlijckhe partijen tot daeten desen (2 augustus) niet een hebben connen vaeren en alsoo moeten stille liggen in het pricipaelste van het saisoen'*. De pachter hoopte via de brief een vergoeding los te krijgen om het verlies te compenseren.²¹⁸

De Oostenrijkse Successieoorlog eindigde in 1748 met de Vrede van Aken. De Franse troepen verlieten de Zuidelijke Nederlanden en Maria Theresia werd erkend als troonopvolgster.

Enkele jaren later, in 1756 barstte echter de zogenaamde Zevenjarige Oorlog los door een oorlogsverklaring van de Franse koning Louis XV aan Engeland. De oorlog betekende niet zoveel voor de Zuidelijke Nederlanden, maar bracht wel met zich mee dat de Duinkerke haven en de grote sluis van St.-Winoksbergen, die van groot belang was voor de waterverversing van het kanaal van Veurne, heropgebouwd werden. Op tien februari 1763 werd het conflict beëindigd met het Verdrag van Parijs en de Engelsen bezetten Duinkerke en eisten de vernieling van de haven- en kanaalinfrastructuur. Slechts met veel moeite wist men de Engelse vorst ervan te overtuigen zijn eisen te milderen. Omwille van de hygiëne en in het belang van de volksgezondheid bleven de sluizen van Kesteloot en St.-Winoksbergen

²¹⁶ Delaine G., *Les watringues du nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 204.

²¹⁷ Blom J.C.H., *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, HBuitgevers, 2003, p. 190.

²¹⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231, Bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1744).

overeind en konden ze de waterversing blijven garanderen. In 1778 werden de Engelsen terug uit Duinkerke verdreven.²¹⁹

Het Oostenrijkse regime in de Zuidelijke Nederlanden hield intussen nog steeds stand en had de Brabantse Omwenteling van 1789-1790 overleefd. Op 20 april 1792 echter verklaarde Frankrijk de oorlog aan Oostenrijk, hetgeen betekende dat ook de Zuidelijke Nederlanden opnieuw onder vuur kwamen te liggen. Op 16 november rukten de Fransen op naar Veurne en de stad werd geplunderd en bezet. Door de inval kwam het verkeer tussen Veurne en Duinkerke grotendeels stil te liggen en de lag de Duinkerke barge zelfs nabij Veurne gezonken.²²⁰ Het samenwerkingsverband tussen Veurne en Duinkerke werd geschorst en de Sociëteit van het Nieuw Gedelf werd opgeheven, maar omwille van de hoop praktische moeilijkheden dat dit met zich meebracht stemden de Fransen er al gauw mee in om het bargeverkeer weer op gang te brengen. Er werden wel strikte veiligheidsmaatregelen afgekondigd en men moest rekening houden met strengere paspoortcontroles.²²¹

Op zeventien oktober 1797 werd met de ondertekening van het verdrag van Campo-Formio vrede gesloten tussen Frankrijk en Oostenrijk. De annexatie van de Zuidelijke Nederlanden bij Frankrijk was daarmee een feit. Dit betekende ook dat de dam die in Zuidcoote was opgericht, werd afgebroken en dat het verkeer op het kanaal sterk toenam. De handel tussen Duinkerke, de Zuidelijke Nederlanden en de Noordelijke Nederlanden nam een hoge vlucht. De Engelsen, waarmee Frankrijk in oorlog was, wilden dit succes echter tegengaan en landden in Oostende met de bedoeling om het kanaal van Veurne onbruikbaar te maken en het omliggende land onder water te zetten. Dankzij het ingrijpen van de Franse generaal Muscadin, kwam het echter nooit zover.²²²

Toen het Franse keizerrijk in 1814 in elkaar stortte werden ook de Zuidelijke Nederlanden heroverd. Pruisische troepen reden op 11 april Veurne binnen, verjaagden er de Fransen en overvielen vervolgens de Veurnese barge. De kast met poststukken en pakjes werd opengemaakt en leeggeroofd. Na jaren van Frans regime kwamen de Zuidelijke Nederlanden, na het Congres van Wenen nu onder Hollands bewind. Tijdens het oorlogsgewoel waren de barges blijven doorvaren en de trekvaartroute overleefde de regimewissel. Meer nog, Koning Willem I zag er blijkbaar brood in, want hij liet de lijn moderniseren.²²³

²¹⁹ Delaine G., *Les watringues du nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 262.

²²⁰ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 169.

²²¹ ADND, Série Numerique, Série O, 5.O.4., curage du canal (1804).

²²² Delaine G., *Les watringues du nord de la France*, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, p. 302.

²²³ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, p. 261.

6.6.2. Epidemieën

Oorlogsomstandigheden brachten vaak epidemieën als pest en dysenterie met zich mee. Het gevolg was een hoge sterfte en een beperking van de mobiliteit om verdere verspreiding en besmetting te voorkomen. Toen het district Veurne in de jaren 1666-1667 door de ‘*contagieuse ziekte*’ werd getroffen voer de barge dan ook niet uit.²²⁴ We merken dat het totale inkomen van de Sociëteit in dat jaar met de helft gereduceerd werd.

Ook in 1691 hebben de bargaen ‘*bij sculte van rattepesten van septembre tot den neghenthiensten august*’ moeten stilliggen. In dat jaar werd de barge dan ook niet verpacht, maar voor slechts 15 pond grooten Vlaams in collecte gegeven.²²⁵

6.6.3. Het weer

Een belangrijke hinderpaal voor het bargeverkeer was het vriesweer. Bijna jaarlijks gebeurde het dat het kanaal dichtvroor en het varen onmogelijk werd. Talloze voorbeelden hiervan zijn in de archiefbronnen terug te vinden. In de winter van 1671-1672 kwam de barge drieënveertig dagen lang vast te liggen in de Oostsluis te Nieuwpoort²²⁶ en ook tussen 24 december en eind maart 1690-1691 ‘*lag het waeter toeghevrosen ende synde de vaert van het nieuw ghedelf continuelyck onbevaerlyck gheweest*’.²²⁷ Hetzelfde verhaal gold van 14 tot en met 22 januari, van 29 tot en met 31 januari en van 1 tot en met 20 februari 1718 voor de barge tussen Veurne en Duinkerke.²²⁸ Het was vooral tijdens de maanden januari en februari dat de barges ‘*a cause de la gelée*’ dagen en soms weken aan een stuk lam aan de kade gebonden lagen. Dat de schippers hierdoor inkomsten misliepen is duidelijk. Ze probeerden dan ook vaak het verlies te beperken door aan de Sociëteit een compensatie te vragen. Zo stuurde Gillis Houvenaghel, pachter van de barge tussen Brugge en Nieuwpoort, in 1744 een brief aan het bestuur van Brugge met daarin de klacht dat ‘*de bargepaght onuytspreckelijck is beschaedight door het stil liggen van de barge ten cause van de vorst*’. Hij vroeg daarom en ook omwille van het ‘*costelyck onderhout van de barge ter cause van den vorst*’ een terugbetaling van een deel van de pachtsom.²²⁹ Een vermindering van de pacht prijs was

²²⁴ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, nr. 37, rekeningen van het district Veurne (1666-1667).

²²⁵ SAB, Oud Archief, nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en mijlegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale (1691).

²²⁶ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, nr. 348 (36)

²²⁷ SAB, Oud Archief, nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en mijlegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale (1690-1691).

²²⁸ SAB, Oud Archief, nr. 230, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1718).

²²⁹ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van

echter enkel mogelijk wanneer de barge langer dan twaalf dagen kwam stil te liggen. Zo had de Sociëteit het immers in de pachtvoorwaarden vastgelegd.²³⁰ We nemen dan ook aan dat, gezien de voorbeelden die wij onder ogen kregen, terugbetalingen zeker geen uitzondering waren.

Naast de vrieskou zorgde ook een tekort aan neerslag soms voor problemen. Te weinig regen en bijgevolg te lage waterstanden betekenden moeizaam of helemaal geen bargeverkeer. Hoewel het, zoals we reeds zagen, ook voor een deel aan de werking van de sluizen lag, had vooral het stuk kanaal tussen Zuidcoote en Duinkerke in de zomer af te rekenen met een te laag waterpeil. Onder meer van 27 tot 31 juli 1718 heeft de barge tussen Duinkerke en Veurne ‘*a faute d’eau*’ niet gevaren.²³¹ Ook bij de sluis in Nieuwendamme kwam de vaart soms nagenoeg droog te liggen. Vooral bij gebrek aan ‘*hemelswaeter*’ dat op die plaats dan ook nog eens afgeleid werd naar de watering van Vladslo om daar de akkers te bevoeien, deden zich problemen voor.²³² De watering van Vladslo en de Sociëteit van het Nieuw Gedelf raakten hierdoor zelfs in conflict, wat tot een proces leidde voor de Raad van Vlaanderen.²³³

Nog door een gebrek aan neerslag en een te laag waterpeil in 1743 was in de vaart tussen Brugge en Plassendale ‘*de barge omgevallen*’, met grote schade tot gevolg. De op ‘*één syde ghestuyckte barge*’ kon slechts met grote moeite terug recht getrokken worden. Het schip was door het incident zo toegetakeld dat het ‘*op de hellinghe gebraght*’ moest worden.²³⁴

Naast het vriesweer en een te laag waterpeil zorgde een te veel aan neerslag soms ook voor problemen. Met het stijgende waterpeil kwamen immers ook de dijken van de vaart onder grotere druk te staan. Hierdoor brak er soms een dijk door, met alle gevolgen van dien. Een dergelijk incident deed zich voor op 11 september 1733 tussen de Leffingebrug en Snaaskerke. Men moest er met behulp van takkenbossen en aarde, zo snel mogelijk het gat weer zien te dichten en de schade te beperken. De reparatie duurde twee dagen en twee nachten en de rendant van Brugge kwam er persoonlijk op toezien.²³⁵

verpachting (1744).

²³⁰ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

²³¹ SAB, Oud Archief, nr. 230, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1718)

²³² ADND, Série Ancienne, délibérations des députés des trois collèges relative au canal de Furnes (1736).

²³³ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1736).

²³⁴ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1743).

²³⁵ Ibidem.

7. Het leven aan boord van de barges tussen Brugge en Duinkerke

7.1. Het personeel

7.1.1. *De schipper-pachter of collecteur*

De schipper-pachter of '*premier conducteur*' stond aan het roer van de barges en was baas aan boord van het schip. Hij betaalde, meestal op jaarbasis, aan de Sociëteit een bepaalde som geld waarvoor hij de barge dan in pacht kreeg. Het pachtcontract dat hij hierbij afsloot was in feite een soort huurcontract waaraan bepaalde rechten en plichten verbonden waren. De schipper mocht een jaar lang met de barge varen en haalde zijn inkomsten uit het door de passagiers betaalde geld. Hoe meer mensen er met de barges meereisden, des te hoger lag het loon van de schipper. Verslagen van deze ontvangsten zijn echter niet bewaard, vermoedelijk omdat deze nooit bestaan hebben. Verantwoording afleggen aan de Sociëteit over de inkomsten was immers niet nodig. Om misbruiken te voorkomen werden de tarieven wel door de Sociëteit op voorhand vastgelegd. Toch bleken de schipper-pachters niet altijd even eerlijk te zijn. In een brief uit 1728 deden passagiers hun beklag over het feit dat de pachter van de barge Brugge - Nieuwpoort zijn klanten geld afperste voor het vervoer van hun bagage. Er werd dan ook op aangedrongen dat er een lijst met tarieven zou worden aangeplakt. Er werden vervolgens in de barge grote blikken platen opgehangen waarop de uurregeling en tarieven in grote zwarte letters werden aangegeven. Toch ontstonden er nog regelmatig discussies tussen de commissarissen van de Sociëteit en de schipper-pachters omtrent de prijs die mocht aangerekend worden voor het transport van bepaalde goederen. Indien bleek dat een schipper-pachter te veel aanrekende moest hij hiervoor een boete betalen.²³⁶ In de districten Veurne en Duinkerke bedroeg deze boete 8 schellingen grooten Vlaams. Het bedrag diende vervolgens overgemaakt te worden aan de armenschool van Veurne of Duinkerke.²³⁷ Omwille van ongunstige omstandigheden werden de barges soms niet verpacht, maar in zogenaamde collecte gegeven. De barges werden dan voor onbepaalde tijd aan de schipper in pand gegeven. De schipper-pachter werd dan een schipper-collecteur. Als collecteur was de schipper wel verplicht om de inkomsten op te tekenen en aan de Sociëteit over te maken, maar hij kreeg dan wel van de Sociëteit een loon uitgekeerd. Dankzij de verslagen van de

²³⁶ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 175.

