

Wagens voor het vervoer van gist

Gistvervoer voor de N.G. & S.F. uit Brugge door de NMBS

Korte geschiedenis van de transportmiddelen in Brugge

Brugge was voor zijn handel altijd afhankelijk van zijn waterwegen. Het "Venetië van het noorden", zoals de stad tijdens de middeleeuwen werd genoemd, werd door het Zwin verbonden met de Noordzee. Vandaag is dit een natuurreservaat aan de Nederlandse grens (tussen Knokke en Sluis) met een unieke flora en fauna.

Deze kreek werd voor het eerst vermeld in 1134 en ze eindigde op de plaats waar later Damme zou worden gesticht. Het Zwin werd voor het eerst aangeduid als overstromingsgebied in 1187. Deze inham was van essentieel belang voor Damme als zeehaven en voor Brugge, waarmee ze was verbonden door het kanaal van Damme.

Jammer genoeg begon de kreek vanaf 1170 te verzanden en samen met de inpoldering van dit gebied vanaf de 13de eeuw leidde dit er in de loop van de 15de eeuw toe dat enkel Sluis nog te bereiken was met zeeschepen. Brugge verloor dus haar statuut van zeehaven.

Om de toekomst van de handel veilig te stellen werd een kanaal gegraven naar Oostende en Gent, waarbij gebruik gemaakt werd van de bedding van het riviertje "Ieperlee". Deze waterloop doorkruiste de hele streek en eindigde enerzijds in het krekengebied van Oostende en anderzijds in de streek van het Zwin. De werken konden snel worden afgesloten waardoor Brugge een belangrijke binnenhaven bleef.

In 1665 werd de "Handelskom" gegraven. Toch moesten goederen met bestemming Gent worden overgeladen van niet al te grote schepen naar nog kleinere boten om het stadscentrum te kunnen passeren via de kanalen. Aan de oostkant van de stad werd alles dan nog eens overgeladen op grotere binnenschepen met bestemming Gent. Pas in 1751 liet keizerin Maria-Theresia van Oostenrijk de kanalen naar Oostende en Gent met elkaar verbinden.

De opening van de eerste spoorlijn naar Brugge (vanuit Gent) op 13 augustus 1838 was een nieuwe stimulans om handel en industrie in de stad uit te bouwen. Ondanks enkele kinderziekten bleek dit nieuwe transportmiddel veel sneller te zijn dan de scheepvaart. Brugge werd al snel een belangrijk spoorwegknooppunt. De lijn naar Oostende werd geopend op 28 augustus 1838, gevolgd door de lijn naar Torhout van de S.A. des Chemins de fer de la Flandre Occidentale op 28 februari 1847. De lijnen naar Eeklo (uitgebaat door de S.A. des



Reproductie uit de collectie van het Brugse archief van een oude kaart van het Zwin. De grootste stad op de kaart is Sluis. Rechts zien we Vlissingen en de monding van de Schelde. De verzanding was al begonnen. Verzameling archief Brugge.



Een postkaart van het kanaal "Brugge - Damme" uit 1896. Verzameling beeldbank Brugge.



Het "Handelsdok" in de 18de eeuw. Verzameling Genencor.

