

**genootschap
voor CXVII 1980 1 - 2
geschiedenis
handelingen**

overdruk

BRUGGE EN DE PILOTAGE VAN DE SPAANSE VLOOT IN HET ZWIN IN DE XVIde EEUW

DEEL I

ROGER DEGRYSE

1. BRUGGE EN HET HAVENPROBLEEM VAN HET ZWIN

De rede vóór Sluis, de voorhaven van Brugge, was op het einde van de 15de eeuw nog steeds een van de ruimste en veiligste onder de toenmalige westerse aanlegplaatsen. Ze lag in de bocht van de haakvormige inham van het Zwin, aan de rechteroever tegenover Mude, en ze bestond uit twee delen, namelijk de diepe, maar smalle geul, die de verbinding met de inkom van het Zwin en de zee vormde, en de haven met haar ligplaatsen voor schepen, onderhevig aan de getijden. Hiëronimus Monetarius, alias Münzer, een doctor in de geneeskunde uit Nuremberg, die in 1495 een bezoek aan onze gewesten bracht, beschrijft in zijn reisnota's als volgt deze rede : «De haven van Sluis ligt nabij de stadsmuren, waarvan ze de helft tot de drie vierden met haar water omgeeft. Ze is ruim genoeg om een ontelbaar aantal vaartuigen toe te laten er te stationeren. In de bloeiperiode van Brugge telde men er zelfs soms tot zeven- of achthonderd eenheden. Bij eb, als de zee zich terugtrekt, komen veel vaartuigen er gedurende zes uur op het droge te liggen, alhoewel in het

toegangskanaal tot de haven er voor de schepen, die aldaar wachten om binnen te varen, voldoende waterstand is. De zee komt langs dit ene smalle kanaal, dat diep is, maar schuin loopt, de haven binnen en dit is dan ook de reden, waarom bij zwaar onweer de grote vaartuigen er niet kunnen binnenvaren, zonder gevaar zijdelings af te drijven en er op de kust of de oever te stranden. Voor de schepen evenwel, die in de haven zelf vertoeven, levert de woedende zee dan geen enkel risico op, wat het oplopen van schade of averij aangaat. Deze haven lijkt bijna volledig op die van Lissabon in Portugal, alhoewel ze minder groot en diep is». Meteen wijst Monetarius hier op het voornaamste probleem inzake de bevaarbaarheid van het Zwin, namelijk de moeilijke toegankelijkheid van de haven van Sluis, vooral voor de toenmalige steeds grotere zeeschepen¹.

Naast de kwestie van de toegang tot de ligplaats te Sluis, was er ook nog die van de verbinding te water tussen die voorhaven en de stad Brugge. Sluis stond inderdaad langs de bovenloop van het Zwin, de «zoute» vaart, in betrekking met Damme, dat op zijn beurt door de Reie met Brugge verbonden was. Langs daar voeren de binnenschepen met overgeslagen vracht. Ten oosten van Kadzand stond Sluis ook nog in betrekking met de zee langs

1. «Portus Schlüse situs ad muros civitatis et circumdat medietatem vel quasi tres partes et est amplius pro stacione navium, ut sine numero naves possint illic quiescere. Dum Brugis (in de tekst : Prugis) esset in flore, pluries illic conveniebant 700 vel octingenta vela. Et recedente mari plures naves ad 6 horas stant in sicco, sed tamen cannale semper sufficit pro navibus stantibus in ipso, ubi aqua sufficiens est. Et mare ingreditur portum per unum canale strictum profundum et obliquum, ideo tempore magne tempestatis non possunt ingredi magne naves, ne ad littora et ripas portus obliqui allidantur, sed in portu existentes nullo turbine maris molestari possunt...». E. PH. GOLDSCHMIDT, *Le voyage de Hieronimus Monetarius à travers la France in Humanisme et Renaissance*, Parijs 1939, fasc. 1-4, blz. 344. - Omstreeks sept. 1505 geraakte te Sluis «in t canael, tusschen beede de casteelen» een groot schip «in dangiere van zynckene», wat het gevaar inhield «dat, het zo gebuert hadde, t zelve canael grootelick gheondiept zoude hebben (gheweest)». Brugge, Stadsarch., stadsrek. 1505-1506, f° 65 r°, of Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer, nr 32559, zelfde rekening, ibidem. - Daar de Brugse stadsrekeningen, afgezien van enkele lacunes, in beide genoemde archiefdepots voorhanden zijn en opdat we niet telkens daaraan zouden hoeven te verwijzen, duiden we in het vervolg in voetnoot alleen het boekjaar van de geciteerde rekening, na de afkorting R, en het nummer van het exemplaar te Brussel aan.

een oude zijarm van het Zwin, eindigend in het Zwarte Gat. Langs dit vloedgat, dat vroeger al eens ingepolderd, maar daarna, in 1473, terug geopend geworden was, hadden de Bruggelingen dat jaar en ook nog daarna gepoogd een regelmatige waterschuring in de haven van Sluis te verwekken, maar zonder gunstig resultaat, daar het water, na de vloed, bij eb, telkens langs dezelfde weg terugvloeiende². De verzanding van het Zwin nam steeds verder toe, niet alléén vóór Sluis, waar «de Plate», een grote zandplaat, in de vaargeul een hinderpaal vormde, maar ook in de monding van de stroom zelf, waar een nog grotere zandbank, «de Loopinghe», als een «zille» of drempel, de toegang dreigde af te sluiten. Om de vaargeul in de richting van de haven van Sluis aan te duiden en de schepen voor stranding en schipbreuk op de ondiepten te behoeden, had de stad Brugge in 1456 «de Loopinghe» door enkele boeien laten afbakenen. Dit signalisatiestelsel links en rechts in de inkom van het Zwin, zou naderhand, wegens het ontstaan van nieuwe zandbanken, waaronder «de Peerdemarct» ten noordwesten van Kadzand, nog verder uitgebouwd worden. Bovendien liet de Brugse magistraat zich voortaan ook in met de verkiezing in de gemeenten en vlekken aan de Vlaamse kust van bedreven piloten, bevoegd om de vreemde koopvaarders het Zwin binnen te loodsen, en met de wettelijke reglementering daarvan, o.a. in 1484³. Uit de statistiek van het aantal in 1487 te Sluis binnengebrachte vaartuigen en hun tonnenmaten blijkt, dat het Zwin op het einde van de 15de eeuw nog steeds toegankelijk voor grote vaartuigen en zelfs voor ganse smaldelen en vloten was, wat ook naderhand, zoals we verder zullen zien, nog lang het geval zou zijn⁴. Dit nam niet

2. M.K. ELISABETH GOTTSCHALK, *Historische geografie van westelijk Zeeuws-Vlaanderen*, Assen, 1955-1958, dl II, blz. 72-75 en 100. - M. COORNAERT, *Knokke en het Zwin* (Reeks M. Coornaert, I), Knokke, 1974, blz. 67.