²³⁷ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

collecte is het toch mogelijk om als onderzoeker een blik te werpen op de inkomsten van de bargeschippers. Helaas zijn deze gegevens niet zeer representatief omdat het in collecte geven van de barges ongunstige omstandigheden, in dit geval de Spaanse Successieoorlog, veronderstelde. Dit betekende ook dat men soms niet uitvoer en dat er minder passagiers aan boord waren. Toch hebben we bij wijze van voorbeeld aan de hand van collecteboeken²³⁸ uit 1709-1710 de inkomsten voor het traject Veurne-Duinkerke en het traject Veurne-Nieuwpoort berekend. Ondanks het feit dat het traject Duinkerke-Nieuwpoort door één en dezelfde barge werd afgelegd, tekende de schipper, de inkomsten voor het traject tussen Duinkerke en Veurne en het traject tussen Veurne en Nieuwpoort apart op:

Collecte van de barge tussen Duinkerke en Veurne:

	pond grooten Vlaams	schellingen	denieren
augustus 1709	17	8	1
september	31	0	9
oktober	27	15	6
november	22	18	2
december	28	4	2
januari 1710	13	14	10
februari	7	5	2
maart	31	14	10
april	18	8	6
mei	19	16	8
juni	22	2	2
juli	22	12	7
Jaartotaal	263	0	7

Collecte van de barge tussen Veurne en Nieuwpoort:

	pond grooten Vlaams	schellingen	denieren
augustus 1709	9	14	2
september	18	8	10

²³⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1709-1710).

oktober	12	16	9
november	12	5	7
december	16	3	11
januari 1710	6	13	8
februari	3	18	2
maart	17	2	9
april	10	2	5
mei	10	18	9
juni	12	9	4
juli	13	4	5
Jaartotaal	143	18	9

De totale inkomsten aan door passagiers betaalde reiskosten bedroeg van augustus 1709 tot juli 1710, 406 pond grooten Vlaams, 19 schellingen en 4 denieren. Onder normale omstandigheden moeten, afgaande op de pachtsom, de inkomsten op deze lijn meer dan het dubbele bedragen hebben. In 1722 werden beide barges tussen Nieuwpoort en Duinkerke immers verpacht voor 1510 pond grooten Vlaams en 10 schellingen.²³⁹ Dit betekende dat de jaarlijkse pachtsom voor één barge ongeveer 760 pond grooten Vlaams bedroeg. De schipper moest uiteraard meer zien te innen, want dat surplus was immers zijn nettoloon. Tijdens de periode van augustus 1709 tot en met september 1710, kregen Edouard Blommaert, Joseph Verfaille en Jean Baptiste, die achtereenvolgens voor een aantal maanden collecteur waren op de barge tussen Duinkerke, Veurne en Nieuwpoort, een maandloon van 5 ponden Vlaams en 10 schellingen uitbetaald.²⁴⁰ Dit betekent dat een jaarloon ongeveer 66 pond grooten Vlaams bedroeg. Bijgevolg kunnen we stellen dat één barge op de lijn Nieuwpoort-Veurne, onder normale omstandigheden tussen de 800 en de 900 pond grooten Vlaams aan geïnde reiskosten moet opgeleverd hebben.

Bij de moeilijke omstandigheden waaronder de schipper zijn barge en zijn passagiers soms langs het kanaal moest zien te loodsen, hoorde ook het dragen van bepaalde risico's. Wanneer men bijvoorbeeld niet voor de nodige paspoorten had kunnen zorgen moest de bargeschipper dit *'tsynen risque ende peryckel'* ondergaan en indien hierdoor de *'op de bargie gelaeden*

²³⁹ ADND, Série Ancienne, nr. 317, comptes principaux de Furnes (1722).

²⁴⁰ SAB, Oud Archief, nr. 231, Barges Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1709-1710).

goederen ofte ketspeerden wierden ghearresteert ofte gheconfisqueert' zou hij hiervoor moeten opdraaien 'sonder dat de stad zou worden onderworpen aen enighe schaele'²⁴¹

Naast het risico om het slachtoffer te worden van de oorlogsomstandigheden, moest de pachter gedurende de pachtperiode ook instaan voor het onderhoud van de barge. Daarbij hoorden het herstellen van kleine mankementen en het instrijken van het hout met pek. Ook indien de pachter met zijn barge schade toebracht aan sassen, bruggen of kaaien moest hij 'tsynen dobbelen coste' de schade herstellen.²⁴² Zaken als zeildoek, koorden, een mast, pek en andere zaken nodig aan boord van de barges werden wel vaak aan de schippers terugbetaald.

Tot slot van deze paragraaf willen we er nog even op wijzen dat het kon gebeuren dat de schipper en de pachter niet één en dezelfde persoon waren. Dit is af te leiden uit het feit dat twee barges soms door dezelfde persoon gepacht werden.²⁴³ In dat geval moet de pachter dan schipper geweest zijn op de ene barge en moet hij een schipper in dienst genomen hebben om de andere barge te besturen. Het kon ook zijn dat de pachter op het droge bleef en twee schippers in dienst nam, maar we vermoeden dat deze laatste mogelijkheid eerder uitzonderlijk was. In de bronnen vinden we immers vaak stukjes tekst terug als 'den pachter heeft met syne bargie ghevaeren..., heeft stille geleghen..., is vertrocken...'. Hieruit blijkt dat de pachter van de barge ook effectief de barge bestuurde. Ook door de namen in pachtcontracten en rekeningen na te gaan en te vergelijken, kwamen we tot dezelfde conclusie.

7.1.2. De jager of ketser

De ketser was diegene die op de oever van de vaart, de trekpaarden langs het jaagpad leidde. Hij zorgde ervoor dat de twee 'ketspeerden' en dus ook de barge met een min of meer constante snelheid voortbewogen. De barge werd met de paarden verbonden via een ketslijn. Dit touw moest voldoende lang zijn, zodat de hoek waaronder de barge werd voortgetrokken voldoende groot bleef. Indien dit niet het geval was, zou de barge steeds naar de oever worden getrokken.²⁴⁴ De paarden werden, vaak samen met de ketser, door de Sociëteit ingehuurd. De

²⁴¹ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1744).

²⁴² SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met conditiën van verpachting (1738).

²⁴³ Ibidem (1739).

²⁴⁴ De Vries J., *Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Wageningen, 1978, p. 80.

schipper moest hiervoor dus niets betalen. In 1717 kreeg Jaques Zandiek een vergoeding van 13 ponden Vlaams, 13 schellingen en 10 denieren, om een maand lang twee paarden en een ‘*conducteur*’ ter beschikking te stellen van de barge tussen Veurne en Duinkerke. Soms was de eigenaar van de paarden tevens de ketser, maar zoals het voorgaande voorbeeld aantoont hoefde dit niet altijd het geval te zijn. Men mag aannemen dat er in Veurne verse paarden voor de barge gespannen werden. Er werden volgens een rekening immers enkel paarden geleverd om de barge van Veurne naar Duinkerke te trekken. Dit doet, aangezien tussen Duinkerke, Veurne en Nieuwpoort dezelfde barge voer, ons veronderstellen dat er tussen Veurne en Nieuwpoort andere paarden werden ingespannen. Tussen de paardenleveranciers onderling moet blijkbaar een sterke concurrentieslag geheerst hebben. In de rekeningen merken we immers dat er regelmatig een nieuwe leverancier werd aangenomen en dat de prijzen scherper en scherper werden gesteld.²⁴⁵

Naast het begeleiden van de twee paarden moest de ketser ook door op de hoorn die hij bij zich droeg te blazen, de bruggendraaiers verwittigen dat de barge in aantocht was. Hierdoor kon door hen dan de vaarweg op tijd worden vrijgemaakt.²⁴⁶

7.1.4. De knechten

Aan boord van de barges bevonden zich ook een aantal knechten. Net onder de schipper stond de meesterknecht of de ‘*second valet*’ en daarnaast was er ook nog een onderknecht en een kok aan boord. Directe verwijzingen naar een kok vonden we in de archiefdocumenten evenwel niet terug, maar aangezien de barge over een keuken beschikte, nemen we aan dat er zeker één aan boord was. Vooraleer een knecht door een schipper of pachter in dienst mocht genomen worden, moest hij wel eerst door de rendant of door een commissaris ‘*aenveert ende goedgekeurt*’ worden.²⁴⁷ De knechten stonden mee in voor het ‘wel-varen’ van de barge en zonder hen was het eenvoudigweg onmogelijk om uit te varen. Zo moest de schipper van de barge Duinkerke-Nieuwpoort in 1743 verplicht aan de kade blijven liggen ‘*car il avait ny les cheveux ni les domestiques necessaires pour faire circuler la barque*’.²⁴⁸

²⁴⁵ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1723).

²⁴⁶ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 171.

²⁴⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 360, canal de Furnes : mise en ferme des revenus, procès verbaux, barques navigant sur le canal de Dunkerque à Plassendaele (1689).

²⁴⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1743).

Dat de knechten een belangrijke inbreng hadden bleek ook uit een voorval uit 1718. Meesterknecht Joseph Lavaloye stelde toen immers ter vervanging van een barge die beschadigd was en hersteld moest worden, zijn eigen schuit ter beschikking. Lavaloye werd voor zijn tussenkomst met een extra maandloon vergoed. Dat loon bedroeg toen voor een meesterknecht 3 pond grooten Vlaams, 6 schellingen en 8 denieren.²⁴⁹ Het jaarloon voor de knechten lag (in 1712) op 36 pond grooten Vlaams als meesterknecht en op 20 pond grooten Vlaams als tweede knecht of onderknecht.²⁵⁰

6.2. De passagiers

In deze paragraaf stellen we ons de vraag wie er met de barges meereisde en wat het kostte. We vermeldden reeds dat het reizen met de barge relatief goedkoop was. Correcter is het echter om te stellen dat de barge goedkoper was dan andere transportmiddelen, hetgeen niet wil zeggen dat de reistarieven verwaarloosbaar klein waren en dat iedereen zich zomaar een verre reis met de barge kon permitteren.²⁵¹ Om bijvoorbeeld het traject van Brugge naar Duinkerke af te leggen betaalde men minimum 26 stuivers,²⁵² hetgeen ongeveer overeenkwam met een gemiddeld dagloon.²⁵³ De armsten in de samenleving zullen wellicht geen gebruikers van de trekvaartdiensten zijn geweest. Het kon wel gebeuren dat de overheid vanuit een speciaal fonds tussenbeide kwam en de 'reiskosten' van de minstbedeelden betaalde. We weten bijvoorbeeld dat er op 13 mei 1790 een wet werd (her)uitgevaardigd die stelde dat, in het kader van het handhaven van de openbare orde, de steden geld zouden vrijmaken om de reiskosten van de allerarmsten te betalen. Met had er geen moeite mee om af en toe bedelaars, landlopers, gevangenen en ander schorem op de barge te zetten en weg te sturen.²⁵⁴ Op vraag van de openbare besturen werden ook militairen, maar ook brieven en pakjes met de barge meegestuurd. In oorlogstijd mochten soldaten die gewond waren zelfs gratis met de barge meevaren²⁵⁵. Het gebeurde echter dat ook kerngezonde militairen een trip

²⁴⁹ SAB, Oud Archief, nr. 231, barge Veurne-Duinkerke en Veurne Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1718).

²⁵⁰ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp. 48

²⁵¹ De Vries J., Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839), Wageningen, 1978, pp. 111-114.

²⁵² Viaene, "De Barge Gent-Brugge-Oostende-Duinkerke 1787." In: Biekorf, 72 / 1, 1971, pp. 146.

²⁵³ De Vries J., Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839), Wageningen, 1978, p.111.

²⁵⁴ Ibidem, p. 113.

²⁵⁵ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1646-1750).

met de barge verkozen boven dagenlang marcheren.²⁵⁶ Toch moesten zij de helft van het normale tarief betalen en voor officieren werd de volle pot aangerekend.²⁵⁷

Ten tijde van de Franse Revolutie werd de Duinkerke barge ook zeer vaak gebruikt als vluchtmiddel voor Franse adel,²⁵⁸ maar ook andere hoge gasten namen soms plaats aan boord. Zo vermeldde De Gazette van Brugge en van 't Departement der Leye in 1805 dat Joseph Bonaparte, de broer van Napoleon, met de barge naar Veurne reisde.²⁵⁹

Maar wie waren nu de mensen die frequent gebruik maakten van de trekvaartdienst? Het lijkt erop dat een zeer gediversifieerde groep mensen met de barges meevoeren. Hoewel er geen passagierslijsten bijgehouden werden, is het mogelijk geweest om, dankzij de naamregisters van gasten in Veurnese herbergen waar veel bargereizigers in de winter 's nachts halt hielden, een blik te werpen op de bonte verzameling passagiers die zeer waarschijnlijk van de lijn tussen Brugge en Duinkerke gebruik hebben gemaakt. Onder hen bevonden zich onder andere kleine handelaars, leurders, kooplieden, liedjeszangers, ketellappers, kasseileggers, een ingenieur, een douanebeambte, matrozen, kapiteins en loodsen, een advocaat, fabrikanten uit Antwerpen en Lier, een Londense gentleman, een andere Brit met vrouw en dochters en een Duitse rentenier.²⁶⁰ Aan boord van de barges blijken reizigers geweest te zijn die van stad naar stad reisden en lange afstanden overbrugden, maar er waren blijkbaar evengoed mensen aan boord die kortere en dus goedkopere tochten maakten en van het platteland naar de stad reisden of van dorp naar dorp gingen.

