

DE VEERSCHUIT BRUGGE-SINT-DONAAS IN 1648 EN VOLGENDE JAREN

Dr. A. Vandewalle
Hoofdarchivaris stad Brugge

De barge of trekschuiten voor personenvervoer zijn een bekend verschijnsel in onze streken vóór de opkomst van de spoorweg. Gedurende zo'n twee eeuwen, van rond 1630 tot de jaren 1830, bestond een uitgebreid netwerk van passagierslijnen zowel hier als in Nederland. Bij de noorderburen, met hun uitgebreid waterwegennet, waren uiteraard al heel lang diverse overzet- en beurtveren werkzaam, zowel voor goederen- als personenverkeer, meestal met zeil- en roeiboten. Maar het systeem van de regelmatige passagiersdiensten met schuiten door paarden getrokken werd vooral in het tweede derde van de 17de eeuw uitgebouwd. Zijn succes was voornamelijk te danken aan de regelmaat en het comfort van deze manier van reizen, in tegenstelling tot de schokkende koets. Ook bleef het relatief goedkoop, maar het ging wat langzamer (1).

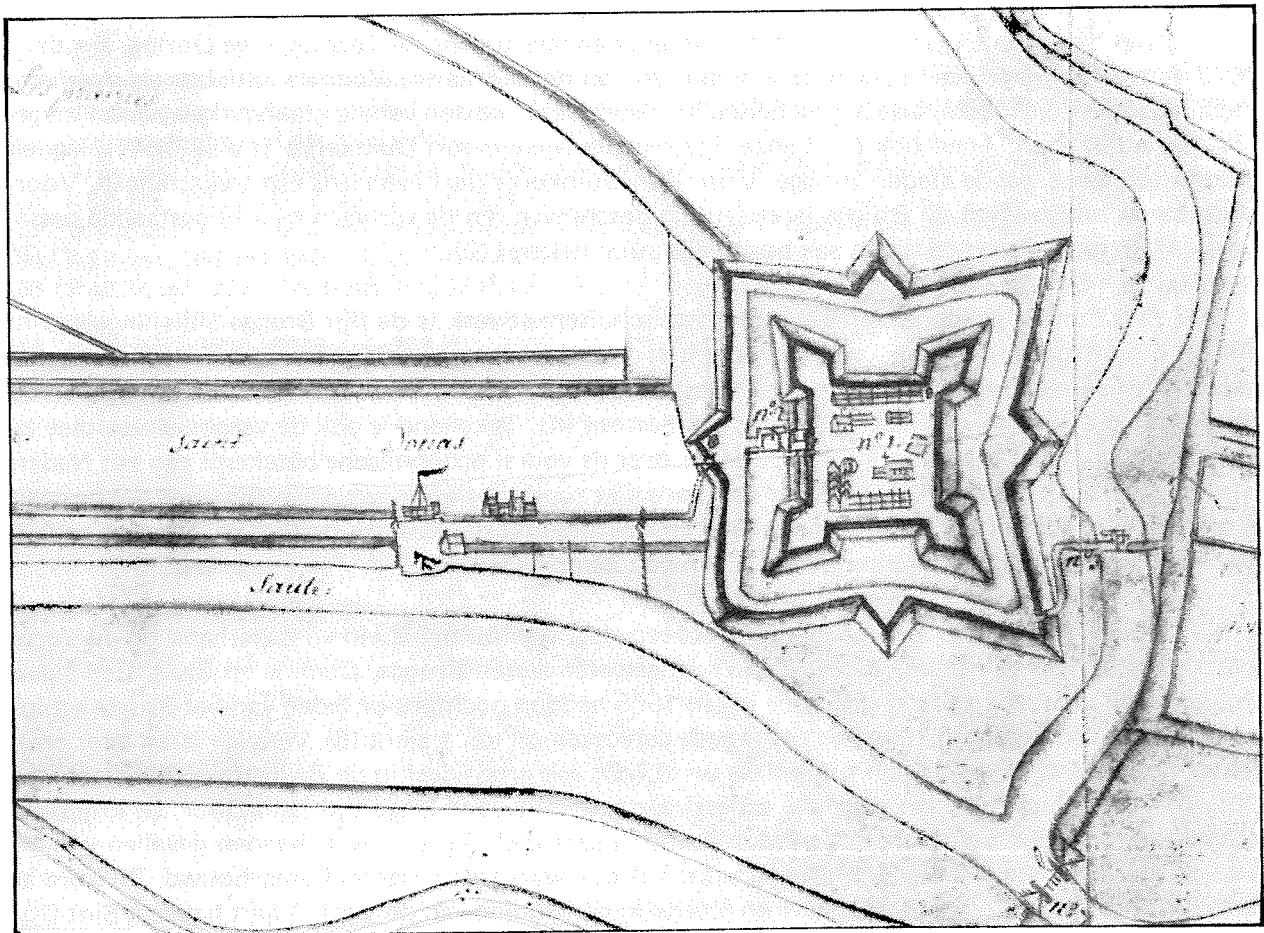
Eigenlijk is deze ontwikkeling ingezet bij ons, met de aanleg van de kanalen Gent-Brugge (1613-1624) en Brugge-Oostende (1618-1623), bedoeld als nieuwe uitwegen naar de zee na de afsluiting van de oude zeegaten door de Noordnederlanders tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Reeds in 1623 verbonden dagelijkse barge de eindpunten van deze kanalen. Voor de inrichtende overheid, de Staten van Vlaanderen, was het de bedoeling daarmee de kosten van de graafwerken zoveel mogelijk te recupereren. Toen ook het kanaal Plassendale-Nieuwpoort-Duinkerke af was (1641), legden de drie samenwerkende steden Brugge, Veurne en Duinkerke daar eveneens een trekschuit in. Vooral de barge tussen Gent en Brugge is veelvuldig beschreven, en de verhalen over hoogstaande passagiers en gastronomische festijnen aan boord zijn ruim bekend (2).