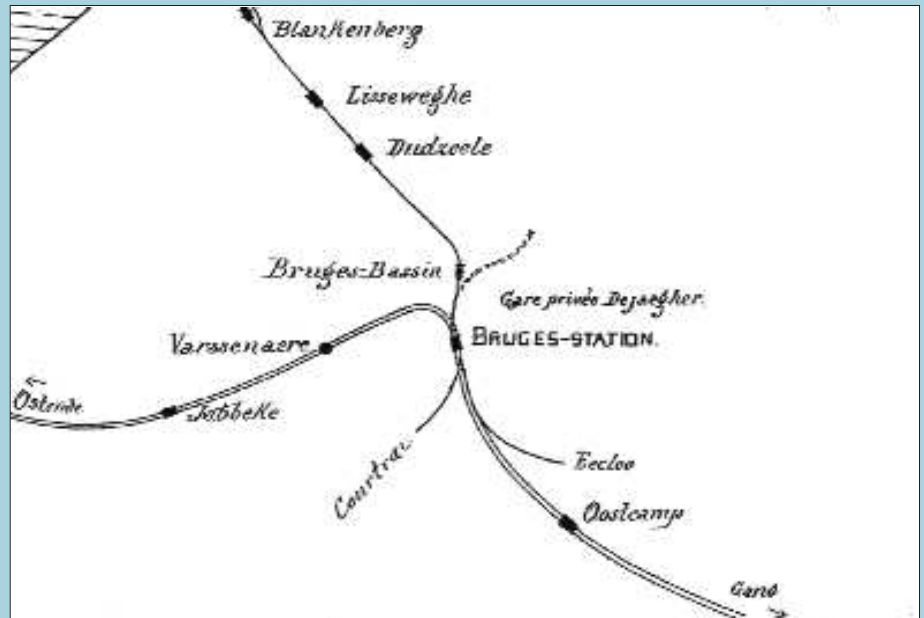
Chemins de fer d'Éecloo à Bruges) en Blankenberge (uitgebaat door de S.A. des chemins de fer de Bruges à Blankenberge), werden op respectievelijk 22 juni en 28 juli 1863 in gebruik genomen. Hiermee was de uitbouw vrijwel compleet (zie kaart op de volgende bladzijde). Reeds in 1865 stelde baron A. De Maere, schepen in de stad Gent, voor om een kanaal te graven tussen Heist en Terneuzen via zijn stad. De Gentenaars waren hierin niet geïnteresseerd en pas tien jaar later zou hij meer succes hebben met de plannen voor een zeekanaal naar Brugge. Ondanks de zware politieke rivaliteit tussen de toenmalige katholieke en liberale partijen werd in 1875 een akkoord bereikt over een verbinding tussen Brugge en het nieuwe "Zee-Brugge". In 1892 schreef koning Leopold II een

akkoord bereikt over een verbinding tussen Brugge en het nieuwe "Zee-Brugge". In 1892 schreef koning Leopold II een

wedstrijd uit waaraan een prijs van 25.000 goudfranken was verbonden. Op deze manier wou hij de haveninfrastructuur aan de Belgische kust verbeteren. Zijn persoonlijke voorkeur ging uit naar Oostende, net zoals die van de liberale regering. De prijs werd toegekend aan een ingenieur die ook voor Oostende koos. De Bruggelingen begrepen dan ook al snel dat het voor hun "Zee-Brugge" erop eronder was en dat ze niet moesten rekenen op steun van de overheid of van andere steden.

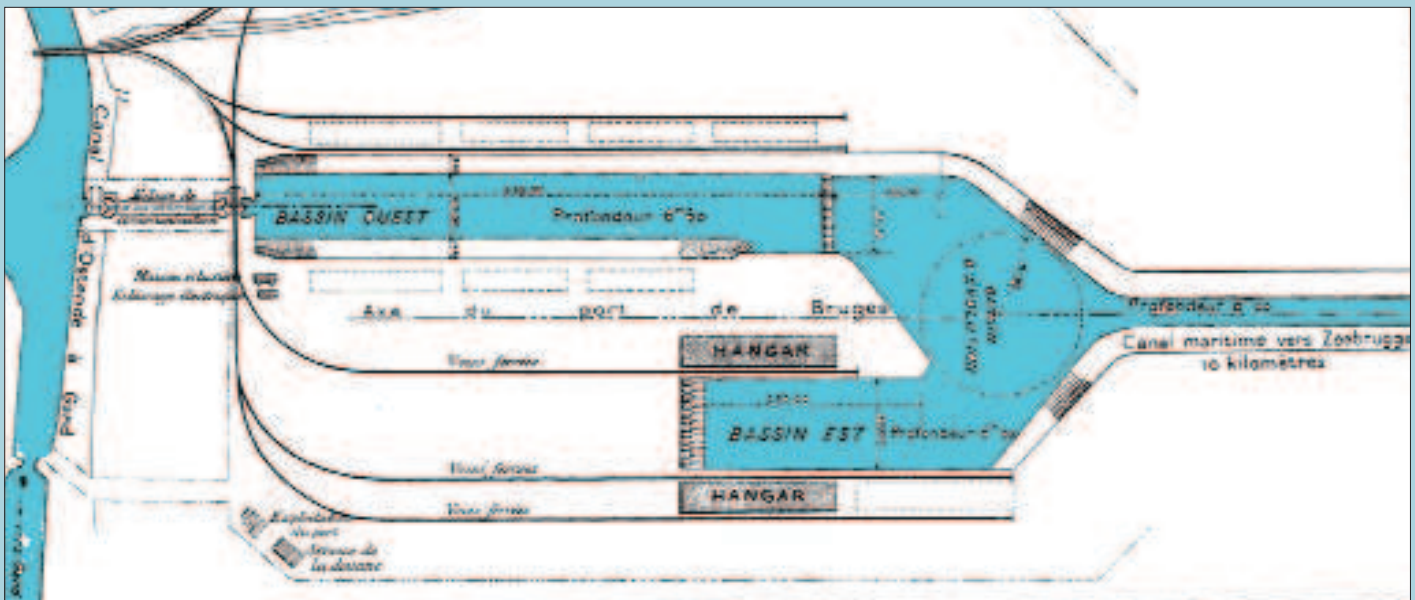
Brugge wou een nieuwe binnenhaven en een diepwaterhaven aan de kust. In 1892 accepteerde de stad een plan van de ingenieurs Louis Coiseau en Jean Cousin voor de bouw van een haven aan de kust met een kanaal naar Brugge. Dit project kreeg veel kritiek van personen wiens plannen niet waren aanvaard, zoals baron A. De Maere en de ingenieur De Mey. Op 23 augustus 1895 stemde het parlement uiteindelijk in met de bouw van "Zee-Brugge". Dit werd dagenlang gevierd in de stad, onder meer met een grote historische optocht waaraan alle Brugse verenigingen deelnamen.