Niet iedereen mocht echter ten allen tijde gebruik maken van de barge. Boeren met handelswaar waren wellicht iets minder sterk vertegenwoordigd omdat er voor hen, dankzij de marktschepen, een apart circuit bestond. Zo gold op vrijdag en zaterdag, de marktdagen in Nieuwpoort en Brugge, de speciale regeling om geen boeren te laten meevaren met de barge die richting Nieuwpoort en Brugge voer. Op die manier verhinderde men dat er klanten afgesnoept werden van de marktschepen die dezelfde bestemming aandeden. Dezelfde regeling gold voor boeren die op maandag en dinsdag naar Diksmuide wouden reizen. Ook zij kregen dan geen toegang tot de barge. Omgekeerd gold het echter ook dat marktschepen geen andere passagiers dan boeren aan boord mochten nemen. Het zuiver passagierstransport was het monopolie van de barge en inbreuken werden zwaar beboet.²⁶¹ *'Binlanders, particuliere*

²⁵⁶ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, p. 255.

²⁵⁷ SAB, Oud Archief, nr. 231, barge Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

²⁵⁸ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, p. 261.

²⁵⁹ Ibidem, p. 252.

²⁶⁰ Ibidem, p. 257.

²⁶¹ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., *Een trekschuit voor koningen. De barge*

schuyten en andere schippers een sullen niet vermoghen eenighe passagiers met hunlieden schepen te voeren.’ Per passagier die aan boord van een van deze schepen zou worden betrapt, moest de bedrieglijke schipper een boete van acht schellingen betalen aan de bargepachter. De enige uitzondering die werd toegestaan was het varen ‘*met speelschuyten voor recreatie*’, op voorwaarde dat dit gebeurde binnen een kennissenkring en dat er onderweg geen passagiers werden bijgeladen.²⁶²

Naast een grote groep reizigers die vanuit economische motieven aan boord van de barge stapte, was er ook een zeker percentage bargereizigers die men zou kunnen omschrijven als ‘toeristen’. De dagen waarop feesten, kermissen, processies, stoeten of huldigheden plaatsvonden, zagen de barges hun aantal passagiers sterk toenemen. Toen er bijvoorbeeld in Duinkerke eind juni St.-Janskermis gehouden werd, moest de Veurnese barge door een extra derde paard worden voortgetrokken. De barge zat toen immers zo afgeladen vol dat de twee paarden die gewoonlijk ingezet werden, niet in staat waren om de zwaardere last te torsen. Op de dagen dat het zo druk was stonden vaak ook concurrenten klaar om een extra stuiver te verdienen aan de extra passagiers. Particuliere schippers boden er hun diensten aan zonder hiervoor rechten te betalen aan de Sociëteit. Dit draaide vaak uit op processen voor de rechtbank.²⁶³

Met de barges reisde vaak ook internationaal gezelschap mee. Veel Britten kwamen via Calais naar het vasteland en voeren per barge naar de Nederlanden. Vanuit Calais kon men immers per trekschuit naar Duinkerke varen, om daar dan op de barges van het Nieuw Gedelf te belanden en verder te reizen naar Gent, Antwerpen en de Noordelijke Nederlanden. Ook reizigers uit ondermeer Brussel, Rouen, Athene, Hamburg, Amsterdam en Londen met als bestemming onder andere Bordeaux, Rotterdam, Calais en Boulogne, maakten gebruik van de trekschuiten van het Nieuw Gedelf.²⁶⁴ Dat passagiers soms minder tevreden waren over het geboden comfort blijkt uit een reisverslag uit 1790 van de Duitser Georg Foster. Daaruit is op te maken dat wanneer de man plaatsnam in het roef van de barge tussen Duinkerke en Veurne, de ruiten stuk waren en men met de voeten in het water zat. Deze reiziger kwam helaas net op een moment dat de barge aan vernieuwing toe was. Hij koos ervoor om zijn reis per koets verder te zetten.²⁶⁵

tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, p. 40.

²⁶² SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

²⁶³ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840.” In: Biekorf, 92 / 3, 1992, pp. 253-254.

²⁶⁴ Ibidem, pp. 257-258.

²⁶⁵ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840.” In: Biekorf, 92 / 3, 1992, p. 260.

De barges die tussen Brugge en Duinkerke voeren zouden 38 passagiers aan boord hebben kunnen nemen. Uiteraard kon dit aantal in de loop van de tijd, afhankelijk van het schip dat als barge diende, variëren. Als passagier op één van de barges van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf kon men, net als op de meeste andere barges, kiezen om plaats te nemen in het ruim of in het roef. Voor een plaats in het ruim of op het dek betaalde men op het traject tussen Brugge en Nieuwpoort 14 stuivers. Passagiers die in het roef of vooronder wilden plaatsnemen, betaalden 3,5 stuiver meer, maar in ruil genoten ze meer bescherming tegen weer en wind en zaten ze comfortabeler. Bovendien was er in het roef ook een houtkachel voorzien. Indien men vervolgens vanuit Nieuwpoort verder naar Duinkerke wilde reizen betaalde men nog eens 12 stuiver voor een plaats in het ruim en 2 stuiver extra om in het roef te mogen gaan zitten. Voor kinderen tussen drie en twaalf jaar was er een speciaal tarief, zij mochten mee aan halve prijs. De allerkleinsten voeren zelfs helemaal gratis mee. Passagiers die niet het hele traject moesten afleggen betaalden een bedrag *'te reguleren naer proportie van de distantie waer sij sullen afgaen ofte opcommen'*.²⁶⁶ Zij die *'pakskens en maletten'* onder de arm met zich meedroegen moesten hiervoor geen extra vergoeding betalen zolang de koffer of het pak niet langer dan vier voet was. Anders betaalde men 6 stuivers of 1 schelling extra.²⁶⁷

Om deze paragraaf over de passagiers aan boord van de barges af te sluiten hadden we graag nog een getuigenis van een reiziger toegevoegd die van de lijn tussen Duinkerke en Brugge gebruik heeft gemaakt. Het uitpluizen van talrijke reisverslagen heeft jammer genoeg geen resultaat opgeleverd. Het was dan ook zoeken naar een speld in een hooiberg. Met wat meer geluk hadden we deze paragraaf wellicht iets meer tot leven kunnen brengen.

6.3. Eten, drinken en vertier

Om een beeld te schetsen van wat er op de barges zo allemaal geconsumeerd werd aan spijs en drank, hoopten we te kunnen terugvallen op rekeningen die dergelijke zaken vermeldden. Jammer genoeg bleek het aantal documenten dat hieromtrent informatie kon bieden, uiterst beperkt. We weten dat de barge een zeer nette keuken en een voorraadkamer aan boord had en dat men dus de mogelijkheid had om een maaltijd te gebruiken. Op tafel kwam ondermeer

²⁶⁶ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1768).

²⁶⁷ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met de conditiën van de verpachting (1738).

wijn, bier *'et autres choses necessaire pour la commodité des passagers'*, waaronder tarwebrood, kaas, boter, vis en gedroogd vlees.²⁶⁸ Tijdens de maaltijd gebruikte men tinnen kruiken, bekers en borden die gehuurd werden. Er waren ook servetten en geruite handdoeken voorhanden. Het schoonmaken van dit tafellinnen werd uitbesteed.²⁶⁹

Waarschijnlijk was de keuken aan boord van deze barges iets minder geraffineerd dan deze aan boord van de Gentse barge, die daarvoor alom geroemd werd en het kon natuurlijk ook evengoed zijn dat sommige passagiers hun eigen eten meebrachten. Na het eten werd vaak nog een pijp gerookt, een gewoonte *'dont on fait grand usage en ces pais là'*.²⁷⁰ Voor, na en tijdens de maaltijd kon men uiteraard ook een babbeltje slaan met de medepassagiers. Hoewel er een opdeling was tussen ruim en roef, vormde de barge een unieke sociale ruimte waar mensen van allerlei slag en klassen met elkaar in contact kwamen.²⁷¹ In het gezelschap van aangename of minder aangename medereizigers kon men, eventueel bij een knisperend vuur, conversaties voeren, rustig eten, een pijpje roken of een kroes bier drinken (zie figuur 15). Intussen kon men naar de omgeving turen en genieten van het uitzicht over het prachtige polderlandschap.²⁷² De soms lastige en oneerlijke schipper, de minder aardige medepassagiers, de langzame ketspaarden en de soms woelige politieke omstandigheden nam men er bij.

Figuur 15: Sfeerbeeld aan boord van een barge.²⁷³



²⁶⁸ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, gemeenschappen en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1753).

²⁶⁹ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, pp. 47.

²⁷⁰ Louwagie Ch., *De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers*, Gent, UGent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, p 213.

²⁷¹ De Vries J., *Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839)*, Wageningen, 1978, p. 114.

²⁷² Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, pp. 259.

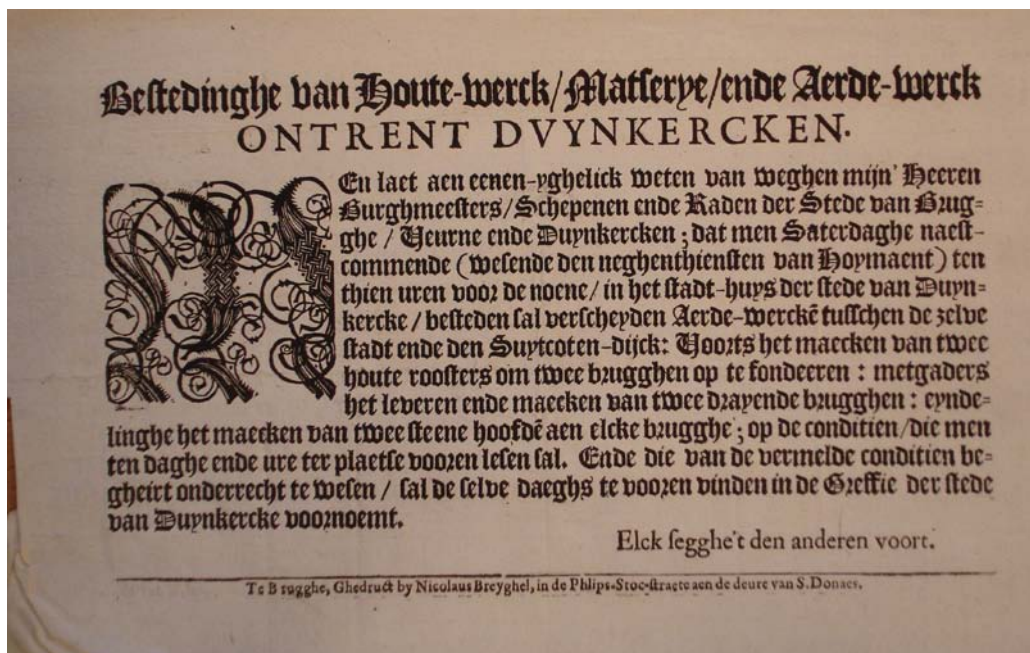
²⁷³ Dehé J., *Een slaafsch en ongezond bedrijf : De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630-1880*, Verloren, Hilversum, 2005.

8. Enkele economische aspecten

8.1. Invloed van de Sociëteit en de barges op de lokale economie

Dat de barges mee vorm gaven aan het economisch uitzicht van de zeventiende en achttiende eeuw blijkt duidelijk op lokaal vlak. Wanneer we het voorbeeld van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf en haar bargelijnen nemen, merken we dat ze aanzienlijke sommen geld deed circuleren en dat er heel wat mensen door op de been werden gebracht. Tal van handelaars, ambachtslieden en pachters waren betrokken bij het ‘wel-varen’ van de barges. De Sociëteit bezorgde werk aan onder meer aannemers van grondwerken, bruggen- en sluisbouwers, scheepsmakers, schrijnwerkers, smeden, gereedschapmakers, schilders, wevers, koordenmakers, meubelmakers, paardenverhuurders, bakkers, beenhouders, brouwers, wijnhandelaren, enz...²⁷⁴ Om mensen aan te trekken en om ruime bekendheid te geven aan haar activiteiten, liet de Sociëteit honderden affiches en plakbrieven drukken (zie figuur 16) en overal in de streek ophangen.²⁷⁵

Figuur 16 : Openbare bekendmaking van werken die de Sociëteit aan het kanaal wenst uit te voeren en in aanbesteding wil geven. Geïnteresseerde werklieden konden zich in het stadhuis van Duinkerke gaan aanmelden.²⁷⁶



²⁷⁴ Pauwels W., “Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw.” In: *Biekorf*, 93 / 1, 1993, pp. 46-48.