3. R. DEGRYSE, *Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 15de eeuw in Hand. «Soc. d'Em.» te Brugge*, dl. CXII, 1975, blz. 61-130, blz. 61 (tekening), 63-65, 76-82 en 110-118, bewijsstukken I - III. - COORNAERT, a.w., 47-66 en 401, nr. 190, verbo «Paardemarkt», «mark(t)» betekent merk of grens (met de zee).

4. DEGRYSE, a.w., blz. 85-88 en 118-128, bewijsstuk IV. - COORNAERT, a.w., blz. 68-70.

weg dat, inzake de blijvende bevaarbaarheid van het Zwin, voor de stad Brugge aanhoudende waakzaamheid geboden was. De Bruggelingen, niet goed wetende welke weg daar in te volgen, verwachtten toen, niettegenstaande de teleurstelling wat aanging de watertoevoer langs het Zwarte Gat, nog steeds veel van de toenmalige waterbouwkunde, om het peil van de stroom in de haven van Sluis en in de geul van het Zwin op de gewenste hoogte te handhaven. Dat de geleidelijke inpoldering langs de oevers aldaar, waar steeds nieuwe schorren ontstonden, daartoe een ernstig beletsel was, konden ze alsdan nog niet begrijpen. Wel geraakten ze op de duur meer en meer bewust van het economisch verval van hun stad, maar schreven dit laatste, wellicht enigszins diplomatisch, aan het moeilijke regime van het Zwin toe en daaraan was, volgens hen, te verhelpen.

De gebeurtenissen in Vlaanderen op het einde van de 15de eeuw, namelijk de opstanden van Brugge en Gent in 1488 en volgende jaren tegen aartshertog Maximiliaan, toenmaals regent in naam van zijn zoon Filips de Schone, waren niet van aard om verder veel aandacht aan de bevaarbaarheid van het Zwin te besteden. Van 1490 tot 1492 zou Brugge van zijn voorhaven Sluis, waar de leider van de rebellie, Filips van Kleef, na de onderwerping van zijn bondgenoten, zich verschanst had, nagenoeg volledig afgesneden zijn met al de rampspoedige gevolgen van dien voor de koopvaardij en de handel. De vreemde kooplui hadden inderdaad, op bevel van de regent, Brugge voor Antwerpen verlaten en van enige loodsdienst op het Zwin was er voorlopig geen sprake meer. Eerst vanaf 1493, met de geleidelijke terugkeer van de uitgeweken uitheemse koopliedennaties binnen zijn muren, werd Brugge opnieuw met de kwestie van de bevaarbaarheid van het Zwin en de haven van Sluis geconfronteerd. Bovendien geraakte het ook stilaan bewust van de wijzigingen, die toen in de economische conjunctuur ingetreden waren en die hun uitdrukking in de opkomst van de Zeeuwse havens en vooral van Antwerpen vonden. Meer en meer vreemde schippers namen inderdaad de gewoonte aan, op hun vaart naar Vlaanderen, het Zwin en dus Sluis links te laten liggen, om, langs de Wielinge(n), de Walcherse rede aan te doen, vanwaar de lading van hun schepen met lichters door Zeeuwse of Vlaamse binnenschippers naar Sluis of Antwerpen gebracht kon worden⁵. In deze desertie werden ze geholpen door sommige Vlaamse loodsen, die zich aan de

ordonnantie van 1484 niet wilden gelegen laten. Dit verschijnsel zou door de definitieve uitwijking van de meeste kooplieden-naties naar Antwerpen verder in de hand gewerkt worden. De Bruggelingen spanden zich dan ook terdege in om wat er van deze naties, waaronder de Spaanse, in hun stad nog overbleef, te behouden⁶. Van groot belang dienaangaande was voor hen de stapel van de Spaanse wol, die binnen hun muren gevestigd was, verstapeling die met stapeldwang gepaard ging, alhoewel dit voor de kooplui, die er aan onderworpen waren, op verhoogde onkosten voor overlading van hun goederen en tijdverlies neerkwam, wat slechts ten dele door tolvrijdom gecompenseerd werd. Eerst eind 1499 kwam Brugge ertoe, na van Filips de Schone een commissiebrief verkregen te hebben, de organisatie van het loodswezen, door de aanstelling en beëdiging van de piloten, opnieuw ter hand te nemen. Ook, naar het voorbeeld van wat reeds in 1487 gebeurd was, ging zijn magistraat, maar dan voorgoed, over tot de begiftiging van de loodsen, die een koopvaardijship veilig te Sluis binnengeloodst hadden. Uit de tonnenmaat van de aldus binnengebrachte vaartuigen is de diepgang van die schepen en dus de verdere evolutie van de diepte van de vaargeul in het Zwin en de eigenlijke haven af te leiden. Op te merken daarbij is wel, dat, althans in de loop van de eerste helft van de 16de eeuw, deze scheepsdiepgang in stijgende lijn zou gaan, vermits de hoogste tonnenmaten de 400 vaten zouden bereiken. Dat steeds grotere schepen, waaronder vooral die komende uit Spanje, het Zwin verder konden blijven aandoen, is zeker niet van aard om in diens onoverkomelijke obstructie te geloven⁷. Het moeilijkste probleem inderdaad be-

5. M.K. ELISABETH GOTTSCHALK, *Het verval van Brugge als wereldmarkt*, in *Tijdschrift voor Geschiedenis*, 66ste jg., 1963, blz. 1-26, blz. 5-6. - W. BRULEZ (EN J. CRAEYBECKX), *Les escales au carrefour des Pays-Bas, Bruges et Anvers, 14e-16e siècles* in *Les grandes escales*, I, RECUEILS DE LA SOCIÉTÉ JEAN BODIN. t. XXXIX, 1974, blz. 417-473), 422-332.