Eind 1895 werd de "Compagnie des Installations Maritimes de Bruges" ("Maatschappij voor maritieme installaties van Brugge") opgericht. Ze kreeg een concessie van 75 jaar toegewezen die inging op de dag dat de haven was afgewerkt. De werken begonnen nog in hetzelfde jaar. De nieuwe strekdam die werd gebouwd had een lengte van 2,5 km. Daarachter begon het nieuwe, 10 km lange, kanaal naar Brugge dat eindigde aan de twee nieuwe dokken van de Brugse binnenhaven.



↑ Een zicht op het "Handelsdok" omstreeks 1935. De gebouwen dateren uit de 19de eeuw (zie ook de foto op de vorige bladzijde). Links zien we de fabriek van de N.G. & S.F. Verzameling Genencor.

↓ Een plan van de Brugse binnenhaven, getekend door de ingenieurs Coiseau en Cousin in 1894.



Als gevolg van deze werken fuseerde Brugge in 1899 met de gemeenten Dudzele, Lissewege, Sint-Andries, Koolkerke en Heist. De gemeente St.-Pieters-op-den-Dijk fuseerde met de stad na gedurende 101 jaar zelfstandig te zijn geweest. De oppervlakte van Brugge steeg hierdoor van 500 naar 3500 hectare. De werken zouden uiteindelijk negen jaar duren.

Op 29 mei 1905 werd de nieuwe haven plechtig geopend. De laatste werken aan de haven eindigden in 1907 en aan het kanaal in 1908. De officiële inhuldiging vond plaats op 23 juli 1907 in het bijzijn van koning Leopold II en prins Albert met zijn echtgenote Elisabeth. De feesten duurden enkele weken met ondermeer optochten die het glorieus verleden van Brugge in de verf zetten. Een prestigieuze tentoonstelling over het oprichten van de orde van het Gulden Vlies in 1430 was een ander hoogtepunt, net zoals een optocht met als thema het huwelijk van Karel de Stoute dat in 1468 te Brugge werd voltrokken.

Na de feesten moest er gewerkt worden. Men dacht dat de rederijen zouden profiteren van deze nieuwe haven, maar naast enkele imposante stoom- en zeilschepen bleek het zeer moeilijk om nieuwe scheepvaartlijnen aan te trekken. De infrastructuur in de haven en de nieuwe spoorlijn naar Zeebrugge waren immers nog niet volledig operationeel. Bovendien bleek al snel dat de nieuwe verzanding achter de strekdam sneller evolueerde dan verwacht dat de baggeraars niet konden volgen. Er waren dus bijkomende investeringen nodig waardoor de rentabiliteit van de haven nog langer op zich liet wachten. Dit doel werd helaas nooit bereikt door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in augustus 1914.

De Duitse bezetter begreep al snel de grote strategische waarde van deze haven en er werden al snel belangrijke militaire installaties gebouwd, waaronder een duikbootbasis in Brugge. De hier gestationeerde onderzeeërs brachten meer dan 2500 geallieerde vrachtschepen tot zinken. De situatie werd zo ernstig dat de Britten een plan uitwerkten om drie oude marineschepen in de vaargeul van Zeebrugge tot zinken te brengen om de toegang te blokkeren. Deze operatie werd uitgevoerd op 23 april 1918 maar het succes was beperkt aangezien de eerste duikboten een korte tijd later weer konden uitvaren.