²⁷⁵ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 163.

²⁷⁶ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, Financiën, nr. 15, verpachting van middelen en rechten van het Nieuw Gedelf (1641-1784).

De Sociëteit creëerde niet alleen werkgelegenheid voor ambachtslieden en pachters, ook de uitbaters van herbergen vaarden wel bij de komst van de bargelijn. Met de groter geworden mobiliteit en het frequenter reizen was overigens het aantal herbergen gedurende de zeventiende en achttiende eeuw opmerkelijk gestegen. Omdat ook de bargelijn tussen Brugge en Duinkerke en de weg langs het kanaal belangrijke reisroutes waren, vond men langsheen het traject verscheidene herbergen terug. Her en der vonden we de namen terug van een aantal van deze pleisterplaatsen.

Ondermeer aan de dijk bij Zuidcoote was er sprake van een herberg die in het midden van de achttiende eeuw uitgebaat werd door een zekere mijnheer Rovel. Aan de dijk bij Leffrinchoecke bevond zich dan weer de herberg van Anthone Glory en wat verder, nabij de Steenstraat trof men ‘het Rattekot’ aan. Aan deze herberg was ook nog eens een brouwerij verbonden. Reizigers en bargepassagiers met een droge keel vonden er de gepaste remedie. De plaats, die soms ook ‘Kleen Duinkercke’ werd genoemd, werd uitgebaat door een zekere mijnheer Baillieu.²⁷⁷ Verderop, in Veurne, konden vermoeide reizigers terecht op verscheidene adressen. Veurne had wat de opvang van bargereizigers betreft een bevoorrechte positie. De barge hield er immers tijdens het winterseizoen ’s nachts halt en de passagiers waren dan ook verplicht om daar de nacht door te brengen. Dat de Veurnese herbergiers hier maar al te blij om waren hoeft geen betoog. Ondermeer dankzij de bargereizigers kenden de ‘De Fluyte’, ‘In het Drooglogist’, de ‘Conciërgerie van den Rechtbank’, ‘De edele Roose’, en ‘De dry Koninghen’ gouden tijden.

Wie in Nieuwpoort onderdak zocht kon terecht in herberg ‘Den Pelicaen’ en wie verderop richting Brugge halt hield vond nabij Cleen Steendam een rustplaats.²⁷⁸ Ook de herbergen in Brugge zelf deden interessante zaken, maar waar geld kan verdiend worden is gesjoemel nooit ver weg, ook niet in de zeventiende en de achttiende eeuw. Zo kwam er in 1728 een zaak aan het licht waarbij een bargepachter met opzet te laat uit Nieuwpoort afvoer, waardoor zijn passagiers in Brugge hun aansluiting met de Genste barge misten. Hierdoor waren de gestrande reizigers verplicht om in Brugge te overnachten. Als het enigszins mogelijk was begeleidde de schipper hen dan naar het gasthof ‘De stadt van Brugghe’, waarvan diezelfde schipper ook de eigenaar bleek te zijn.²⁷⁹ Verder bevond zich in Brugge langs de Spiegelreya ook nog een herberg met de toepasselijke naam ‘De Cleene bargie’.²⁸⁰

²⁷⁷ ADND, Série Ancienne, nr. 401, canal de Furnes : construction (1756).

²⁷⁸ ADND, Série Ancienne, nr. 317, comptes principaux de Furnes (1690).

²⁷⁹ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, pp. 39-40.

²⁸⁰ Dumon G., De oude huisnamen van Brugge, Brugge, vzw Levend Archief, 2004, p. 34.

8.3. Inkomsten en uitgaven

In deze paragraaf willen we aan de hand van een aantal financiële documenten een beeld schetsen van hoe de geldzaken bij de Sociëteit van het Nieuw Gedelf verliepen. Een honderd procent accurate weergave en diepgaande kwantitatieve analyses zijn door een gebrek aan systematiek bij het opstellen van die documenten en door het niet of slechts fragmentarisch bewaard zijn ervan, onmogelijk gebleken. Ook omwille van het feit dat er vaak geen algemene jaarlijkse verpachting werd gehouden, maar wel een verpachting per district en dit voor kortere periodes, is het moeilijk om een goed en volledig beeld te krijgen van de financiën. Het veelvuldig ‘in collecte varen’ van de barges bemoeilijkt deze zaak nog meer. Bovendien zijn de rekeningen ook niet vrij van tegenstrijdigheden, hiaten en onduidelijkheden. Een goed beeld krijgen van de jaarlijkse inkomsten en vergelijkingen maken tussen verschillende jaartallen wordt bijgevolg zeer moeilijk. Desondanks hebben we in deze paragraaf geprobeerd om de belangrijkste bronnen van inkomsten en uitgaven op een rijtje te zetten. De getalwaarden die daarbij vermeld zullen worden, zijn omwille van de hierboven aangehaalde problematiek, eerder illustratief. Verregaande extrapolaties worden er beter niet aan vastgekoppeld, hoewel ze natuurlijk wel richtinggevend zijn en een idee verschaffen van hoe de financiën bij de Sociëteit verliepen en welk aandeel verschillende items er in hadden.

Alvorens een kijkje te nemen in de rekeningen van de Sociëteit, willen we er even kort op wijzen dat er in het gebied tussen Brugge en Duinkerke verscheidene muntstelsels werden gehanteerd. In de districten Brugge en Veurne werkte men hoofdzakelijk met het ‘pond groten Vlaams’. In het district Duinkerke rekende men met hetzelfde pond Vlaams tot in 1688, daarna gebruikte men vooral het pond Parisis en ook de gulden Ryssels. Om het overzicht te bewaren en om een zorgvuldig beeld te krijgen van de financiën van de Sociëteit, hebben we de hierna volgende bedragen steeds omgerekend naar ponden (schellingen en denieren) grooten Vlaams.

De belangrijkste bron van inkomsten was uiteraard de verpachting van de middelen. We hebben het hierover in hoofdstuk zes reeds gehad. Zoals we daar reeds zagen was het de bedoeling dat er één algemene verpachting gehouden werd voor de drie districten samen. Dit resulteerde dan ook in één algemeen verslag, waarvan er jammer genoeg nauwelijks bewaard zijn gebleven. De inkomsten van die algemene verpachting werden vervolgens over de drie districten verdeeld. Brugge kreeg 10/16 toegewezen en zowel Veurne als Duinkerke konden

op 3/16 van de totale inkomsten rekenen. Die bedragen werden dan opgenomen in de rekeningen van elk district. Deze documenten zijn, zij het wel fragmentarisch, iets beter bewaard gebleven. Bij deze rekeningen is het echter moeilijk om uit te maken of het gaat over een verdeling van de totale inkomsten van de Sociëteit na een algemene verpachting. Het kan immers ook evengoed gaan over een optekening van de inkomsten na een verpachting die in het district apart gehouden werd. Het eerste geval veronderstelt een normaal werkingsjaar, hoewel dit, zoals we in hoofdstuk zes zagen, ook niet helemaal zeker is. De tweede mogelijkheid veronderstelt een moeilijker werkingsjaar, met oorlogsomstandigheden of epidemieën. Het is dus met andere woorden zeer moeilijk om een helder en representatief jaarinkomen te berekenen. Enkel uit de orde van grootte van de bedragen zouden we, rekening houdend met de verdeelsleutel en in vergelijking met cijfers van andere jaren, eventueel kunnen opmaken of het om een gunstig of ongunstig werkingsjaar ging. Daaruit zouden we dan wel een representatief beeld van een jaarinkomen kunnen afleiden. Hiervoor hebben we echter meerdere malen de rekeningen van de drie districten uit dezelfde werkingsjaren nodig. Hoewel er nogal wat rekeningen bewaard zijn, was het niet mogelijk om dergelijke reeksen rekeningen terug te vinden. Bij wijze van voorbeeld en om toch een idee van de inkomsten te krijgen, hebben we dan maar voor elk van de drie districten een rekening van de inkomsten samengevat en kort weergegeven.

Otvangsten van de verpachting van de middelen van het kanaal in het district Brugge²⁸¹:

verpachting van:	geïnde pachtsom (in pond grooten, schellingen en denieren Vlaams)
Barges en marktschepen	2108p 8s 5d
Beweiding van de dijken langs het kanaal	29p 14s 4d
Visserijrechten	6p
Brugrechten	56p 3s
Cijnzen langs dijk Brugge-Nieuwpoort	14p 7s 8d
Andere	4p 10s
Totaal:	2220p 10s 5d

²⁸¹ Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp. 61. / SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr. 369, rekeningen van het district Brugge (1701-1702).

Ontvangsten van de verpachting van de middelen van het kanaal in het district Veurne²⁸² :

verpachting van:	geïnde pachtsom (in pond grooten, schellingen en denieren Vlaams)
Barges en marktschepen	566p 16s
Brugrechten	35p 5s 5d
Cijnzen langs de dijk Nieuwpoort-Zuidcoote	57p 18s 2d
Beweiding van de dijken langs het kanaal	30p 12s 9d
Visserijrechten	5p
Totaal:	695p 14s 4d

Ontvangsten van de verpachting van de middelen van het kanaal in het district Duinkerke²⁸³ :

verpachting van:	geïnde pachtsom (in pond grooten, schellingen en denieren Vlaams)
Barges en marktschepen	794p 8s 9d
Brugrechten	44p 3s 0d
Beweiding van de dijken langs het kanaal	27p 15s 6d
Visserijrechten	3p
Totaal:	869p 7s 3d

Naast de inkomsten uit de ‘verpachting van de middelen’ was het ‘*sas-, vaete- en mylegelt*’ een tweede belangrijke bron van inkomsten. Het kon gebeuren dat het recht op het innen ervan verpacht werd, maar vaak was dit, zoals we ten andere ook uit de bovenstaande tabellen kunnen opmaken, niet het geval. Men koos er vaker voor om de sas-, vate- en mijlegelden in collecte gegeven, blijkbaar ook wanneer dit met de rest van de middelen niet gebeurde.

Alle schepen die van het kanaal van de Sociëteit gebruik wilden maken moesten hiervoor een heffing betalen. Deze heffing noemde men het vate- en mijlegeld. De bedragen werden berekend naargelang de hoeveelheid goederen (vaten) die de schepen bij zich hadden en naargelang de afstand die ze op het kanaal aflegden. De schepen waren immers ‘*schuldigh te*

²⁸² SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr. 60 , rekeningen van het district Veurne (1688-1689).

²⁸³ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr. 296, rekeningen van het district Duinkerke (1724-1725).

betaelen hun vate ende mylegelt naer proportie vande goederen die sy voeren ende myle die sy langs het ghedelf bevaeren.’ Om dit geld te mogen vorderen had de Sociëteit op 22 maart 1643 een vorstelijk octrooi verkregen.²⁸⁴ Daarin werd gespecificeerd dat per vat dat duizend pond woog 13,5 stuivers mocht worden gevraagd. Het geld werd samen met het sasgeld geïnd telkens wanneer een schip een sluis passeerde of wanneer men aan de stadspoorten kwam. De ontvangen bedragen werden per district zorgvuldig opgetekend in de jaarlijkse collecteboeken. Het binnengehaalde bedrag werd vervolgens samen met de collecteboeken overgemaakt aan de rendanten van de drie districten. Hoewel soms beweerd wordt dat de barges waren vrijgesteld van het vate- en mijlegeld, vonden we in een document uit 1691 dat dit deels niet klopt en dat zij toch een bijdrage dienden te betalen: *‘Alvorens gheeft de rendant te kennen dat de daghelyksche bargen vaerende van Brugghe op Nieuwpoort schuldigh syn te betaelen aen hem ordinaire sas ende mylegelt tot thien schellynhen grooten daeghs.*’²⁸⁵ Blijkbaar waren er periodes waarin de barges wel deze heffing moesten betalen, maar dan wel onder de vorm van een welbepaald en op voorhand vastgelegd bedrag.

Om nu een idee te geven van wat het innen van het sas-, vate- en mijlegeld opbracht aan inkomsten hebben we per district een tabel samengesteld. Ook hier was het niet mogelijk om voor de drie districten een collecteboek van hetzelfde jaar te vinden.