6. J. MARECHAL, *Le départ de Bruges des marchands étrangers, XVe et XVIe siècles* in *Hand. «Soc. d'Em.» te Brugge*, dl. LXXXVIII, 1951, blz. 26-74, blz. 38-48.

7. Zelden of nooit wordt in de Brugse stadsrekeningen vermeld tot welk scheepstype de binnengeloodste Spaanse of andere vreemde vaartuigen behoorden.

stond, zoals gezegd, in de afnemende toegankelijkheid van de haven van Sluis, en, als gevolg daarvan, tevens in de mindere bevaarbaarheid van de waterweg naar Brugge.

Tegelijk als ze het loodswezen terug stimuleerden, zochten de Bruggelingen naar een probaat middel om een krachtigere wisselwerking van de getijden in de Zwinhaven te verwekken en in stand te houden, wat slechts door een waterwerk van grote omvang kon gebeuren, ten minste volgens de toenmalige opvattingen dienaangaande. Ze grepen dan ook terug naar een vroeger idee om het Zwin, nabij Sluis, door middel van een kanaal, dat, ten zuiden van Oostburg, naar de «Passegeule» zou lopen, in verbinding met de Honte of monding van de Westerschelde nabij het eiland Biervliet, te brengen. In 1500, toen ze met dat project voor de dag kwamen, stelden ze het zo voor, dat de diepte van het Zwin bij lage tij, slechts nog 3 à 4 voet of ongeveer een meter bedroeg, in de plaats van vroeger 7 tot 8 vadem of minstens 7 meter, voorstelling, die ongetwijfeld overdreven was en diende om indruk te maken⁸. Wel staat vast, dat bij eb, te Sluis de haven telkens zo goed als leeg liep en de schepen er gedurende een zestal uren op het droge kwamen te liggen. Op 5 maart 1500 werd door de hertog het oktrooi voor de aanbesteding van de werken, gepland door de stad Brugge, verleend. Het «nieuw ghedelf», zoals het tracé van het aan te leggen kanaal genoemd werd, zou lopen tussen Koksijde bij Sluis en de Sint-Kathelijnepolder oostwaarts, waar, na de doorsteek, de verbinding met de «Passegeule» moest plaatsvinden. Reeds na vijf jaar was het eigenlijke kanaal, dank zij de kolossale financiële inspanningen, die de Bruggelingen zich hadden willen getroosten, zo goed als klaar. Alleen diende nog het Zwarte Gat ten oosten van het eiland Kadzand terug afgesloten te worden. De moeilijkheden, die men daarbij ondervond, waren zo groot, dat de stad Brugge in 1509 de onderneming voorlopig moest stopzetten. In 1513, nadat men tot de vaststelling gekomen was, dat het aanleggen van een dam ten zuiden van het Zwarte Gat de beste oplossing zou zijn, werd door keizer Maximiliaan het oktrooi voor dit

8. GOTTSCHALK, *Verval van Brugge*, blz. 16, naar Brugge, Stadsarch., cartularium «Ghedelf» 1500-1505.

nieuw werk verleend. Kort daarop, begin 1514, gelastte deze laatste een commissie een onderzoek in te stellen naar de opportuniteit van de definitieve opening van het «nieuw ghedelf», wat een conflict tussen Brugge en de drie andere Leden van Vlaanderen uitlokte. De leden van de commissie van onderzoek gingen daarop over tot het inwinnen van inlichtingen bij alle belanghebbenden, ten einde zich een juist idee van het ganse probleem te vormen. Ze voerden ook te water in het Zwin een inspectie uit en zouden daarbij geconstateerd hebben, dat in de inkom, daar waar de drijvende tonnen lagen, het water in de geul, bij lage tij, zo ondiep was, dat de boot, waarin ze zich bevonden, er de grond raakte, alhoewel de diepgang van dit vaartuigje slechts 1 ½ voet bedroeg. Volgens de lieden van Sluis zelf, kon men dan in de haven van de ene oever naar de andere waden, zonder dat het water hoger dan de knieën reikte⁹. Het is maar al te duidelijk, degenen die de commissie tijdens de inspectie hielpen voorlichten, moeten het ogenblik en de plek daartoe goed gekozen hebben. De Bruggelingen wisten dan ook de commissarissen van de hoogdringendheid van de verder uit te voeren werken te overtuigen. De Grote Raad te Mechelen, na tussenkomst van de landvoogdes, Margaretha van Oostenrijk, hechtte kort daarop zijn goedkeuring aan de voltooiing van de ganse onderneming, waaronder ook de afdamming ten zuiden van het Zwarte Gat. In de loop van 1516, nadat de jonge Karel V door oktrooi zijn akkoord betuigd had, kon dan eindelijk het «nieuw ghedelf», zowel voor de waterstuwing, als voor de binnenscheepvaart, geopend worden. Het nieuwe kanaal bleek ech-

9. «Le 10e jour dudit mois de fevrier (1514), matin a la maree, lesdits commissaires se sont trouvez sur le Zwin de l'Escluse et d'illec vers les tonneaux, tirant jusques vers la mer avec maronniers, auquel lieu ont entendu la disposition dudit Zwin, qui est tant remply de sablons, que l'on dit en thiois bancken ende platen, que tantost n'y aura point de profondeur. Et meismement aux tonneaux, a basse maree, la profondeur est sy petite, que le boyt, ouquel d'aucuns de nous estoient, toucha la terre, et n'aloit ledit boyt que pied et demy profondt...». - L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Bruges, port de mer. Etude historique sur l'état de cette question, principalement dans le cours du seizième siècle in Hand. «Soc. d'Em.» te Brugge*, dl. XLIV, 1894, Brugge, 1895, blz. 109 en 127, getuigenis XXXVII. - Brugge, Stadsarch., bundel Zwin 1500-1665, register «Onderzoek naer de middelen tot verbetering van den Zwene, 1513-1515. - «Boyt» staat hier voor «boot» en niet voor «boei». -

ter weldra aan de in hem gestelde verwachtingen niet afdoende te zullen kunnen beantwoorden. De stuwing van het water was er inderdaad meestal onvoldoende, zodat de verzanding niet doeltreffend kon worden tegengegaan¹⁰. Deze tegenslag, alhoewel minder tragisch, als men heeft willen doen voorkomen, verhinderde de Bruggelingen slechts ogenschijnlijk ten zeerste in de uitvoering van hun plannen om de bevaarbaarheid van de waterweg tussen hun stad en Sluis te handhaven en te verbeteren. Van een volledig fiasco daarvan was inderdaad geen kwestie, integendeel¹¹.