Na de oorlog bleken de haveninstallaties totaal vernield te zijn. Eerst en vooral moesten de ruïnes en de scheepswrakken opgeruimd worden. Pas in 1921 konden weer enkele vrachtschepen aanmeren maar de trafiek bedroeg slechts 200.000 ton. Tot 1940 verbeterde de toestand maar met mondjesmaat en in deze periode werd



Eén van de eerste schepen die gebruik maakten van het kanaal naar Brugge was de viermaster "Kaap Hoorn" in 1905. Verz. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichting.

nooit de kaap van 1 miljoen ton per jaar bereikt. Deze periode werd gekenmerkt door enorme technische en financiële problemen, waarbij de kosten voor het uitbaggeren van de haven op de eerste plaats kwamen. In 1923 schreef een Brugse krant zelfs over "het stervende Zeebrugge". De staat nam uiteindelijk in 1929 een deel van de schulden over en in ruil was de overheid nu alleen bevoegd voor het nemen van beslissingen. Ook de baggerwerken werden door de staat overgenomen. De haven was echter geen prioriteit en de investeringen vielen bijna volledig weg.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog vielen alle commerciële activiteiten stil. Zeebrugge werd opnieuw een oorlogshaven en ze maakte deel uit van de "Atlantik-Wall", een keten van versterkingen die een inval moesten verhinderen. Bij de bevrijding op 3 november 1944 bleek de haven opnieuw helemaal vernield te zijn. Weer moest puin geruimd worden en ook de strekdam moest hersteld worden. De investeringen door de overheid waren echter minimaal. Het duurde twee jaar

vooraleer de eerste ferry weer kon aanleggen in Zeebrugge.

De tegenstanders van deze haven lieten niet na er op te wijzen dat de overslag in 1950 slechts 340.000 ton bedroeg tegen een eveneens magere 700.000 ton in 1939. In 1955 werd eindelijk een miljoen ton bereikt. De zegetocht van Zeebrugge begon pas na 1965 met de invoering van nieuwe technieken in de scheepvaart (de "tweede maritieme revolutie"): het "roll on/roll off"-verkeer en de invoering van containers. De uitbouw van de haven begon in 1972 en de nieuwe installaties werden door koning Boudewijn I ingehuldigd op 20 juli 1985.

Verschillende industrieën en maritieme lijnen, waaronder de *Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats* in 1924, hebben zich in de loop der tijden in de havens van Brugge en Zeebrugge gevestigd. De uitbouw trok ook grotere bedrijven aan, zoals een cokes- en een glasfabriek. In 1985 werd 14 miljoen ton bereikt en in het recordjaar 2000 werd maar liefst 35,5 miljoen ton goederen geladen of gelost.



De cokesfabriek van Zeebrugge. Verzameling Beeldbank Brugge.

De gistfabriek van N.G. & S.F. te Brugge

Deze firma begon kleinschalig. De Brugse archieven vermelden al in 1810 een kleine distilleerderij. Deze bevond zich in Assebroek en ze werd opgericht door de familie Verstraete, waarschijnlijk in een boerderij. De zoon, Alphonse Verstraete, verhuist het bedrijf later naar Sijsele, eveneens in de regio Brugge. De stad lag toen al aan een spoorlijn, wat het transport van alcohol naar andere steden vergemakkelijkte.

De winst werd geïnvesteerd in gronden, wat toen de zekerste vorm van beleggen was. Zo kocht Alphonse op 17 november 1860 vijf onbebouwde terreinen in de Wulpstraat te Brugge, waar een nieuwe fabriek werd gebouwd. In 1895 werden ook enkele aanpalende terreinen gekocht om het bedrijf uit te breiden.

Tot 1896 was het voor distilleerderijen bij wet verboden om gist te produceren. Bakkers gebruikten gist die uit brouwerijen afkomstig was. Deze gist liet het brood echter snel uitdrogen (vooral in de zomer) en het gaf het brood een zure smaak. Als gevolg hiervan kochten Belgische bakkers hun gist meer en meer in het buitenland (Frankrijk, Nederland, Duitsland, Verenigd Koninkrijk). Sinds 1870 produceerde vooral de N.G. & S.F. (Nederlandse Gist en Spiritus Fabriek) in Delft gist van hoge kwaliteit die ook in België zeer gevraagd was.