Inkomsten uit het sas-, vate- en mijlegeld tussen Brugge en Nieuwpoort opgehaald bij het sas van Plassendale en Rattevalle²⁸⁶ (uitgedrukt in pond grooten Vlaams) :

September	14p 5s 2d
Oktober	11p 18 s 8d
November	13p 17s 3d
December	6p 18s 11d (lager inkomen door vorst)
Januari	geen inkomsten door vorst
februari	geen inkomsten door vorst
Maart	10p 1s 5d
April	9p 2s 4d
Mei	8p 3s 8d
Juni	5p 1s 7d
Juli	10p 19s 8d
Augustus	5p 13s 2d
Totaal:	96p 1s 10d

²⁸⁴ SAB, Oud Archief, nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en mijlegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale aan de drie stadsmagistraten-ondernemers (1697).

²⁸⁵ ADND, Série Ancienne, nr. 317, comptes pricipaux de Furnes (1691).

²⁸⁶ SAB, Oud Archief, nr. 229, kanaal van Nieuwpoort, rekeningen van de collecte van het vate-, sas- en mijlegeld op het kanaal tussen Duinkerke en Nieuwpoort aan de drie stadsmagistraten-ondernemers (1713-1714).

In het totaalbedrag dat geïnd werd had het met goederen beladen marktschip van Brugge naar Leffinge en andere parochiën een aandeel van 30 pond en 6 denieren. Schepen die tijdens het Frans-Spaans conflict, beladen met soldaten en munitie gedurende dat jaar het Nieuw Gedelf passeerden, leverden 16 pond, 8 schellingen en 8 denieren op. Er was dat jaar ook sprake van wanbetaling. Een aantal schippers die in opdracht van een zekere Jan Baptiste graan vervoerden vanuit Nieuwpoort lieten het na om 14 schellingen en 6 denieren aan sasgeld te betalen. We merken ook dat men omwille van de vorst heel wat inkomsten misliep, iets wat overigens bijna jaarlijks terugkeerde. De winters waren toen blijkbaar zeer streng.

Inkomsten uit het sas-, vate- en mijlegeld tussen Nieuwpoort en Veurne (uitgedrukt in pond grooten Vlaams)²⁸⁷ :

September	2p 17s 11d
Oktober	2p 11s 0d
November	2p 15s 10d
December	1p 16s 0d (lager inkomen door vorst)
Januari	1p 0s 0d (lager inkomen door vorst)
Februari	1p 5s 6d (lager inkomen door vorst)
Maart	4p 0s 4d
April	4p 19s 0d
Mei	4p 1s 4d
Juni	3p 9s 10d
Juli	6p 4s 4d
Augustus	
Totaal:	35p 1s 1d

Inkomsten uit het sas-, vate- en mijlegeld tussen Veurne en Duinkerke²⁸⁸ (uitgedrukt in gulden en stuivers Ryssels en bij de totaalsom omgerekend naar pond grooten Vlaams) :

September	41g 10s
Oktober	39g 13s
November	48g 3s
December	19g 11s (lager inkomen door vorst)
Januari	11g 0s (lager inkomen door vorst)
Februari	9g 17s (lager inkomen door vorst)
Maart	49g 14s
April	63g 14s
Mei	66g 11s
Juni	51g 12s

²⁸⁷ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, Financiën, nr. 457, rekeningen van het sas- en mijlegeld Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort (1713-1714)

²⁸⁸ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, Financiën, nr. 457, rekeningen van het sas- en mijlegeld Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort (1713-1714)

Juli	53g 10s
Augustus	39g 9s
Totaal:	494g 4s of 82p 7s 4d

Na een blik te hebben geworpen op de inkomsten van de Sociëteit, zullen we nu ook de uitgaven even nader bekijken. In de onderstaande tabel hebben we een aantal van de kosten of uitgaven die dienden gemaakt te worden op een rijtje gezet.

wat?	wanneer en/of waar?	kostprijs (in pond Vlaams)
jaarsalaris van een commissaris ²⁸⁹	1780	177p
salaris van de afgevaardigden van de drie colleges voor hun aanwezigheid bij de verpachting ²⁹⁰	1714	10p
salaris van de griffier voor zijn aanwezigheid bij de verpachting ²⁹¹	1714	2p 16s
achtdaags verblijf van de Brugse commissarissen in Veurne tijdens de verpachting	1700	32p
tafelgeld bij de verpachting	1744	12p
werken en lasten ²⁹²	1753-54, district Brugge	367p 8s 10d
werken en lasten	1753-54, district Veurne	614p 6s 10d
werken en lasten	1753-54, district Duinkerke	103p 6s 11d
vernieuwing planken en balken aan diverse sluizen	1713	1034p
4400 wilgentakkenbossen of 'sinkrys' ter versteviging van de kanaaloevers	1714-15	22p
werken aan de vaart	14 november 1685	200p
levering van twee paarden en een ketser	1717-1718, barge Veurne-Duinkerke	122p 3s 8d
koorden, zeildoek, pek	1678	16p 10s 11d
huur van schuiten (' <i>cogghen of binlanders</i> ') die dienst moesten doen als barge ²⁹³	augustus tot december 1717, tussen Veurne en Duinkerke	30p 12s 0d

²⁸⁹ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 3, salarissen van de commissarissen van het Nieuw Gedelf (1780).

²⁹⁰ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr. 457, rekeningen van het sas- en mijlegeld Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort. (1714).

²⁹¹ Ibidem.

²⁹² SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1753-1754).

²⁹³ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, rekeningen van collecte (1725).

De hierboven vermelde zaken zijn uiteraard maar een greep uit een hele resem uitgaven die de Sociëteit moest maken. We kunnen bijvoorbeeld ook nog het salaris van de rendant, de salaris van de schippers wanneer deze in collecte voeren, uitgaven voor tal van onderhoudswerkzaamheden, het bekostigen van een nieuwe barge, de terugbetaling van leningen, enz..., vermelden. Het zijn slechts her en der opgepikte gegevens. De beschikbare en onderzochte archiefdocumenten lieten niet toe om een beter, laat staan volledig beeld samen te stellen van de jaarlijkse uitgaven. We merken dat er elk jaar, naast de vaste uitgaven, ook speciale of buitengewone uitgaven dienden gedaan te worden. Het overzicht bewaren wordt op die manier moeilijk. Met de bovenstaande gegevens hebben we dan ook vooral willen tonen wat voor kosten de Sociëteit zoal diende te maken. Onze lijst is en kan, nog veel minder dan de lijst met inkomsten, niet exhaustief zijn. De som maken van de hierboven aangereikte cijfergegevens en daar dan conclusies uit trekken heeft geen enkele zin. Zoals we in het begin van deze paragraaf reeds aankondigden, zijn ook deze gegevens eerder illustratief dan representatief.

Met behulp van beter geschikte archiefdocumenten hadden we nu een aantal jaarinkomens en jaaruitgaven naast elkaar kunnen leggen, om daar dan winstcijfers te kunnen uit afleiden. Deze cijfers hadden ons dan kunnen leren hoe ‘gezond’ een bedrijf als de Sociëteit was of niet was en in welke jaren het er minder goed of juist beter aan toe ging. We kunnen wel meegeven dat de winst ook volgens de reeds bekende verdeelsleutel in drieën werd gesplitst. Brugge kreeg 10/16 van de winst toegewezen en zowel Veurne als Duinkerke kregen 3/16.²⁹⁴ Uit een vrij uniek document uit 1725 hebben we toch kunnen opmaken dat de Sociëteit dat jaar 810 pond grooten Vlaams winst had geboekt. Na herberekening en compensatie van meeruitgaven of terugbetalingen van achterstallige rekeningen kreeg Brugge 506 pond en 5 schellingen toegewezen, Veurne en Duinkerke hadden beiden recht op 151 pond, 17 schellingen en 6 denieren.²⁹⁵

Gezien het feit dat de barges tussen Brugge en Duinkerke meer dan anderhalve eeuw in de vaart bleven, mogen we wel aannemen er meestal ‘*meer ontfanck dan uytgaeven*’²⁹⁶ geregistreerd werden.

²⁹⁴ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, algemeenheden en bestuur, nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf (1756)

²⁹⁵ SAV, Fonds Nieuw Gedelf, financiën, nr.9, repartitie van de inkomsten van het Nieuw Gedelf tussen de drie collegien (1725).

²⁹⁶ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, rekeningen van de collecte (1725).

8.4. Goederenvervoer ?

Tot slot van dit hoofdstuk lichten we toe in welke mate de barges, naast het vervoer van passagiers en hun eventuele bagage, ook nog andere zaken transporteerden.

Uit een aantal documenten is gebleken dat de barges effectief ook goederen en post meevoerden. Zowel particulieren als openbare besturen zonden brieven en pakjes mee met de trekschuit. Aan boord was zelfs een speciale kast waarin deze zaken werden bewaard. Eigenlijk raakte de barge op die manier wel aan het monopolie van de postdiensten, maar aangezien er op het platteland geen postkoetsen kwamen, namen de barges daar vaak die taak over. De postmeesters spraken dan af met de bargemannen. Toch werd het monopolie van de postdiensten soms door de bargeschippers geschonden. Voor een ‘kleine fooi’ bezorgden de schippers brieven zonder dat de postdiensten er iets van wisten of aan verdienden.²⁹⁷

Naast een aantal kleinere poststukken blijkt ook dat de barge goederen en dan vooral etenswaren aan boord had. We konden dit afleiden uit een tarievenlijst die in 1738 in de pachtvoorwaarden van de barges was opgenomen. Het ging vooral om wijn, bier, zuivelproducten en vis. Er werd wel vastgelegd dat elke koopman per reis slechts anderhalf vat van elk product mocht meenemen.²⁹⁸ Ter illustratie hebben we die tarievenlijst hieronder in tabelvorm bijgevoegd.

Prijsbepaling voor het goederenvervoer door de barges tussen Veurne en Duinkerke:

hoeveelheid + wat?	tarief**
per quartel wijn	20 stuivers
per ton bier	12 stuivers
per kuip van honderd pond boter, kaas	6 stuivers
per rasiere (166 l) graan	8 stuivers
per koffer van vier voet lang	12 stuivers
per koffer of pak dat als bagage van de passagiers konden worden gezien	8 stuivers
per korf vis	6 stuivers
per ton met grote oesters, zalm of haring	12 stuivers

²⁹⁷ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840.” In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, pp. 252-253.

²⁹⁸ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, registers met de conditiën van verpachting (1738).

Prijsbepaling voor het goederenvervoer door de barges tussen Veurne en Nieuwpoort :

hoeveelheid + wat?	tarief**
per quartel wijn	10 stuivers
per ton bier	6 stuivers
per kuip van honderd pond boter, kaas	3 stuivers
per rasiere (166 l) graan	4 stuivers
per koffer van vier voet lang	6 stuivers
per koffer of pak dat als bagage van de passagiers konden worden gezien	4 stuivers
per korf vis	3 stuivers
per ton met grote oesters, zalm of haring	6 stuivers
per ton zalm, haring, oesters	12 stuivers

Ter vergelijking geven we hier nog even de tarieven aan die de passagiers betaalden. Daaruit kunnen we bijvoorbeeld opmaken dat een ton bier vervoeren over de afstand van Nieuwpoort tot Duinkerke even duur was als een plaatsje in het ruim voor dezelfde afstand.

afstand	tarief** voor een plaats in het ruim	tarief** voor een plaats in het roef
Nieuwpoort tot Duinkerke	12 stuivers	14 stuivers
Brugge tot Nieuwpoort	14 stuivers	17,5 stuivers

**6 stuivers is 1 schelling (grooten Vlaams)

Eens de barge op haar bestemming was aangekomen, moest de lading uiteraard van boord gehaald worden. Vaak stonden de bargeknechten hiervoor in, maar er bestonden ook beroepsladers en -lossers. Deze beschikten over een lange, door het stadsbestuur opgestelde tarievenlijst waarin naargelang het gewicht van de waren die moesten ontscheept worden, een bepaald loon was vastgelegd. De goederen werden op de aanlegkaai van de barge op karren geladen en vervolgens naar hun bestemming gebracht. Indien de handelaars dat wensten vergezelden de laders en lossers hen om te helpen met het overladen naar kelders, winkels en voorraadplaatsen. Bij de hele transactie was het belangrijk dat de laders en lossers steeds respectvol bleven tegenover de klanten en dat ze niets lieten vallen. Indien bij het overladen iets beschadigd werd, zouden ze zelf voor de kosten moeten opdraaien. Om dit laatste te vermijden was het belangrijk dat er steeds genoeg mankracht kwam opdagen om de zware

lasten de baas te kunnen. Zij die te laat kwamen of zij die bij de lastigste opdrachten niet kwamen opdagen zouden worden geschorst of uit het beroep worden gezet.²⁹⁹

Men kan zich nu de vraag stellen waarom de barges goederen aan boord namen. Zoals we reeds zagen bestond er dankzij de marktschepen immers een aparte dienst die voor het vervoer van goederen instond. De reden hiervoor moeten we waarschijnlijk zoeken in het feit dat de marktschepen niet alle dagen uitvoeren en dat ze bovendien, net als de barges, ook eigendom waren van de Sociëteit. De inkomsten van zowel de barges als van de marktschepen kwamen in dezelfde geldlade terecht, hetgeen wil zeggen dat de barge geen directe concurrentie vormde. Toch menen we dat het vervoer van goederen door de barges niet echt op grote schaal gebeurde. De barge was immers in de eerste plaats een passagiersboot waarvan de bouwplannen en omschrijvingen, waar we in hoofdstuk vijf kennis mee maakten, laten veronderstellen dat er weinig extra plaats was om grote hoeveelheden handelswaar te stapelen. Ook het feit dat men vastlegde dat elke passagier of handelaar aan boord slechts een beperkte hoeveelheid goederen mocht meevoeren, wijst op die kleinschaligheid.