De verzanding van het Zwin en van de haven van Sluis was ongetwijfeld in een bedenkelijk stadium getreden, wat niet wil zeggen dat de scheepvaart er in de steeds nauwer en ondieper wordende vaargeul binnen afzienbare tijd ten dode opgeschreven was, verre van daar. Men moet er inderdaad rekening mede

10. GILLIODTS, *Bruges, port de mer*, blz. 43-186. - GOTTSCHALK, *Verval van Brugge*, blz. 16-22. - IDEM, *Historische geografie*, blz. 125-136. - COORNAERT, a.w., blz. 71-73.

11. In 1519 bestond het probleem er in «hoe men best zoude moghen remedieren den dooden stroom tusschen de steden van Brugghe ende Sluus ende dat men zoude moghen maken, dat de coopliden ende andere t allen ghetyden ende emmer daghelicx zoude moghen huerlieder coopmanscepen, waren ende goet brynghen van der voorseider stede van der Sluus ende daar voor by binnen der voorseide stede van Brugghe». Cornelis de Bavelare, de stadstimmerman diende toen een concept of plan in om de «speye» of sluis te Damme zo aan te passen, dat voortaan aldaar mogelijkheid zou bestaan voor het doorvaren in elk van beide richtingen van dagelijks twaalf van de grootste binnenschepen of andere grote vaartuigen. Alhoewel de Brugse wethouders met dit voorstel en de daaruit voor hun gemeente voortvloeiende financiële verplichtingen instemden, zou er van het akkoord zelf niets terechtkomen. Althans van de uitvoering van het plan is in de Brugse stadsarchieven geen enkel spoor te vinden. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, Brugge, 1904-1906, dl. II, blz. 513, nr. 1479, ontleiding van de akte van het akkoord van 22 dec. 1519, naar Brugge, Stadsarchief, reg. Civ. Sent. 1519-1520, f° 55. - ID., *Bruges, port de mer*, blz. 189. - In juni 1530 verklaarden de afgevaardigden van Brugge aan de hanzeaten op de hanzedagen te Lubeck, dat hun gemeente, «volghende der clachte ende begheerte van der zelve natie (van de hanzesteden), t sichtent (had) doen verdiepen t Zwyn ter Sluys ende de vaert tusschen Damme ende Sluys in zulckerwys, dat die beeter waeren, dan zy over hondert jaeren gheweest (hadden)». ID., *Les relations de la hanze teutonique avec la ville de Bruges au commencement du XVI^e siècle* in *Bull. Comm. Roy. d'hist.*, 4me série, t.VII, blz. 3-100, blz. 64-86, tekst nr. XIX. Verslag van de Brugse afgevaardigden van hun besprekingen te Lubeck, gedateerd 8 juli 1530. Zie blz. 69 en 72.

houden, dat de moeilijkheden, maar tevens ook de mogelijkheden in deze geul die waren eigen aan al de getijdhavens. Er waren blijkbaar in het Zwin nog zeer dikwijls of zelfs regelmatig tijdstippen van hoge, ja zelfs van zeer hoge waterstand, niet alleen bij vloed, maar ook bij eb, zodat bij halve vloed, met de nodige kennis en behoedzaamheid, nog steeds zeer grote schepen en ganse smaldelen of vloten de haven van Sluis konden aandoen of verlaten. Wellicht werd het Zwin bij springtij of een andere hoge vloed soms nog diep uitgeschuurd, wat wil zeggen dat de verzanding er niet constant lineair toenam, maar integendeel eerder een op- en neergaande beweging kende. Weliswaar nam de tonnenmaat van de schepen en dus ook de diepgang van de grote vaartuigen gestadig toe en dit was de kern van het probleem. In de eerste helft van de 16de eeuw zien we inderdaad omzeggens elk jaar eenheden van 200 tot 300 en meer vaten de haven van Sluis binnenzeilen. Dat dit binnenvaren dan telkens een stunt of krachttoer van de piloterende Vlaamse loods zou geweest zijn, is zeker overdreven te noemen, wat niet wegneemt, dat het toch een hele prestatie moet geweest zijn en het van grote vaardigheid moet getuigd hebben. Men mag inderdaad aannemen, dat het voor gelijk welk schip, groot of klein, zeer gewaagd was, het Zwin nog in- of uit te varen, als de schipper of loods er de vaargeul met zijn diepten en ondiepten niet goed kende. Stellig kon aldaar door vreemde stuurliu met onvoldoende kennis en ervaring niet meer gevaren worden. Daarom juist was het voor zulke zeelui zo belangrijk bij hun aankomst vóór de kust nabij het Zwin over ervaren Vlaamse piloten te kunnen beschikken.

Typisch voor de informatie verstrekt door de Brugse stadsmagistraat over de toegankelijkheid van het Zwin en de haven van Sluis voor grote vaartuigen, is de manipulatie van een verslag dienaangaande, waaraan die overheid zich in het begin van 1520, te goeder trouw, schuldig maakte. De kapitein van twee Venetiaanse galeien had inderdaad het jaar voordien, in zijn briefwisseling met de Brugse schepenen, laten doorschemeren naar Sluis te zullen komen, om er de kostbare lading van zijn beide vaartuigen te lossen, indien hij, vanwege de Bruggelingen, op zekere faciliteiten, tegemoetkomingen en geschenken zou mogen rekenen. Tevens drukte hij de wens uit in de eerste plaats geïnformeerd te worden over de toestand van de haven te Sluis en de