Een minder gekende schakel in het trekschuitennetwerk is de lijn Brugge-Sluis, ingelegd in 1648. In de Brugse literatuur, voor zover er niet over gezwegen wordt, moet ze het stellen met een paar korte vermeldingen (3). In het meer gespecialiseerde werk over de relatie tussen Brugge en de zee werd er recent al iets meer aandacht aan besteed (4). Tekenend is ook de vaagheid waarmee ze is aangehaald in het grote werk van De Vries over de vooral economische betekenis van het Nederlandse trekschuitensysteem. Ze blijkt er nochtans niet zonder belang geweest te zijn voor het bestaan van een vrij goede verbinding tussen Holland en Zeeland met de Vlaamse steden (5). Een wat nadere beschrijving van deze trekschuitendienst is dan ook aangewezen.

In de 16de eeuw, toen er nog vrije scheepvaart was op het Zwin en naderhand op de Verse Vaart (1564), was er een veerdienst werkzaam geweest tussen Brugge, Damme en Sluis. Een eigen ambacht van veerlieden stond daarvoor in. In 1555 hadden nochtans de leden van het Brugse schippersambacht verkregen ook personen te mogen vervoeren op dit traject (6). Weinige jaren later brak echter de opstand tegen Spanje uit, en die werd voor een groot deel in de Zwinstreek uitgevochten. Deze omstandigheden legden daar alle scheepvaartactiviteit voor lange tijd lam. Door de krijgsverrichtingen van 1604 werden de posities definitief vastgelegd. Sluis was in handen gevallen van de Noordnederlanders, en de hele omgeving werd tot een ware vestingsgordel omgebouwd. Zo werd al dadelijk op de grens tussen Lapscheure en Hoeke in de bedding van de Verse Vaart het fort Sint-Donaas gebouwd. Hierdoor werd deze vaarweg geblokkeerd, terwijl de ernaast gelegen Zoute vaart in 1641 op dezelfde hoogte ook afgedamd werd. Scheepvaart tussen Brugge en Sluis was enkel nog mogelijk mits overladen.

De ondertekening van het Verdrag van Munster (1648) beëindigde de oorlog en opende nieuwe perspectieven voor de scheepvaart in de Zwinstreek. Weliswaar werd het Zwin net als het Sas van Gent en de Schelde gesloten gehouden. Maar de afbraak van talrijke forten, ook dat van Sint-Donaas, werd voorgeschreven, terwijl de dam die er de vaarweg afsloot moest vervangen worden door een sluis (7). Onmiddellijk na de afkondiging van het vredesverdrag nam de stad Brugge maatregelen om de uitvoering van die bepaling te bespoedigen. Er werden pensionarissen uitgezonden om de bouw van de sluis te bepleiten en om te weten te komen welke schepen er zouden mogen doorvaren (8). In afwachting werd al dadelijk op 20 juni beslist het recht op uitbating van twee dagelijkse veerschuiten naar Sint-Donaas te verpachten, alsoo **gheduerende de voorgaende oorloghe mette gheunieerde provincien gheene veerschuyte op de voorseyde vaert ghebruuct en es gheweest ende dat de passage op Sluys door den jeghenwoordighen Pays gheopent es gheworden** (9).