In 1896 kwam er een nieuwe wet die ook de Belgische distilleerders toeliet om gist te produceren. Deze nieuwe industrie werd bovendien gesteund door het opleggen van een aanzienlijke invoerheffing op buitenlandse gist.

Een aantal distilleerders besluit al snel om ook gist te gaan produceren. Zo ook Jules Verstraete, de zoon van Alphonse, die het bedrijf had overgenomen na het overlijden van zijn vader op 23 januari 1884. De gistproductie startte op 3 januari 1897.

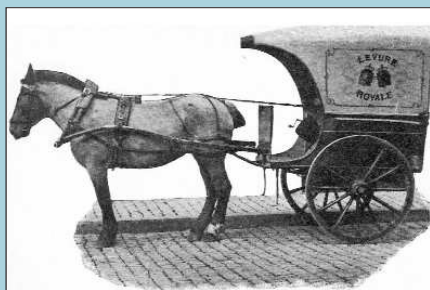
Jammer genoeg heeft Verstraete grote problemen met zijn gezondheid. Wanneer de "Nederlandsche Gist en Spiritus Fabriek" hem een aanbod doet twijfelt hij dan ook niet. Op 13 april wordt de distilleerderij Jules Verstraete verkocht aan het Nederlandse bedrijf en de fabriek verandert van naam.

Na de overname van andere distilleerderijen in 1905, 1908 en 1912 is het bedrijf de enige gistproducent in België. De meeste leveringen gebeuren per spoor. Op korte afstanden werd gebruik gemaakt van eigen vrachtwagens.

In 1910 verzocht de stad om een eigen spooraansluiting te bouwen. De wagens met draf stonden immers op de openbare weg nabij de fabriek alvorens ze naar het



↑ De fabriek van N.G. & S.F. in Brugge in 1897, nog met de naam van de vorige eigenaar Jules Verstraete. Verzameling Beeldbank Brugge.



Thuisbezorging van de gist door de groothandelaren, hier met paard en kar. Verzameling Charles OCSINBERG.



Vrachtwagen nr. 13 van de N.G. & S.F. fabriek. Verzameling Charles OCSINBERG.

station reden, wat nogal wat overlast veroorzaakte. Draf was een afvalproduct van het distilleren en werd gebruikt als basis voor veevoeder. Deze wagens waren niet waterdicht en de gelekte kleverige vloeistof vervuilde het wegdek.

Op het moment van de klachten waren de spoorwerken in de Brugse haven bijna voltooid. De oude bedding van de spoorlijn naar Blankenberge was opgebroken en het nieuwe vormingsstation Brugge-Zeehaven werd tussen 1907 en 1910 in verschillende stappen geopend. Hierdoor kon het tijdelijke vormingsstation dat in de nieuwe haven was aangelegd op een stuk van de lijn Brugge - Blankenberge weer gedemonteerd worden.

Het transport van gist naar de grote steden gebeurde met geïsoleerde goederwagens. Deze treinen reden naar het centrum van de grote steden. Zo werden gistwagens gelost in Antwerpen-Centraal, waarna de gist onmiddellijk naar de klanten werd overgebracht. Nadien werden de lege wagens overgebracht naar Antwerpen-Dam, waar ze in de bundel "Kempen" werden afgesteld. Van hieruit werden ze dan weer overgebracht naar het vormingsstation Brugge-Zeehaven.



Het laden van een stortwagen met draf in de dertiger jaren. Verzameling N.G. & S.F.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog zag de Duitse militaire overheid het belang van deze fabriek voor de voedselvoorziening in en ze kon dan ook ongehinderd verder blijven produceren. De thuisbezorging ondervond wel problemen aangezien de bezetter alle paarden en vrachtwagens had opgeëist. De Bruggelingen gebruikten dan maar koeien als trekkracht voor hun wagens.