zekerheid er veilig te kunnen binnenvaren¹². De wet van de stad Brugge, bereid als ze was al het mogelijke te doen om de Venetianen aan te trekken en gerust te stellen, gaf begin januari van genoemd jaar aan Loys de Grave, bewaarder van de drijvende tonnen, vier ervaren loodsen en een drietal vertegenwoordigers van Mude, Sluis en haar eigen gemeente, opdracht de diepte en de breedte van de vaargeul in het Zwin en te Sluis, bij eb en bij vloed, te gaan meten. Uit het verslag dienaangaande, dat nadien opgesteld en ingediend werd, bleek dat de diepte in het Zwin aan de inkom, tussen de eerste of uiterst westelijke, en de tweede boei, bij lage tij, drie vadem en half en, bij hoge tij, zeven vadem bedroeg, terwijl het er zes kabels, elk van zestig vadem, of driehonderd zestig vadem, breed was¹³. In de vaargeul zelf, ten westen van de «Loopinghe» of grote zandbank, afgebakend door de twee volgende drijvende tonnen, was er bij laag water een diepte van tien tot twaalf voet, maar bij hoog water een van vijf vadem en steeds een breedte van meer dan driehonderd vadem vastgesteld geworden, wat, volgens het verslag, de vaartuigen toeliet er met gelijk welke wind in of uit te varen en zelfs te laveren. Ten slotte tussen de vierde ton en het grote kasteel van Sluis, in de «passe» of nauwe doorgang tot de haven, was er, bij eb, een diepte van zes vadem en een behoorlijke breedte

12. «de quoy averes commission de parler secretement avec les nobles seigneurs de Bruges, lesquelz, s ilz ont desir que ces gallees venissent a l Escuze, en leur faisant quelque gracieusite... je prendray la charge de les faire venir. Toutteffois, je veul de vous estre informet du port et de l entree a l Ecluze pour seurte, que toutte la reste n est riens...». MARECHAL, a.w., blz. 67, annex III, brief van de scribe van de beide galeien, gedateerd 12 juli 1519 en verstuurd vanuit Venetië. - Zie aldaar ook blz. 68, annex IV, soortgelijk schrijven gedateerd 29 juli 1519.

13. Uit bijlage IV blijkt dat de Brugse maritieme vadem zeven voet bedroeg: «pro qualibet tosa septem pedes computando», «tosa» zijnde de Latijnse vertaling voor voet. - De Brugse voet zelf had, volgens latere gegevens, een lengte van 274 mm. H. DOERSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciennes et modernes*. Amsterdam, 1965 (herdruk), blz. 405. De Brugse vadem bedroeg dus $\pm 1,90$ m. - Ter vergelijking: in 1447 was de diepte van de «kille» of geul van de pas aangelegde haven te Oostende berekend op 3 vadem bij hoog water «van riven stroome», 2 vadem bij hoog water «van doden strome» en $2\frac{1}{2}$ voet bij eb «in t laetste». EDW. VLIETINCK, *Cartulaire d'Ostende*, Antwerpen, 1910, blz. 295, suppl. nr. 3. Stuk van 11 april 1447. - De Oostendse voet mat naderhand 276 mm. H. DOERSTHER, a.w., blz. 414.

bevonden geweest, zodat ook daar alle schepen konden doorvaaren om er in alle veiligheid en zekerheid te komen aanleggen, schuil te gaan en te vertoeven¹⁴. Eenmaal in het bezit van dit gunstig rapport, verwerkten de Brugse schepenen het op hun manier op 24 januari in een brief, die ze naar de kapitein en de patroons van de beide Venetiaanse galeien, toen reeds tot vóór de Engelse zuidkust genaderd, stuurden. Daarin werd de diepte van de vaargeul, in de inkom van het Zwin, tussen de eerste en de tweede boei, bij lage tij, tot vier «tosae» of vadem van elk zeven voet en de breedte tot eventjes vierhonderd «tosae» aangedikt, terwijl het cijfer van de diepte aldaar, bij vloed, namelijk zeven «tosae», behouden bleef. De diepte tussen de twee volgende tonnen, liggende ten westen van de «Loopinghe», werd, bij laag water, op twee «tosae» gebracht, maar bij hoge tij op vijf «tosae» behouden. Wat de diepte bij lage tij in de haven van Sluis betrof, hielden de Brugse wethouders zich aan het in het verslag vermelde cijfer van zes «tosae» en herhaalden ze de verzekering, dat er aldaar ruimte genoeg was om voor anker te gaan en er veilig te blijven liggen. De Venetianen lieten zich inderdaad, mede ook door de talrijke tegemoetkomingen en faciliteiten, die hen toegezegd werden, overtuigen. In het begin van maart 1520 deden ze met hun twee galeien, waarvan het laadvermogen respectievelijk 500 en 700 vaten bedroeg, Sluis aan. Dit gebeurde met behulp van enkele met de roeivaart vertrouwde Vlaamse piloten, die, zoals vooraf was overeengekomen, door de stad Brugge naar hen op zee uitgestuurd waren geworden¹⁵. In-

14. Bijlage III - COORNAERT, *a.w.*, blz. 73-74 : opname en bespreking van deze oorkonde in de lopende tekst, met enkele varianten in de schrijfwijze van de persoonsnamen, onder de jaardatum 1519, zonder bijvoeging van de aanduiding oude stijl. - Lenaert Gheerolf was geen «bewaerder», wel een «toesiender».

15. «Mitemus item nostro sumptu quattuor pilotas huius navigationis lororum-que peritos usque ad Douvras, qui conducant in portum predictum (Sclusa) naves magnificentiarum vestrarum». Brief van 24 jan. 1520. Zie bijlage IV. - Voor de lijst van de uitgaven, door de gemeente Brugge bekostigd, om de Venetianen te Sluis en in eigen stad goed te ontvangen, zie GILLIODTS, *Etaple, a.w.*, dl. II, blz. 521-522, nr. 1487, ontleiding van de schepenordonnantie van 14 aug. 1520 dienaangaande. - Onder de uitgaven vinden we ook een ten bedrage van 2 lb. 12 s. groten, «omme den pylote, die de voorseide galeyen in t voornoemd Zwin brochte», lb. - Brugge, Stadsarch., reg. Civ. Sent. 1519-1520, f° 176 v° - 177 v°.