De openbare verpachting ging door op 23 juni, en gold voor één jaar. Uit de verpachtingsvoorwaarden zijn heel wat bijzonderheden over de werking van de veerschuit te leren (10). De pachters moesten op eigen kosten twee ertvelders (11) of andere geschikte schuiten inleggen, met overdekking tegen water en wind, en getrokken door een paard. Hiermee moesten zij dan twee maal daags van Brugge naar het fort Sint-Donaas varen en terugkeren, meer bepaald 's morgens een uur na het openen van de stadspoorten, en 's middags in de zomerperiode (maart-sept.) om drie uur, en in de winterperiode om één uur. De uurregeling moest stipt nageleefd worden, op straf van boete, en er



Het fort St.-Donaas en omgeving in 1701, met de aangelegde barge. Detail uit een gekleurde kaart van ir. J. Lobbrecht (SAB. Kaarten en plannen, nr. 64, catalogus nr. 96).

mocht onderweg niet worden halt gehouden. Alleen personen mochten vervoerd worden, enkel vergezeld van hun bagage. Ook al waren er maar drie of vier klanten, toch moest er gevaren worden. Zelfs één enkele passagier moest vervoer krijgen, maar die had dan wel een hogere prijs te betalen: 16 schellingen gr. Anders was de prijs 8 schellingen gr. per persoon, en voor de koffers of pakken die men bijhad een som naargelang de grootte. Tassen of mandjes die men aan de arm droeg waren gratis.

De prijs voor een ticket ging in 1655 omhoog tot 10 sch. gr. (12). In 1650 vermeldden de pachtvoorwaarden al de vervanging van de schuiten door twee nieuwe (13). In 1664 was sprake van **twee bequaeme bargien opden voet van de cleene bargien ieghenwoordigh vaerende van Nieupoort op Veurne ende Dunckercke** (14).

Het was het schippersambacht van Brugge dat van meetaf aan de pacht toegewezen kreeg (15). De schippers vonden dit maar logisch ook, gezien zij in het verleden ook gerechtigd waren om passagiers te vervoeren op die lijn. Zij vroegen bovendien om ook goederen te mogen meevoeren. Het koophandelsverkeer via deze weg was inderdaad door het herstel van de vrede weer geactiveerd. Hiervoor verkregen de schippers dan een speciaal reglement op 16 dec. 1649, waarin werd bepaald dat ze voor het goederenvervoer een beurtsysteem moesten inrichten van telkens acht weken, tijdens dewelke acht van hun binnenschepen de goederen van de kooplui komende van Sluis bij Sint-Donaas moesten inladen en naar Brugge voeren (16).

Het fort St.-Donaas bleef inderdaad bestaan, en de bouw van een sluis werd uiteindelijk niet verkregen omdat de koophandel langs deze weg toch nooit meer een ernstige omvang aannam. De handelsroutes waren van langsom meer op Oostende gericht. De goederen die toch vanuit Sluis via de Zoute Vaart of vanuit Brugge via de Verse Vaart St.-Donaas bereikten, werden er overgeladen over een speciaal aangelegd „plankier” over de dijk tussen beide vaarwegen. De regelmatige herstellingen hiervan waren de enige kosten die daar nog gedaan werden (17).

In de omgeving van het „plankier” kwamen o.m. een pakhuis, een tolhuis, een wachthuis voor soldaten en een herberg. Ook de passagiers van onze trekschuit stapten daar uit en liepen verder te voet tot Sluis. Om hen dit in de winterse dagen gemakkelijker te maken werd nog in de 17de eeuw een kasseiweg aangelegd (18). Verdere bestemmingen konden daar dan worden aangevat. Er was een veer over het Zwin bij Sluis, en er werden te Sluis regelmatig beurtschippers aangesteld met bestemmingen als Vlissingen, Middelburg en Rotterdam (19). Ook in de 18de eeuw bleef de barge van Brugge op St.-Donaas in gebruik (20). Na de aanleg van het nieuwe kanaal Brugge-Sluis onder Napoleon deed de trekschuit er verder dienst, tot ze in 1860 door een stoomboot vervangen werd (21).