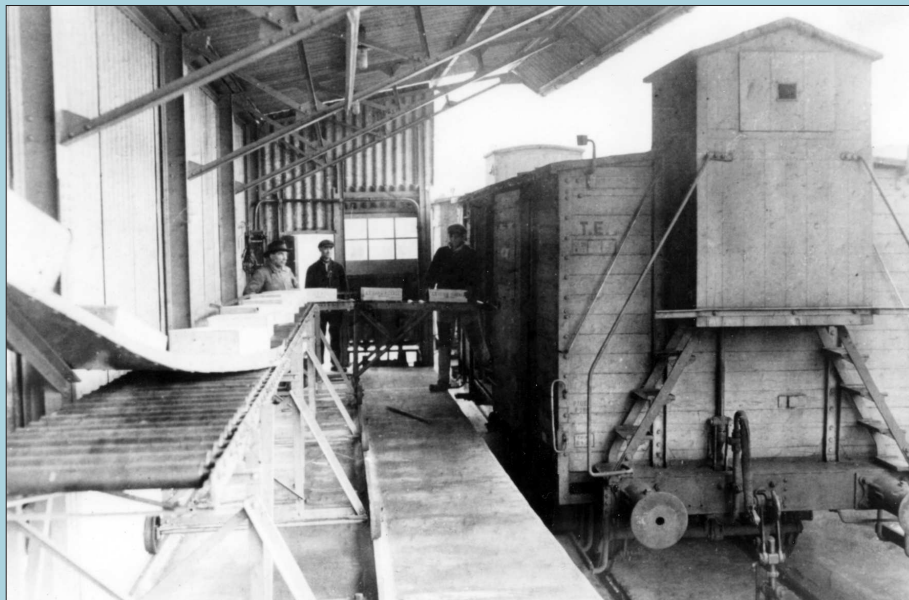
Tijdens de oorlog werden koeien ingezet voor de verdeling van de gist. Hier zien we een wagen voor de fabriek te Brugge. Verzameling Beeldbank Brugge.

Na de oorlog kon de fabriek nieuwe markten aanboren. De sociale problemen in heel Europa en de daaropvolgende crisis veroorzaakte bijna 1 miljoen werklozen in België. Daarna volgde een nieuwe wetgeving met o.a. de invoering 8-urige werkdag, het stemrecht en een pensioen van 700 frank.

In 1924 werd een nieuwe fabriek gebouwd, een project van ingenieur Viktor Jokin. De fabriek beheerste ook het sociale leven van haar bedienden en arbeiders. Ze bouwde in 1929 bovendien eigen woningen in verschillende delen van de stad.

De Tweede Wereldoorlog veroorzaakte nauwelijks schade in Brugge. Wel viel alle goederenvervoer in de haven weg. Ook nu werd de gistproductie als essentieel gezien. Terwijl de fabriek ongeschonden uit de oorlog kwam, kan dit niet gezegd worden van de Belgische Spoorwegen. Heel wat rollend materieel was vernield of verdwenen. Aanvankelijk kocht de NMBS oud materieel in Frankrijk en Groot-Brittannië. Ook de na de vijandelijkheden achtergebleven Duitse goederenwagens werden ingelijfd.

In 1947/1948 nam de NMBS 5500 gesloten wagens in dienst die bij de Belgische industrie waren besteld. Het ging om de types 2211a(1) nr. 455.000 t/m 459.999 en 2211b(1) nr. 460.000 t/m 460.499. Het type 2211a(1) werd voor normale transporten gebruikt terwijl het type 2211b(1) voor speciale transporten werd ingezet. In 1956 werden ze respectievelijk als 4.422.000 t/m 4.426.999 (type 2211A) en



↑ ↓ *Het laden van kisten met gist in geïsoleerde wagens in de dertiger jaren. Elke kist bevatte 20 pakken met 500 g gist. Verzameling N.G. & S.F, Beheer Stadsarchief Brugge.*



4.427.000 tot 4.427.499 (Type 2211B) vernummerd.

Het lijkt er echter op dat men teveel wagens voor speciale transporten had voorzien en deze reeks wordt teruggebracht tot 100 exemplaren (nr. 4.427.400 t/m 4.427.499). De andere wagens werden bij het type 2211A gevoegd, waardoor hun nummering 4.422.000 t/m 4.427.399 werd.

In 1964 werden de types 2211A en 2211B de types 2211A0 (nrs. 01 88 385 0 000 t/m 5 399, UIC-code Glms) en 2211A1 (nrs. 21 88 135 5 400 t/m 499, UIC-code Glms).

In 1981 werden ze nog maar eens vernummerd en werden ze respectievelijk de 21 88 138 5 000 tot 21 88 138 7 999 (UIC-code Glms, later Gkklms, type 2211A0), en 21 88 138 9 000 tot 074

UIC-code Glms, later Gkklms type 2211A1.

De wagens van het type 2211A0 zullen later verbouwd worden tot de types 2211A2 en 2211A3 (colis) en 2211A4 (vervoer van munitie). Ze kregen de nummers:

- type 2211A2 nr. 20 88 143 1 000 t/m 499;
- type 2211A3 nr. 20 88 143 2 500 t/m 999;
- type 2211A4 nr. 21 88 143 3 000 t/m 499.