Naast het gewone en legale goederenvervoer waar de barge voor instond, zijn er ook tekenen dat de barge betrokken was bij smokkelpraktijken. Vooral in oorlogstijd blijkt de barge soms smokkelwaar aan boord gehad te hebben. In een brief van 14 mei 1689 dreigt, de Spaanse landvoogd Don Francisco Antonio de Agurto met represailles tegen dit soort praktijken op de barges tussen Veurne en Duinkerke.³⁰⁰

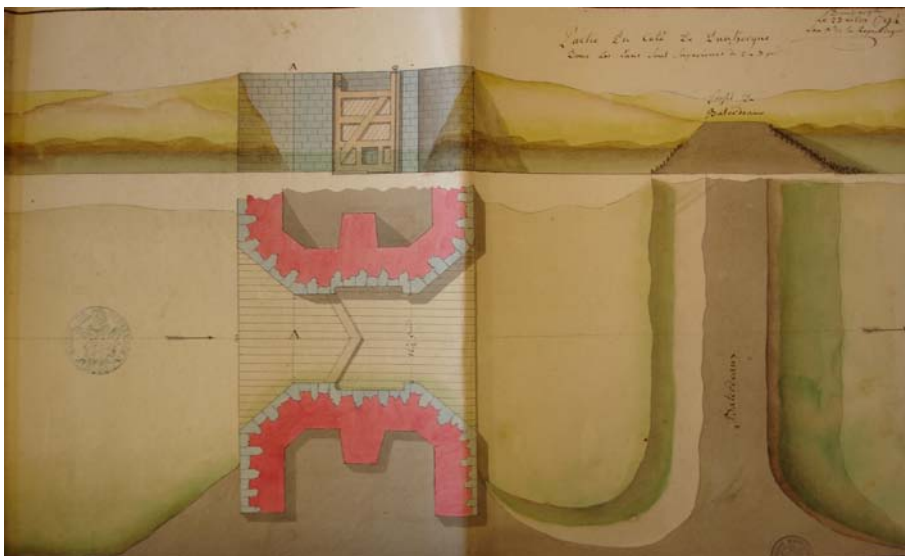
²⁹⁹ ADND, Série Ancienne, nr. 31 (81), règlement du corp de métier des (dé)chargeurs (1733).

³⁰⁰ SAV, Oud Archief, nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1646-1750).

9. Het opdoeken van de Sociëteit en het verdere lot van de barges

Het samenwerkingsverband tussen Brugge, Veurne en Duinkerke hield bijna een eeuw stand, maar halverwege de achttiende eeuw begonnen lokale belangen de overhand te nemen. Onder meer wanneer Veurne in 1750 nabij Zuidcoote een voorlopige dam aanlegde (zie figuur 17) om het lage waterpeil op die plaats tegen te gaan, ten nadele van Duinkerke,³⁰¹ raakte de goede verstandhouding zoek. De dam zorgde ervoor dat de vaart, vooral dan in de zomer, aan de Duinkerke kant bijna droog kwam te liggen, hetgeen de doorvaart uiteraard belette. Dit was uiteraard niet naar de zin van Brugge en de kwestie draaide uit op een lange juridische procedure (1750-1781) die zelfs tot bij 's *Majesteits Privee Raede in Brussel*' kwam. Er werd in een poging om een oplossing te vinden en de goede verstandhouding te herstellen, druk heen en weer gecorrespondeerd tussen Veurne en de ander leden van de Sociëteit.³⁰² In een brief van Duinkerke aan Veurne ging men zelfs de licht sentimentele toer op door het volgende te vragen: '*Vous voulez vraiment faire les premiers atteintes sur une Société qui dure depuis si longtemps*'.³⁰³ Veurne bleef echter weigeren om de dam neer te halen en werd hiertoe waarschijnlijk enigszins gedwongen door het Oostenrijks bewind. De Oostenrijkse Successieoorlog lag immers nog vers in het geheugen en contact met Frankrijk werd afgeremd.

Figuur 17: Plan van de fel betwiste dam nabij de sluis van Zuidcoote.³⁰⁴



³⁰¹ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 167.

³⁰² SAV, Fonds Nieuw Gedelf, gemeenschappen en bestuur, nr. 7, briefwisseling (1780).

³⁰³ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1768).

³⁰⁴ ADND, Inventaire Numérique, Serie O, nr. 5.O.4., plan et profil des écluses et du sas de Zuydcoote (1750).

Uiteindelijk werd de verbintenis van Veurne en Duinkerke met Brugge juridisch opgeheven en de Sociëteit van het Nieuw Gedelf hield in 1768 op te bestaan.³⁰⁵ Veurne schoof de schuld door naar Duinkerke met het verwijt dat ze *‘omme het proffit van hun commercie ende scheuringhe van hun haven, waeter aftrecken van Zuidcoote naer de zee langs de sluys van Kesteloot ende het wederom opsteecken soo hooghe als vaertdycken het connen houden tot Leffrickoucke sas.’*³⁰⁶ Toch bekoelden de vijandigheid tussen Veurne en Duinkerke na verloop van tijd, want voortaan zouden beide steden de trekvaartlijn zonder Brugge uitbaten.³⁰⁷ Het opheffen van de Sociëteit betekende dus niet dat de barges aan de kaai bleven liggen. Veurne en Duinkerke zetten hun onderlinge samenwerking verder en probeerden nog om de Sociëteit nieuw leven in te blazen. Begin oktober 1780 probeerde Duinkerke onderhandelingen aan te knopen met Brugge, maar al gauw bleek dat Brugge vastbesloten was om niet meer met de Sociëteit te herbeginnen. Veurne en Duinkerke gingen dan op eigen houtje verder, maar na de Franse inval in de Zuidelijke Nederlanden in 1792 werd ook die Sociëteit, net als alle andere diensten die ten bate van *‘coopmannen en reysende lieden’* waren opgericht, opgeheven. Het bargeverkeer tussen de steden kwam stil te liggen en de Fransen lieten het doek vallen over een meer dan 150 jaar bestaande openbare passagiersdienst. Ondanks de moeilijke omstandigheden en het feit dat de Duinkerse barge nabij Veurne gezonken lag, vroegen twee Duinkerkenaars, Jean Baptiste Lefebre en Benoit Deswarte, in 1794 de toestemming aan de Franse Volksvertegenwoordiger Berlier om opnieuw twee barges te mogen inleggen tussen Duinkerke en Veurne. Omwille van de hoop praktische moeilijkheden die het opdoeken van de barges met zich hadden meegebracht, stemden de Fransen ermee in en het bargeverkeer kwam na een korte onderbreking en *‘particulièrement pour transporter les défenseur dela Patrie’* weer op gang. Ondanks financiële problemen, die zo goed als volledig ten laste van de twee vernoemde Duinkerse ondernemers lagen, voeren de barges tussen Duinkerke, Veurne en Nieuwpoort weer uit.³⁰⁸ Ook de verbinfing met Brugge werd hersteld. Dit bleef zo gedurende de rest van de Franse tijd, maar er werden wel strikte veiligheidsmaatregelen afgekondigd en men moest rekening houden met strengere paspoortcontroles. Op dit laatste werd zeer sterk aangedrongen en er dienden ook registers met passagiers te worden bijgehouden. Het principe was eenvoudig, zonder geldig paspoort of

³⁰⁵ ADND, Série Ancienne, nr. 429 (88).

³⁰⁶ SAB, Oud Archief, nr. 231, bargaen Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1768).

³⁰⁷ Pauwels W., “Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.”, In: *Biekorf* 92 / 2, 1992, p. 168.

³⁰⁸ ADND, Série Numérique, Série O, nr. 5.O.4., convention pour le rétablissement des deux barques (1794-1795).

met een dubieuze achtergrond kon men niet reizen. Bovendien reisden er in die periode vaak ook militairen en officieren mee met de barges. Men kon dus maar beter in orde zijn met de papieren. Het militaire belang van de barges in deze periode wordt ondermeer onderstreept door het feit dat het eind augustus 1803 (*'11 fructidor de l'an XII'*) Franse militairen zijn die zullen instaan voor de onderhoudswerkzaamheden aan de Duinkerke vaart.³⁰⁹

Na jaren van Frans bewind en nadat Napoleon was verslagen en het Franse Keizerrijk uiteenviel, kwamen de Zuidelijke Nederlanden onder Hollands bewind. Tijdens het oorlogsgewoel bleven de barges doorvaren en onze trekvaartroute overleefde de regimewissel. Meer nog, Koning Willem I zag er blijkbaar brood in, want hij liet de lijn moderniseren en de intussen wat verwaarloosde vaart schoonmaken. Te Nieuwpoort werd in 1819 een nieuw sas en een brug gebouwd, waardoor het voortaan overbodig werd om de hele stad over te steken om op de ander barge te kunnen overstappen. Op dat moment beschikte de lijn Nieuwpoort-Duinkerke over twee barges, één van 15 ton waar honderd personen konden in plaats nemen en een kleinere barge van 8 ton, bestemd voor vijftig passagiers.³¹⁰ Toch kregen de bargelijnen steeds meer te lijden onder de concurrentie van de verbeterde steenwegen. Met de lijn tussen Brugge en Duinkerke was het niet anders. Eind achttiende eeuw duiken in de archiefdocumenten meermaals verwijzingen op naar de aanleg van *'niewe steenweghen'*.³¹¹ Het netwerk van die nieuwe wegen begon op initiatief van de steden en provinciale Staten en aangemoedigd door de centrale overheid, spectaculair te groeien.³¹² Aan het einde van de achttiende eeuw waren er in Vlaanderen ongeveer 2850 kilometer tegen amper 60 kilometer in het begin van dezelfde eeuw. Vanuit Veurne werden wegen aangelegd naar Ieper, Schoorbakke en De Panne. Er werd bovendien in september 1790 door Jozef II een postkoetsendienst opgericht die deels het werk van de barges tussen Veurne, Nieuwpoort en Duinkerke overnam. Ook tussen Veurne, Nieuwpoort en Oostende werd een steenweg aangelegd en werden er diligences ingelegd.³¹³ De barges bleven doorvaren, maar kregen het steeds lastiger. Toen er in 1823 dan ook nog eens nieuwe scheepvaartdiensten over het Kanaal werden georganiseerd kwam de positie van de barge nog meer in gevaar.³¹⁴ De nieuwe overzetlijn, die tweemaal per week werd ingelegd verbond immers rechtstreeks de steden Dover en Oostende. Hierdoor kwam de reisweg tussen Dover, Calais en Oostende, waarbij

³⁰⁹ ADND, Série Numérique, Série O, nr. 5.O.4., curage du canal (1804).

³¹⁰ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, pp. 261.

³¹¹ ADND, Série Ancienne, nr. 360, canal de Furnes, mise en ferme des revenus, procès verbaux, barques naviguant sur le canal de Furnes (1787, 1789).

³¹² Blom J.C.H., *Geschiedenis van de Nederlanden*, Baarn, HBuitgevers, 2003, p. 204.

³¹³ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, pp. 262-263.