NOTEN

1. J. DE VRIES, *Barges and Capitalism. Passenger transportation in the Dutch Economy (1632-1839)*, Utrecht, 1981.
2. J. D'UDEKEM D'ACQZ, *Histoire de la Barge de Gand à Bruges*, s.d.s.l.; ID., *De barge Brugge-Gent*, in V. VERMEERSCH e.a., *Brugge en de zee*, Antwerpen, 1982, p. 96-97; J. PENNINGCK, *De barge*, Brugge, 1964.
3. J.A. VAN HOUTTE, *De Geschiedenis van Brugge*, Tielt-Bussem, 1982, p. 427; J. DE SMET, *Het internationaal plankier bij het fort St.-Donaas*, - *Rond de Poldertorens*, jg. 8 (1966), p. 99; ID., *De doorvaart voor de binnenscheepvaart te Brugge in de XVIIe eeuw*, - *Handelingen Emulatie*, dl. CVIII (1971), p. 193.
4. A. VANDEWALLE, *Schippers, scheepsbouwers en havenarbeiders*, in V. VERMEERSCH e.a., *a.w.*, p. 105-106.
5. J. DE VRIES, *a.w.*, p. 57-59.
6. Zie n. 4; en SAB., 350: *Schippers*, dossier 1709, met retroacten.
7. M. RYCKAERT en A. VANDEWALLE, *De strijd voor het behoud van het Zwin*, in V. VERMEERSCH e.a., *a.w.*, p. 62-64; M. COORNAERT, *Knokke en het Zwin*, Tielt, 1974, p. 244-261.
8. J. DE SMET, *Het internationaal plankier ...*, *a.w.*, p. 97-99.
9. SAB., 118: *Resolutieboeken*, 1642-53, f° 184; SAB., 216: *Stadsrekeningen*, 1648-49, f° 17.
10. SAB., 127: *Pachtboek officiën*, 1648-53, f° 55v.-57v.
11. Soort binnenschepen, zo geheten naar het dorp Ertvelde waar ze veel voorkwamen: A. DE VOS, *Geschiedenis van Ertvelde*, Ertvelde, 1971, p. 475.
12. SAB., 127: *Pachtboek officiën*, 1653-61, f° 101-101v.; SAB., 283: *Ferie thesaurie*, 1655-58, f° 25.
13. *Ibid.*, 1648-52, f° 146v.-147; SAB., 127: *Pachtboek officiën*, 1648-53, f° 124v.
14. *Ibid.*, 1664-73, f° 2v.
15. *Ibid.*, 1648-53, f° 57v., en volgende verpachtingen; zie ook SAB., 216: *Stadsrekeningen*, 1648-49, f° 17, en volgende jaren.
16. A. VANDEWALLE, *Schippers ...*, *a.w.*, p. 106; SAB., 350: *Schippers*, dossier 1709, met retroacten.
17. J. DE SMET, *Het internationaal plankier ...*, *a.w.*, p. 96-100; A. VANDEWALLE, *Schippers ...*, *a.w.*, p. 106. ID., en M. RYCKAERT, *De strijd ...*, *a.w.*, p. 64; A. VANDEWALLE, *Op zoek naar nieuwe uitwegen*, in *Id.*, p. 75 vlg.; A. SCHOUTEET, *Stadsarchief Brugge. Catalogus van kaarten en plannen*, Brugge, 1972, nr. 99.
18. R. CROIS, *Het „stenen wegelken“ van het fort Sint-Donaas naar Sluis*, - *Rond de Poldertorens*, jg. 16 (1974), p. 147-151.
19. G.F. SANDBERG, *Overzetteren in Zeeland. Zevenhonderd jaar vervoer te water*, Middelburg, 1970, p. 144-146 en n. 694.
20. SAB., 127: *Pachtboek officiën*, passim; SAB., 231: *Bargen*, bundel barge op Sluis, 1680-1785; A. SCHOUTEET, *a.w.*, nrs. 98, 97 en 96. Voor dit laatste nr. zie bijgaande illustratie.
21. *De Barge*, - *Rond de Poldertorens*, jg. 8 (1966), p. 37; J.D.S., *Brugge-Sluis in 1862*, - *Id.*, jg. 13 (1971), p. 136 en 128; A. VANHOUTRYVE, *De „Jacob van Maerlant“ en de bootdienst op Sluis*, - *Het Brugsch Handelsblad*, 3 april 1981; ID., *Het „Bootje“ naar Sluis*, - *Id.*, 6 nov. 1981.