Na het einde van het gistvervoer werden de hiervoor gebruikte wagens terug ingezet voor het normale transport zonder omgebouwd te worden, met behoud van hun eigen type en nummer en sommigen werden gebruikt als dienstvoertuig. De reeks werd op 16 november 1987 definitief geschrapt.

→ *Eén van de 33 wagens type 2211b(1), het latere type 2211A1, die aan de N.G. & S.F. werden verhuurd. Het gaat om nr. 460.495. Alle wagens droegen het opschrift "Levure Royale - Konings Gist" op de zijdeuren. Verzameling ARBAC.*

De N.G. & S.F. huurde 28 wagens van het type 2211b(1) voor het vervoer van gist en vijf bijkomende wagens als reserve.

Hun thuisstation was Brugge-Zeehaven en ze werden door personeel van de gistfabriek onderhouden. Deze transporten vereisten een ver doorgedreven hygiëne. Wanneer een wagen defect was of in onderhoud ging, werd een van de reservewagens ingezet. De reservepool werd dan onmiddellijk aangevuld met een andere wagen waardoor de nummerlijst na enkele jaren niet meer doorlopend was.

Bij de teruggave van de wagens in 1970 had de N.G. & S.F. de volgende wagens in dienst: 21 88 135 5 403, 414, 416 t/m 419, 421 t/m 423, 425 t/m 433, 435, 437 tot 440 en 442 t/m 446. De nummers van de reservewagens zijn niet meer bekend.

In 1950 veranderde de fabriek haar naam in "Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus Fabriek" (K.N.G. & S.F.), ter gelegenheid van de 80ste verjaardag van de fabriek in Delft.

In 1967 fuseerde ze met "Brocades", een farmaceutisch bedrijf. De naam werd gewijzigd in "Gist - Brocades" in 1985. De productie van gist werd echter al in 1969 beëindigd en de Brugse vestiging specialiseerde zich in het aanmaken van het enzym "Maxatase". De gist wordt dan uitsluitend geleverd door de fabriek in Delft.

Op 1 januari 1984 wordt de verdeling van bakkersgist toevertrouwd aan de firma Giverko. Dit bedrijf stond al sinds 1970 in voor de verdeling van de gist.

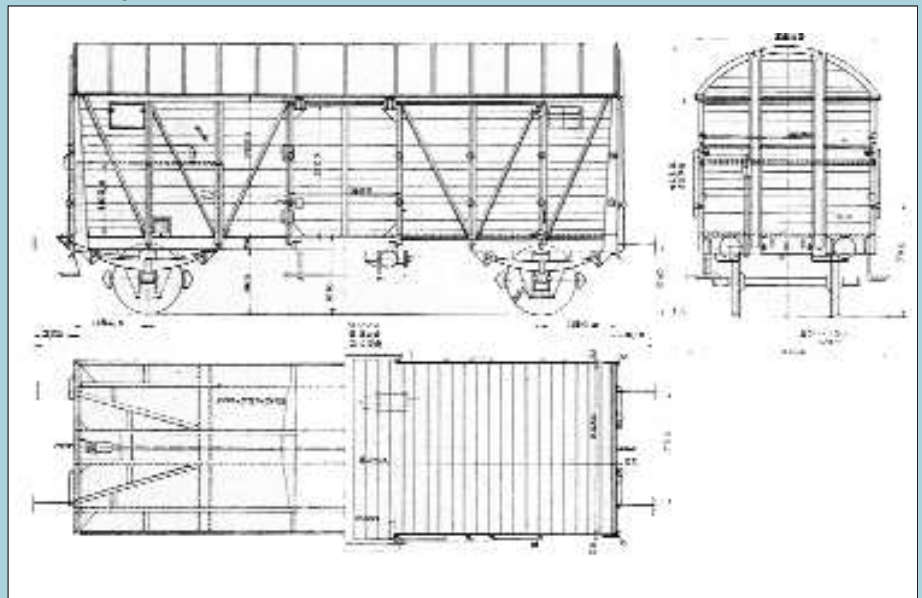
Op 24 juni 1987 verandert de fabriek alweer van naam. Het wordt nu "General Bio Synthetics", wat kort daarop weer wordt gewijzigd tot "International Bio Synthetics" (IBIS).

Sinds 2 juni 1995 is de "Koninklijke Gist-Brocades N.V." te Delft in handen van de Amerikaanse multinational "Genencor International". Onder deze naam is het bedrijf ook in 2011 nog actief.