Detail uit de landkaart in het Gruuthuse Museum te Brugge met de lokalisatie van de «Loopinghe» en haar boeien in de inkom van het Zwin, de bollebaken van het Hazegras nabij Knokke, de «Peerdemant» en de «Plate» vóór de «pas» te Sluis.

dien de Brugse schepenen het normaal gevonden hadden de gegevens van het verslag over de dieptes in de vaargeul van het Zwin en de haven van Sluis enigszins aan te dikken en dus te manipuleren, dan was dat ongetwijfeld niet alleen om economische redenen, maar ook te goeder trouw, omdat ze overtuigd waren van de toegankelijkheid van genoemde rede en, misschien vooral, omdat ze volledig vertrouwen in de vaardigheid van de door hen uitgestuurde loodsen stelden. Het was evenwel de laatste maal, dat de Venetianen met hun zware en logge galeien naar het Zwin kwamen en dit niet zozeer wegens de navigatiemoeilijkheden aldaar, dan wel wegens het economisch verval van hun eigen havenstad en republiek¹⁶. Overigens deden hetzelfde jaar nog acht schepen met een tonnenmaat van elk 200 vaten en een vaartuig van 250 vaten Sluis aan en dit op een totaal van 81 eenheden met een gezamenlijk vrachtvermogen van 11.161 vaten, die toen aldaar binnengeloodst werden¹⁷. Dit toont genoegzaam aan dat het Zwin, als rede, omstreeks 1520, wel degelijk nog voor grote zeeschepen en ook galeien, in vlootverband varend of niet, voldoende toegankelijk was, als men maar over goede piloten beschikte en er met de getijden, zowel als met de verkeerssignalisatie, rekening hield.

Indien de verzanding van het Zwin toch niet zo dramatisch verliep, als de Bruggelingen het somtijds met welgemeende bijbedoelingen deden voorkomen, dan riep dit fataal verschijnsel toch steeds zwaardere problemen op. Voortaan zou de gemeente

waar voor de datum van aankomst van beide vaartuigen 4 maart vermeld staat. - In de stadsrekening komen eveneens uitgaven voor de pilotage van de Venetianen voor: «Joos de Crakere, ter cause van eender galeye ter Sluus inbrocht, groot 500 vaten, hier inne begrepen pilotage, 3 lb. 6 s. 8 d. (gr.). Jacob Beyens ende Vincent Boels, piloten, ter causen van ter Sluus inbrocht t hebbene eene galeye, groot 700 vaten, den 12en in maerte... 2 lb. 1 s. 8 d. (gr.)». R 1519-1520 (nr. 32571), f° 121 v°.

16. MARECHAL, *a.w.*, blz. 43.

17. R 1519-1520 (32571), f° 120 v°-123 v°, en R 1520-1521 (32572), f° 132 v°-134 v°. Voor de berekening van het aantal vaartuigen, dat tijdens een kalenderjaar te Sluis binnengeloodst werd, dienen telkens de gegevens uit twee op elkaar volgende stadsrekeningen gecombineerd te worden, daar het boekjaar op 1 september van het ene jaar begon, om te eindigen op 31 augustus van het volgende jaar. - Zie verder hoofdstuk III, voetnoot 141.

Brugge zich vooral voor het behoud binnen haar muren van de Spaanse naties inspannen. Toen op 4 februari 1520 een Spaanse vloot, tellende een elftal eenheden, te Sluis binnengeloodst geworden was, werden de schippers ervan door de Brugse schepenen elk met een gratificatie van twee philippusguldens bedacht en dit om hen aan te zetten in de toekomst de Zwinhaven te blijven aandoen¹⁸. Na genoemd jaar liep het aantal vreemde koopvaarders, dat aldaar jaarlijks aankwam, evenwel enigszins terug, vergeleken met vroeger, maar het gemiddeld vrachtvermogen per vaartuig zou van 126 vaten in 1520 tot meer dan 150 vaten stijgen. Het was dus niet de grotere diepgang van de binnenvarende schepen, die de koopvaardij op Sluis in het gedrang bracht, maar wel, naast het economisch verval van Brugge, een bijkomende oorzaak, namelijk de toenmalige oorlog tussen Karel V en de koning van Frankrijk, Frans I. De invloed van deze laatste factor, die vooral de onveiligheid op zee in de hand werkte, bleek duidelijk in 1527, toen slechts 9 schepen en in 1528 en 1529, toen telkens maar twee vaartuigen te Sluis binnengeloodst konden worden. Gedurende de twee laatst genoemde jaren bleef de Spaanse vloot zelfs volledig uit Vlaanderen weg¹⁹. Dat de natie van de Katalonische kooplui met haar consulaat in 1527 naar Antwerpen verhuisd was, had met dit verstek niets te maken, aangezien ze over geen eigen schepen beschikte, in tegenstelling tot de naties van Kastilië en Biskaje, die Brugge trouw bleven²⁰. Weliswaar was ondertussen aldaar ook het aantal hanzeatische kooplui fel verminderd, maar dit was het gevolg van het verval van hun eigen handelsactiviteit. Indien deze Duitse handelaars er in die tijd reeds ernstig aan dachten hun kantoor van Brugge naar Antwerpen te verplaatsen, zou dit

18. Zie hoofdstuk III, voetnoot 140.

19. Van 1500 tot en met 1519, gedurende een tijdspanne van 20 jaar, waren in het totaal 955 vaartuigen met een gezamenlijke tonnenmaat van zowat 115.238 vaten te Sluis binnengeloodst geworden, wat op een gemiddelde vrachtcapaciteit van ongeveer 120 vaten per schip neerkwam. Van 1520 tot en met 1539 waren het er slechts 511 met in het geheel 85.717 vaten aan draagvermogen, maar met een gemiddelde tonnenmaat per vaartuig van 168 vaten. Zie hoofdstuk III, voetnoten 123 en vlg.