³¹⁴ Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., *Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge*. Gent, Stad Gent, 1993, p. 40.

men uiteraard gebruik diende te maken van de barges van het Nieuw Gedelf, in het gedrang. De overvaart van Dover naar Oostende duurde weliswaar langer en was bij slecht weer onzekerder dan de reisweg via Calais, maar toch had men het voordeel dat men geen overstappen moest maken. Bovendien stond in Oostende meteen een diligence klaar die in dertien uur tijd tot in Brussel geraakte. Een bijkomend probleem was dat door de hertekening van de landsgrenzen na het Congres van Wenen, de barges de grens tussen het nieuw opgerichte Koninkrijk der Nederlanden en Frankrijk niet meer mochten overschrijden. '*Les barques devront s'arreter l'une et l'autre a l'endroit du canal ou est placé le poton indiquant les limites des deux royaumes*'. Op die plaats moesten de passagiers van de Franse (Duinkerke) barge dan overstappen op de Veurnese barge en vice versa. Om niet al te veel tijd te verliezen liet men de barges zowel in Duinkerke als in Veurne op een verschillend tijdstip afvaren, zodanig dat ze ongeveer gelijktijdig aan de grensovergang aankwamen. De grensafpraak werd echter meermaals overtreden en als gevolg daarvan werden bij het sas van Zuidcoote douaneposten gestationeerd die de grensovergang blokkeerden.³¹⁵

Na de Belgische onafhankelijkheid diende zich een nieuwe concurrent aan voor de barges. In 1838 werden spoorweglijnen aangelegd tussen Gent, Brugge en Oostende en zeven jaar later kregen ook Lichtervelde, Diksmuide en Veurne aansluiting op '*den yzeren weg*'. De barges probeerden nog om het hoofd te bieden aan de concurrentie door een betere dienstregeling uit te bouwen³¹⁶, maar de komst van de spoorwegen betekende de definitieve doodsteek voor de eens zo succesvolle barges. De trekvaart tussen Brugge en Duinkerke zou definitief worden opgedoekt.³¹⁷

In de loop van de negentiende eeuw, toen het reistempo van de barges te laag bleek te liggen om nog verder concurrentieel te blijven en het reiscomfort langs de landwegen toenam, zouden trouwens alle trekschuiten, onder invloed van de betere landwegen, snellere en meer comfortabel geworden koetsen en ook door de bouw van het spoorwegnet, langzaam verdwijnen. De barge zou zelfs een symbool van achterlijkheid en stagnatie worden.

³¹⁵ ADND, Série Numérique, série O, nr. 5.O.4., défense aux barques Belges de naviger sur la partie Française du canal (1825).

³¹⁶ Penninck J., *De Barge*, Brugge, Gidsenbond van Brugge en West-Vlaanderen, 1964, p. 10.

³¹⁷ Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: *Biekorf*, 92 / 3, 1992, p. 264.

10. Conclusie

Nu we uitgebreid hebben kunnen kennis maken met het reilen en zeilen van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf en haar barges, is het tijd om even terug te grijpen naar onze onderzoeksvragen en na te gaan in welke mate we er een antwoord hebben kunnen op bieden. Een van de eerste zaken die we ons hebben afgevraagd is wat de barges, in vergelijking met andere transportmogelijkheden, betekenden voor de mobiliteit in de zeventiende en achttiende eeuw. We zagen dat de stijgende urbanisering en de hoge graad van economische ontwikkeling in deze periode, een toenemende vraag naar mobiliteit en vervoersmogelijkheden met zich meebrachten. De landwegen konden hier echter lange tijd niet aan tegemoet komen. De staat van het wegennet was immers lamentabel en het reiscomfort liet absoluut te wensen over. Het is dan ook binnen deze context dat we de grootschalige aanleg van kanalen en het succes van het transport over de binnenwateren moeten plaatsen. Binnenvaartschepen, waaronder de barges, boden immers een comfortabel, efficiënter en vaak goedkoper alternatief voor het reizen via landwegen. Ook de snelheid waarmee men zich op het water verplaatste lag, gezien de staat van de landwegen, niet zo veel lager dan deze van een kar of koets. In de loop van de achttiende eeuw zou dit, door een aantal technologische evoluties en door een verbetering van het landwegennet, evenwel veranderen. De troef van de barge was echter niet haar snelheid maar wel haar klokvastheid en haar efficiënte organisatie. Passagiers die met de barge meevoeren, konden rekenen op vaste vertrek- en aankomsttijden en op aansluitmogelijkheden naar andere bestemmingen. Tegenover andere binnenschepen als marktschepen en beurtveren had de barge dan weer het voordeel elke dag uit te varen. Kanalen en bargelijnen verbonden steden en economische centra met elkaar en droegen zo bij tot het specifieke uitzicht van de zeventiende en achttiende eeuw, waar verstedelijking, economische groei en mobiliteit hand in hand gingen. Het fenomeen van de trekschuiten bleef evenwel niet beperkt tot Vlaanderen, maar ook in Brabant, in de Noordelijke Nederlanden, in Noord- en Zuid- Frankrijk en in de Italiaanse Po-vlakte, trof men door paarden getrokken passagiersboten aan.

Na een ruime situering van het ‘bargewezen’ en na een blik te hebben geworpen op een aantal algemene economische en organisatorische aspecten, hebben we ons toegelegd op de case van de barges tussen Brugge en Duinkerke. Daarbij hebben we getracht om een beeld te schetsen van de activiteiten die zich op en rond die barges afspeelden. De eerste vraag die we ons daarbij stelden was hoe en wanneer deze trekvaartroute ontstaan was en wie die verbinding

uitbaatte? Het antwoord hierop vonden we in het interstedelijk akkoord dat Brugge, Veurne en Duinkerke in 1634 sloten. De drie steden richtten toen samen de Sociëteit van het Nieuw Gedelf op en verbonden zich ertoe om samen een nieuwe waterweg aan te leggen die Brugge met Duinkerke moest verbinden. De plannen hiervoor waren reeds tien jaar eerder op tafel gelegd door de Staten van Vlaanderen en de Spaanse overheid. Men zag in de nieuwe verbinding met de Duinkerkse haven immers een grote economische stimulans voor heel de Zuidelijke Nederlanden. Zeker omdat de Hollanders de Schelde blokkeerden en ook de haven van Oostende door getijdewerking minder geschikt bleek te zijn. De plannen werden, door de hoop op vrede met het Noorden, echter opgeborgen en zouden uiteindelijk pas in 1634 door Duinkerke, Veurne en Brugge, na heel wat getouwtrek en kapitaalinvesteringen, ten uitvoer worden gebracht. In 1641 was het nieuwe kanaal klaar en de drie ondernemende steden besloten meteen om barges in te leggen op het traject. Twee trekschuiten voeren tussen Brugge en Nieuwpoort en twee andere tussen Nieuwpoort en Duinkerke. Later werden er op dit laatste traject, tijdens het zomerseizoen en wegens groot succes, nog twee extra ‘deurbarges’ ingelegd. De trekschuiten van de Sociëteit werden, met uitzondering van de laatstgenoemde deurbarges, voortgetrokken door twee paarden, waren ongeveer 55 voet lang, 10 voet breed en hadden een capaciteit van ongeveer 38 passagiers. Dit wil zeggen dat ze groter waren dan de Hollandse trekschuiten, maar kleiner dan de luxueuze Gentse barge. Aan boord maakte men onderscheid tussen het ‘roef’ en het ‘ruim’, vergelijkbaar met een ‘eerste’ en ‘tweede’ klasse. Aan boord was ook een keuken, een haard, een toilet, een slaappleats voor de schipper en opslagruimtes voor levensmiddelen. De barges kenden gedurende hun bestaan geen noemenswaardige technologische evoluties of verbeteringen, maar het gebeurde wel dat men andere schepen als barge dienst liet doen en dat de ene trekschuit soms iets groter of kleiner was dan de andere.

Een volgende vraag die we hebben trachten te beantwoorden, was hoe men georganiseerd was? Om het bargeverkeer vlot te laten verlopen nam men heel wat mensen in dienst, zowel aan land als aan boord van de trekschuiten. Het bestuur van de Sociëteit die de barges uitbaatte was in handen van de drie ondernemende stadsbesturen en elke stad had een bepaald gebied of district onder haar hoede. Aan het hoofd van elk district stond een rendant. Deze stonden samen met een zevental commissarissen in voor het algemeen beheer, de controle en het goed functioneren van de Sociëteit. Op regelmatige basis werden er vergaderingen gehouden om allerlei zaken te bespreken en om beslissingen te nemen. Griffiers waren verantwoordelijk voor het papierwerk. Op het terrein had de Sociëteit verschillende opzichters in dienst, zij waakten over de bezittingen en over de goede staat van de kanaalinfrastructuur.

Dijken, jaagpaden, aanlegsteigers, sluizen en bruggen moesten, om een vlot verkeer te kunnen garanderen, immers in goede staat zijn. Rekeningen en dossiers met betrekking tot het onderhoud hiervan zijn dan ook veelvuldig terug te vinden. Hierbij werden uiteraard ook heel wat werkkrachten ingeschakeld. Voor het bedienen van sluizen en bruggen werden respectievelijk sasmeesters en bruggendraaiers aangesteld. De mensen die aan boord van de barges zelf voor een goede werking zorgden waren de schipper, de meesterknecht, de onderknecht en vermoedelijk ook een kok. Een ketser begeleidde de trekpaarden op de oever. De schipper en de bargepachter konden één en dezelfde persoon zijn, maar zeker één op de twee keer was dit niet het geval.

Een ander belangrijk aspect van de organisatie en van het beheer van de infrastructuur was de zogenaamde ‘verpachting van de middelen’. Hierbij werden de rechten op de eigendommen van de Sociëteit, waaronder het bedienen van sluizen, het draaien van bruggen, het beheren van de barges, maar ook visserij- en graasrechten en de inning van het vate- en mijlegeld, jaarlijks en bij openbaar opbod verpacht aan de meest biedende. De pachter had dan het recht om de inkomsten op die ‘middelen’ te innen en was hierover aan de Sociëteit geen verantwoording verschuldigd. Het personeel op het terrein was dus met andere woorden niet rechtstreeks in dienst. Onder moeilijke omstandigheden was dit wel het geval, dan werden de ‘middelen’ niet verpacht, maar ‘in collecte’ gegeven. De collecteurs moesten het ontvangen geld dan wel overmaken aan de Sociëteit, maar kregen een salaris uitbetaald. Vaak gebeurde het echter dat men gedurende eenzelfde periode het systeem van ‘collecte’ met dit van ‘verpachting’ combineerde.

Een volgend aspect van de organisatie was uiteraard de dienstverlening. Hoe deze verliep hebben we kunnen afleiden uit ondermeer ‘pachtvoorwaarden’ en ‘almanakken’. De barges tussen Brugge en Nieuwpoort en tussen Nieuwpoort en Duinkerke kenden een strak uurschema dat naargelang het seizoen varieerde. Om van Brugge naar Nieuwpoort te varen deed men er ongeveer zeven uren over en om vervolgens van in Nieuwpoort tot in Duinkerke te geraken, had de barge een zestal uren nodig. In het zomerseizoen was het mogelijk om op één dag tijd van Brugge naar Duinkerke te reizen, tijdens de winter lukte dit niet en moest men in Veurne halt houden en er overnachten. De commissarissen hielden streng toezicht op de dienstregeling, hetgeen soms ook echt nodig bleek te zijn. Naast goed geregelde uurschema’s hadden de reizigers langsheen het kanaal Brugge-Duinkerke ook nog diverse aansluitmogelijkheden, meestal ook per barge, naar andere steden.

Op hoogdagen voeren de barges niet uit, maar ook door vorst, laagwaterstanden, epidemieën en oorlogsomstandigheden kwam het bargeverkeer soms stil te liggen. Toch bleef men,

ondanks de vaak woelige politieke omstandigheden, meestal gewoon doorvaren. In die omstandigheden voer men dan ‘in collecte’ en vonden de verpachtingen op onregelmatige basis plaats.

De vraag wie er, naast de schipper, de knechten en de ketser, met de barges meereisde moeten we beantwoorden met een ‘zeer gediversifieerde groep mensen’. Onder de passagiers bevonden zich ondermeer ambachtslieden, artiesten, zeelui, handelaars en militairen, maar ook hoge gasten waaronder vluchtende Franse adel en zelfs de broer van Napoleon Bonaparte. Naast passagiers die zich om economische of politieke redenen verplaatsten namen ook ‘toeristen’ de barge. Onder hen bevonden zich niet alleen internationale reizigers, maar ook lokale lieden die afzakten naar kermissen of processies. Gedurende de reis kon men een maaltijd gebruiken, verpozen bij de gezelligheid van een pijp, een glas wijn of een kroes bier en kwam men in contact met allerlei soorten mensen. Op die manier vormde de barge dan ook een unieke sociale ruimte.

Op de vraag of al dat reiscomfort goedkoop was, menen we een genuanceerd antwoord te moeten geven. We vermeldden dat reizen met de barge goedkoper was dan bijvoorbeeld het reizen per koets, maar stellen dat men voor een habbekrats aan boord kon springen, zou verkeerd zijn. Om van Brugge naar Duinkerke te varen kostte het de modale man bijna een volledig dagloon. Veel mensen, uit diverse groepen en plaatsen op de sociale ladder maakten gebruik van de trekschuit, maar toch lijkt het gebruik ervan niet voor iedereen te zijn weggelgd geweest.

Naast passagiers blijkt de barge ook pakjes, brieven, en goederen vervoerd te hebben. Uit een in de pachtvoorwaarden opgenomen tarievenlijst was op te maken dat er vooral levensmiddelen, zij het dan wel in beperkte mate, getransporteerd werden. In oorlogstijd was er ook sprake van smokkelwaar.