→ *Plan van een wagen type 2211b(1) (nr. 460.000 t/m 499, later 4.427.000 t/m 499) waarvan 33 exemplaren aan de N.G. & S.F. werden verhuurd voor gistvervoer. Bemerkt de bak (getekend in stippellijn) boven de linker as voor het laden van het ijs en de hefboom voor het aflaten van het smeltwater. Deze inrichting werd echter nooit geplaatst.*



↑ *Wagen 4.427.429 (type 2211B), verhuurd aan de K.N.G. & S.F. De "K" van "Koninklijke" werd in 1950 toegevoegd. De foto werd na de vernummering van 1954 gemaakt. Verzameling Charles OCSINBERG.*



Wagen 21 88 135 5 436-7 te Vorst in 1966, na zijn modernisering (aanbrengen van multiplex-panelen). Hij draagt nog steeds het opschrift "Levures Royales - Konings Gist".

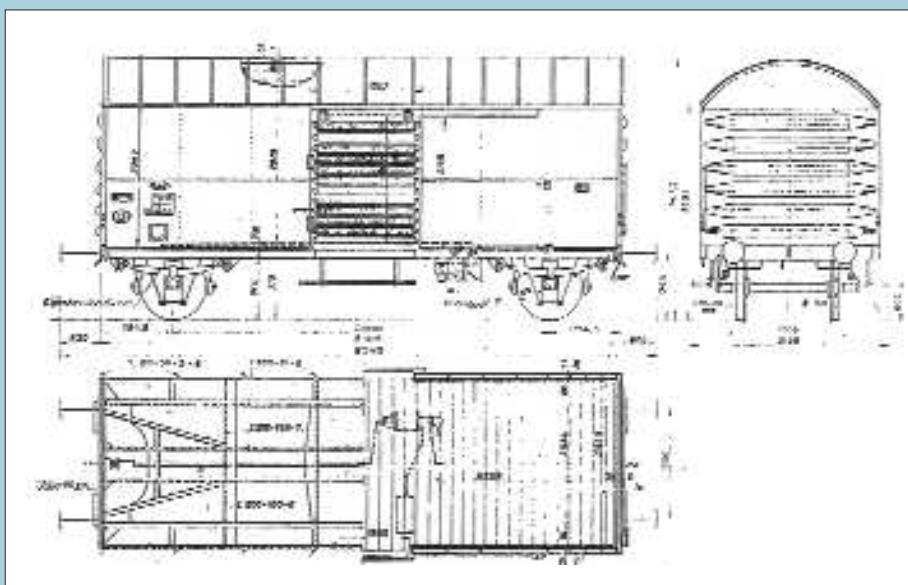
Foto G. NEVE, verzameling ARBAC.

De wagens type 2211A1 gingen tussen 25 mei 1970 en 15 juni 1970 buitendienst, maar toch was er gedurende enige tijd nog gisttransport met wagens van het type 2212A0, die echter geen speciale opschriften hadden. Ze waren te herkennen aan een papier dat op de zijwanden werd gekleefd. In Gent-Sint-Pieters werden zulke wagens gelost op spoor 1. In 1987 werden de laatste wagens van beide types definitief geschrapt.

Gist wordt nu nog enkel met vrachtwagens vervoerd.

Het vormingsstation Brugge-Zeehaven was via industrielijns 201 verbonden met de eigenlijke haven. Het station, met een bundel van 11 sporen, veranderde enkele malen van naam. Eerst werd het Brugge-Dokken, later Brugge-Dijk, genoemd naar de gemeente Sint-Pieters-op-den-Dijk die in 1899 met Brugge fuseerde. De sporen in de haven namen de naam Brugge-Zeehaven over. De lijn 201 werd in 2001 voor alle verkeer gesloten. Brugge-Dijk werd vervolgens nog enige tijd gebruikt voor het afstellen van goederenwagens en werkmaterieel. De bundel werd uitgebroken in 2006. Vandaag ligt er nog één enkel wijkspoor.

Charles OCSINBERG.



← Vlak voor het einde van het gistvervoer met een Glms van de NMBS werden de wagens type 2211A1 soms vervangen door een type 2212A0. Deze droegen geen opschriften en waren enkel te herkennen aan een papier dat op de zijwand was gekleefd.

Hierboven het plan van een wagen type 2211A0.

Links de 2211A0 UIC-nr. 21 88 135 5 768-1. Foto NMBS.