20. MARECHAL, *a.w.*, blz. 48.

nochtans eerst veel later gebeuren. Inmiddels bleven de Brugse wethouders de besprekingen, die daarover op de stedenvergaderingen van de hanze in Duitsland gevoerd werden, met grote aandacht volgen. Op de hanzedagen, gehouden te Lubeck in de loop van juni 1530, waarschuwden de afgevaardigden van Brugge de hanzeaten voor de nadelige gevolgen van zulk een verhuizing voor de economie van de hanze zelf. Tevens trachten ze hen, inzake de bevaarbaarheid van het Zwin en de uitdieping van de vaart, lopend tussen Sluis en Damme, gerust te stellen, door erop te wijzen, dat, nog kort vóór hun afreis naar Lubeck, vier grote Spaanse koopvaarders, elk met een diepgang van drie en een half vadem, bij lage tij, te Sluis binnengevaren waren²¹. Wat ze toen beweerden was juist, daar, volgens de Brugse stadsrekening uit die tijd op 20 mei vier schepen van elk 200 vaten laadvermogen deze haven aangedaan hadden, maar het waren, hetgeen wellicht toen verzwegen werd, de eerste vaartuigen sinds bijna een jaar om zoiets te doen²². Wat de onmiddellijke reactie van de hanzeaten op dit nieuws was, vernemen we niet. Interessant is wel dat beide gegevens over de grootte en de diepgang van de vier Spaanse schepen elkaar aanvullen en dus een goed idee geven van de diepte van het Zwin en van de haven van Sluis, zoniet bij eb, dan toch bij halve vloed, indien we met enige grootspraak van de Bruggelingen rekening willen houden. Wat er ook van zij, in mei en juni van genoemd jaar konden in het totaal een achttal Spaanse vaartuigen, waaronder een admiraalschip, in het Zwin binnengeloodst worden. De wethouders

21. «Ende midts dat zy (de hanzesteden) van ons begheerden te weetene, wat was van de verdiepinghe van t Zwyn ter Sluys ende van de vaert, zoo zeyden wy hemlieden... (dat) noch vier of vyf daghen voor ons vertrecken van Brugghe, waeren in t zelve Zwyn ter Sluys met leeghe watere ghearriveert vier groote Spaensche scepen ende hadden wel drie vaemen en een half waters». GILLIODTS, *Hanse teutonique*, blz. 72. - Zie ook voetnoot 11.

22. Op genoemde datum vinden we inderdaad de aankomst van de vier betrokken eenheden met de namen van de Vlaamse loodsen, die hen ter bestemming gebracht hadden, vermeld in R 1529-1530 (nr 32581), f° 106 r°. - De Brugse schepenen besloten op 12 juni daarna aan de vier Spaanse schippers, die aldus als eersten terug Sluis aangedaan hadden, elk vier ellen satijn voor een wambuis toe te kennen, dit na hen te hebben laten beloven «t zelve Zwyn te voorderene ende recommanderene naer hueren vermoghene». GILLIODTS, *Etaple*, dl. II, blz. 594, nr. 1570. - Brugge, Stadsarch. reg. Civ. Sent. 1529-1530, f° 118 r°.

van Brugge, gelukkig met deze terugkeer na twee jaar afwezigheid, drongen dan ook bij de kapitein en de schippers van deze schepen erop aan bij een volgende gelegenheid met hun eenheden nogmaals Sluis aan te doen en vroegen hen bij de andere Spaanse patroons over de toestand van het Zwin zulksdanig verslag uit te brengen, dat die overtuigd zouden kunnen worden om eveneens aldaar terug te keren. Om de aangekomen kapitein en schippers in die zin gunstig te beïnvloeden, schonken ze de eerste een wambuis in fluweel en de anderen elk een in satijn²³.

De vreemde, meer bepaald Spaanse koopvaardij op Sluis verliep vanaf 1530 opnieuw met meer regelmaat, dit klaarblijkelijk als gevolg van het wapenbestand, dat kort voordien tussen Karel V en Frans I gesloten geworden was. Opvallend daarbij is de verdere stijging van het vrachtvermogen van de binnengeloodste Spaanse vaartuigen. Schepen met een tonnenmaat van 250 of meer vaten waren voortaan te Sluis geen zeldzaamheid meer. Ook werden aldaar jaarlijks soms meerdere smaldelen en zelfs vloten, bestaande uit zulke grote eenheden, binnengeleid, wat toch nog altijd veelbetekenend voor de toenmalige toegankelijkheid van het Zwin en de haven van Sluis, althans op bepaalde tijdstippen van gunstige waterstand, was. Feitelijk waren deze vlootbezoeken aan de onverdrotene bemoeiingen van de Brugse schepenen te danken. Dezen deden inderdaad vanaf 1537 meer en meer beroep, zowel op de Vlaamse loodsen, als op de kapitein en de meesters of schippers van de Spaanse vloot, om de koopvaardij op Sluis maar niet in de steek te laten, wat met de belofte en de toekenning van gratificaties gepaard ging. De Vlaamse piloten ontvingen voor het binnenloodsen van de vreemde schepen verhoging van drinkgeld, terwijl de kapitein met een premie in speciën, een kostbaar geschenk of een wambuis in fluweel en de schippers met zulk een kledingstuk of stuk stof in satijn begiftigd werden²⁴. De reden voor deze handelwijze moet misschien gezocht worden in de neiging van de Spaanse schippers om voortaan, wegens het toegenomen gevaar voor stranding in de toegangsgeul vóór Sluis, op de rede te gaan op

23. Zie hoofdstuk III, voetnoot 144.

24. Zie hoofdstuk III, voetnoten 152 en volgende.

«de Noord», de ligplaats nabij het Hazegras te Knokke, in de inkom van het Zwin, waar desnoods op lichters overgeladen kon worden²⁵. Enkele spectaculaire strandingen van schepen in de «pas» vóór Sluis en op de schorren van het Zwin in 1538 en 1539 stelden de Spanjaarden in het gelijk, alhoewel de gestrande vaartuigen door toedoen van de stad Brugge terug vlottend gebracht konden worden²⁶. Toch bleven de Spaanse koopvaarders vooralsnog Sluis verder aandoen. Niet zonder enige overdrijving wellicht, beweerden de Bruggelingen in 1539 dan ook, bij monde van de keizer zelf, in diens ordonnantie van 24 september van