De betekenis van de bargelijn voor de lokale economie lag vooral in het laten circuleren van aanzienlijke sommen geld en het creëren van werkgelegenheid. Niet alleen pachters, ambachtslieden, aannemers en handelaren verdienden geld aan de Sociëteit, maar ook herbergiers vaarden er wel bij.

Het maken van de vooropgestelde kwantitatieve analyse van de bargelijn, is door de aard van het bronnenmateriaal niet mogelijk gebleken. Het maken van een degelijke en uitgebreide studie en het daaraan vastkoppelen van verregaande conclusies, lag niet binnen de mogelijkheden. Wel hebben we een idee kunnen geven van wat de Sociëteit allemaal aan inkomsten verwierf en wat de uitgaven waren. Op het eerste gezicht lijkt het uitbaten van de bargelijn een rendabele activiteit te zijn geweest.

Tot slot rest ons nog het antwoord op de vraag wanneer de barges verdwenen zijn en waaraan die uiteindelijke teloorgang te wijten was? Vanaf 1750, na bijna honderdtwintig jaar samenwerking, begon de interstedelijke verstandhouding barsten te vertonen. Niet in het minst de bouw van een dam in Zuidcoote, die daar het waterniveau moest regelen, lag hier aan de basis. Bovendien werd het behoud ervan aangemoedigd door de Oostenrijkse overheid, die op dat moment contacten met Frankrijk liever meed. De geschillen leidden in 1768, met het afhaken van Brugge, uiteindelijk tot het opdoeken van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf. Dit betekende echter niet dat het bargeverkeer stil kwam te liggen. De barges bleven, onder het bestuur van Veurne en Duinkerke, onafgebroken verder varen tot in 1792. Toen vielen immers de Fransen de Zuidelijke Nederlanden binnen en werd de bargelijn opgedoekt. Bijna twee jaar later slaagden twee Duinkerkenaars er evenwel in om opnieuw barges in te leggen. Het aandeel van de stadsbesturen was hierin dan wel veel kleiner geworden. In 1815 overleefden de barges de Hollandse regimewissel en werd de lijn zelfs gemoderniseerd. Toch begon de concurrentie van het sterk verbeterde wegennet, de technologisch geëvolueerde koetsen en de verbeterde dienstverlening ervan, zich te laten voelen. Ook de grensproblemen met Frankrijk en de komst van een veerdienst tussen Dover en Oostende, waardoor de bargelijn haar betekenis als internationale reisweg voor een groot deel verloor, luidden mee de zwanezang in. De definitieve doodsteek kwam er met de aanleg van de spoorwegen en nog voor de tweede helft van de negentiende eeuw waren de eens zo succesvolle barges uit het landschapsbeeld verdwenen.

Bibliografie

A) Literatuur

Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen. De barge tussen Gent en Brugge. Gent, Stad Gent, 1993, 128 p.

Blom J.C.H., Geschiedenis van de Nederlanden, Baarn, HBuitgevers, 2003, 420 p.

Coornaert M., De geschiedenis van de Zwinstreek: bewoning, economie en militaire activiteiten., Knokke-Heist, Coornaert, 1989, 53 p.

Dalle, Het ontstaan van het waterwegennet Plassendale, Nieuwpoort, Veurne, Duinkerke (1633-1641), In: Bachten de kupe, 5, 1963, pp. 1-13.

Dehé J., Een slaafsch en ongezond bedrijf : De geschiedenis van het openbaar vervoer in Waterland, 1630- 1880, Verloren, Hilversum, 2005, 490 p.

Delaine G., Les watingues du nord de la France, Dunkerque, Imprimerie Landais, 1969, 329 p.

De Vries J., Barges and capitalism, Passenger Transportation in the Dutch economy (1632-1839), Wageningen, 1978, 368 p.

Dumon G., De oude huisnamen van Brugge, Brugge, vzw Levend Archief, 2004, 88 p.

Faulconnier P., Description historique de Dunkerque. Ville maritime et port de mer très fameux dans la Flandre Occidentale., Bruges, Vande Cappelle en Wyds, 1730, s.p.

Goris J.M., Le canal de Dunkerque à Furnes : Trois siècles d'activités et un destin manqué. In : Revue historique de Dunkerque et du littoral, Dunkerque, Société Dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 33, 1999, pp. 53-66.

Hilaire-Pérez L., Massounie D. en Serna V., Archives, Objets et images des construction de l'eau du Moyen Âge à l'ère industrielle. 2002, Lyon, Société française d'histoire, des sciences et des techniques, 210 p.

Louwagie Ch., De Nederlanden gezien door de zeventiende-eeuwse reizigers, Gent, Ugent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1972, 535 p.

Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, Gent, Ugent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1996, 402 p.

Pauwels W., "Bedrijvigheid rond de trekschuit van het Nieuw Gedelf 17^{de} – 18^{de} eeuw." In: Biekorf, 93 / 1, 1993, pp. 37-67.

Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840 met als centraal gegeven het Nieuw Gedelf.", In: Biekorf 92 / 2, 1992, pp. 155- 178.

Pauwels W., "Het openbaar vervoer in Vlaanderen 1640-1840." In: Biekorf, 92 / 3, 1992, pp. 252-264.

Penninck J., De Barge, Brugge, Gidsenbond van Brugge en West-Vlaanderen, 1964, 27p.

Timmerman J., De Brugse haveninfrastructuur in de 18^e eeuw (1700-1790), Gent, Ugent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 2000.

Tillie, J., Dunkerque en Flandre, Dunkerque, Editions KIM, 1979, 152 p.

Van Quathem K., 2000 jaar Brugge, de Bruggelingen en hun verkeer. In: Waar is de tijd? Brugge, 1997, pp. 43-46.

Viaene, "De Barge Gent-Brugge-Oostende-Duinkerke 1787." In: Biekorf, 72 / 1, 1971, p.146.

B) Archiefbronnen

*** *Rijksarchief Gent (RAG)***

Oud Archief, fonds van de Staten van Vlaanderen

nr. 545, resolutieboek (1613).

nrs. 3557 & 3580, rekeningen van de commies (Frederik Antoon de Villgas, Joseph Keingiaert) van het gedelf van het kanaal van Brugge naar Plassendale en Oostende.

*** *Archives du Département du Nord in Duinkerke (ADND)***

Série Ancienne

nr. 4 (80), travaux de curement du canal de Furnes (1769).

nr. 31 (81), règlement du corp de métier des (dé)chargeurs (1733).

nr. 33 (6), ordonnance de police, gardes sur le canal de Furnes (1685).

nr. 33 (17), canal de Bourbourg, barques.

nr. 33 (66, 82, 90, 91), canal de Furnes.

nr. 41, délibérations des députés des trois collèges relative au canal de Furnes (1652-1756).

nr. 292, canal de Furnes, travaux (1652-1789).

nr. 317, comptes principaux de Furnes (1645-1757).

nr. 319, relevé des rentes hypothéquées sur le canal de Furnes (1688).

nr. 360, canal de Furnes, mise en ferme des revenus, procès verbaux, barques navigant sur le canal de Dunkerque à Plassendaele (1652-1789).

nr. 361, ferme des barques de St.-Omer (1683).

nr. 379, maison près de l'écluse de Furnes, dite écluse de Kesteloot, devis, adjudications et titres de propriété (1766).

nr. 380, tour de Zuydcoot, garde de nuit, titre de propriété (1689).

nrs. 400 & 401, canal de Dunkerque à Plassendaele, construction (1639-1640).

nr. 402, ponts sur le canal de Furnes (1769-1782).
nr. 406, barques de St.-Omer (1754-1781).
nr. 419, curage du canal de Bergues (1621, 1761).
nr. 427 (31 & 44), vente des barques de Dunkerque - St.-Omer (1754 & 1781).
nr. 429 (88), contestation entre Dunkerque, Bruges et Furnes à l'occasion d'un baratdeau construit par Furnes (1750-1781).

Série Numerique, série O, 5.O.4., canal de Furnes

- plan et profil des écluses et du sas de Zuydcoote (1750).
- plan du sas de Leffrinckoucke (1760).
- plan de l'écluse de Kesteloot (1759).
- plan des profils du canal.
- convention pour le rétablissement des deux barques (1794-1795).
- canal de Furnes, plan du pont d'arrivage à Furnes.
- curage du canal (1804).
- défense aux barques Belges de naviger sur la partie Française du canal (1825).

*** Stadsarchief Veurne (SAV)**

Oud Archief

nr. 314, maken en herstellen van de bargien (1679-1790).
nr. 315, verpachtingen, rekeningen en documenten betreffende de bargien (1646-1750).
nr. 316, idem (1751-1793).
nr. 1100, werken aan de kaai te Veurne (1747-1780).
nr. 1059, bruggen.

Fonds van het de Sociëteit van het Nieuw Gedelf: Algemeenheden en bestuur

nr. 1, kopie van het contract tussen Brugge, Veurne en Duinkerke betreffende het delven van een vaart tussen Plassendale en Duinkerke en over het bekomen van een octrooi (1634-1640).
nr. 2, kopie van het octrooi tot het maken van het Nieuw Gedelf (1645).
nr. 4, salarissen van de commissarissen van het Nieuw Gedelf (1778-1780).
nr. 5, briefwisseling van het Nieuw Gedelf (1638-1777).
nr. 7, briefwisseling betreffende de dam te Zuidcoote (1780).
nr. 8, resoluties van de gedeputeerden van de drie colleges van het Nieuw Gedelf.

Fonds van het de Sociëteit van het Nieuw Gedelf: Financiën

nr. 9, repartitie van de inkomsten van het Nieuw Gedelf tussen de drie colleges (1724-26).
nr. 15, verpachting van middelen en rechten van het Nieuw Gedelf (1641-1784).
nr. 37, rekeningen van het district Veurne (1666-1667).
nr. 60, rekeningen van het district Veurne (1688-1689).
nr. 296, rekeningen van het district Duinkerke (1724-1725).
nr. 309, rekeningen van het district Duinkerke (1745-1746).
nr. 314, rekeningen van het district Duinkerke (1736-1737).

- nr. 323, rekeningen van het district Brugge (1641).
- nr. 348, rekeningen van het district Brugge (1662).
- nr. 372, rekeningen van het district Brugge (1677).
- nr. 410, rekeningen van het district Brugge (1756-57).
- nr. 457, rekeningen van het sas- en mijlegeld op het kanaal Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort.

Fonds van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf: Openbare werken

- nr. 560, bruggen en dammen, herstellingen (1698-1746).
- nr. 561, idem (1742-1792).

*** Rijksarchief Brugge (RAB)**

Oud Archief van de stad Nieuwpoort

- nr. 290, vaart Plassendale.
- nr. 291, vaart Duinkerke.
- nr. 390, ordonnantie op de dienstregeling van de barge (1655).
- nr. 392, dossier over de barge van Nieuwpoort op Diksmuide.
- nr. 3120, octrooien voor het delven van vaarten (1638-1650).
- nr. 3123, onderhoud van vaarten (1650-1792).

*** Stadsarchief Brugge (SAB)**

Oud Archief

- nr. 67, vaart Plassendale, jaarlijkse rekeningen van de renten bezet op het kanaal (1667 e.v.).
- nr. 74, sasrechten te Brugge, rekeningen voor de sas- en bruggelden. (1738-1757).
- nr. 229, rekeningen van de collecte van het sas-, vate-, en mijlegeld op het kanaal tussen Nieuwpoort en Plassendale aan de drie stadsmagistraten-ondernemers (1690-1726).

- nr. 230, kanaal van Nieuwpoort, rekeningen van de collecte van het vate-, sas- en mijlegeld op het kanaal tussen Duinkerke en Nieuwpoort aan de drie stadsmagistraten-ondernemers (1714-1725).

- nr. 231, barge Veurne-Duinkerke en Veurne-Nieuwpoort, stukken van diverse aard (1768), rekeningen van de collecte (1709-1710), registers met de conditiën van verpachting (1738).

- nr. 288, Rekeningen van het 'Ghedelf nieuwe varsche vaert' van Brugghe naer Sluys (1548-1575).

- nr. 290, vaart Plassendale, jaarlijkse rekeningen van de middelen van het kanaal, generale rekening van de bekostiging (1641-50).

- nr. 291, vaart Duinkerke, stukken van diverse aard (1580-1792).
- nrs. 541 & 542, almanakken.

C) Werkinstrumenten

Van Gelder H.E., Les monnaies des Pays-Bas bourguignons et espagnols. 1434-1713., Amsterdam, 1960, 216 p.

Dictionnaire informatisé de l'Académie française (1694-1935)
<http://dictionnaires.atilf.fr/dictionnaires/onelook.htm>