25. «Et... que aucuns avoient advise, que soubz pretext, que les plus apparens dangiers, que lesdis navires ont a souffrir, en arrivant au port de l'Escluse, seroient dedens les estreictz du port ou havene, a cause que la parfondeur dudit port se change souvent, qu'il seroit bon de ordonner que les pilotes ne seroient tenuz mener les navires plus avant que jusques au Nordt, auquel lieu les navires sont en seurte et hors dangier et que l'on ordonneroit aucuns pilotes demourans audit Escluse pour mener lesdits navires d'illec dedens ledit port ou havene...». L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges*. Brugge, twee delen, 1910-1902, dl. I, blz. 307-311. Voorstellen van de magistraat van Brugge aan de consuls en kooplui van de Spaanse natie binnen die stad tot verbetering van het loodswezen. Zonder datum, waarschijnlijk van 1538 of 1539. Zie blz. 310. - Begin juni 1538 was de Spaanse vloot, na eind mei vóór het Zwin te zijn aangekomen, aldaar «an de Noordt» gaan liggen. Daar de Vlaamse piloten en de schippers, aan wie gevraagd geworden was deze vloot te Sluis binnen te loodsen, ontevreden waren, dienden de Brugse schepenen, hun afgevaardigden zowel naar de betrokken loodsen langs de kust, als naar de Spaanse schepen te sturen, ten einde de gerezen moeilijkheden te bespreken en te bekomen dat die vaartuigen toch zouden worden binnengeleid. R 1537-1538 (nr. 32589), f° 62 r° en v°. - Voor de lokalisatie van «de Noord», zie Coornaert, *a.w.*, blz. 69, 76, 80, 358-359 (kaart nr. 7) en 399-400 (alf. register nr. 183). - Op de kust van Kadzand lag «Stijlenoord» of «de Stille Noord» tegenover «de Noord» van Knokke. Er bevond zich ook een plaats genaamd «de Noord» tussen Breskens en Nieuwerhaven op Groede. Deze drie «oorden» of aanwassen waren door de binnenschippers, die er met hun lichters voorbijvoeren, goed gekend.

26. De Brugse magistraat bekostigde in het begin van 1538 niet minder dan 94 lb. 10 s. 7 d. groten «omme t upvloyen ende in t drooghe stellene (van) een Spaens scip, dat by grooter verzuymthede ghepericliteit ende ghesoncken lach in t Zwin voor t pas ter Sluus ter grooter cleenichede ende schade van den zelve Zwene». Nadien werd genoemd wrak door de schepenen verkocht. R 1537-1538 (nr. 32589), f° 60 r°, 63 v° en 82 r°. - Op 22 september 1539 stuurde dezelfde magistraat een pensionaris en een klerk naer «den kanaele», d.i. genoemde «pas» of toegangseul vóór Sluis, om «den scepen, die up t schorre» aldaar «metten storm ghevloyt waren... daer of t helpene». R 1539-1540 (nr. 32591), f° 55 r°.

dat jaar, dat de diepte en de bevaarbaarheid van het Zwin alsdan nog even goed waren, als zestig jaar voordien en de schuld voor alle navigatiemoeilijkheden aldaar schoven ze resoluut op de rug van sommige onervaren Vlaamse stuurlui, die, onbevoegd, als loodsen dorsten optreden. Dit wettigde overigens, volgens hen, de uitvaardiging door de vorst van genoemd plakkaat, dat de pilotage op het Zwin opnieuw reglementeerde²⁷. Meer nuchter en zakelijk was de verklaring nadien op 4 mei 1540 door de Brugse stedelijke greffier ten behoeve van de hanzeaten op papier gesteld, waaruit bleek dat alsdan het Zwin te Sluis, bij eb, op de ondiepste plaatsen 9 voet diep was en dat, bij kalme vloed, er schepen met een diepgang van 2 ½ vadem konden binnenlopen²⁸. Of deze informatie echt geruststellend genoemd kon worden, is twijfelachtig. Berustend of niet op juiste gegevens van peilingen, hield ze toch in ieder geval impliciet de bekentenis in van de vrees voor de verdere desertie van de vreemde kooplui en schippers, waaronder ook die van de Duitse hanze²⁹.

27. «Ter causen diverse stiermans... lettelt of niet geexperimenteert in t faict van der... pilotaige, noch... bekennde den inganck van den... Zwene..., en hebben dezelve (Spaanse) scepen niet connen inbringen zonder dezelve... te doen geraecken t zant ofte bancken ofte platen, daer ontrent lighhende, ende die in grooten pericle te stellene van bedorven te zyne, daerby zy niet alleenlic groote scade ghedaen hebben den scippers ende coopliden..., nemaer oick grootelick geblameert ende gediffameert de voorseyde havene, zonder cause of redene, by(dien) dat t zelve Zwein alzo goed es van diepte ende anderssins, als t zelve gheweest heift over zestich jaren ende tyts meer...». CH. LAURENT, J. LA-MEERE et H. SIMONT, *Recueil des anciennes ordonnances de la Belgique*, IIe série, *recueil des ordonnances des Pays-Bas sous le règne de Charles-Quint*, dl. 4, 1537-1543, Brussel, 1907, blz. 138-140, keizerlijke verordening betreffende de organisatie van het loodswezen in het Zwin van 24 sept. 1539. Zie blz. 139. - Zie verder hoofdstuk II, voetnoot 90.

28. «Memorie omme myn heere den secretaris van den coopliden van der Duytsche hanze. T Zwein ter Sluys ten alder leechste watere ende ten alder ondiepste es diepe van neghen voeten ende, ten halfven vloede, zo moghen de scepen daer inne commen diepe te twee vamen ende een half». Getekend : «De al uwe Adolf van Pamele, greffier van Brugghe». Keulen, Historisches Archiv der Stadt, E 1, 14. - « K. HÖHLBAUM, *Kölner Inventar*, 169, onder de datum 4 mei 1540.

29. In 1538 en 1539 hadden telkens in de loop van het jaar een drietal hanzeatische vaartuigen Sluis aangedaan. Ook de volgende jaren kwamen aldaar soms nog hanzeatische schepen aan. Zie hoofdstuk III, voetnoten 156 en 157.

In 1542 was er tussen Karel V en Frans I opnieuw oorlog uitgebroken. Dat jaar konden te Sluis alleen maar gedurende de maanden maart tot en met juli vreemde schepen binnengeloodst worden en het waren er maar zes, alle komend uit Spanje. De achterstand werd evenwel in 1543 ingelopen, vermits toen aldaar niet minder dan 54 koopvaarders aankwamen. Onder de Spaanse vaartuigen, die in 1547 en 1548 het Zwin aandeden, waren er nu zelfs eenheden van 400 vaten, die onmiskenbaar een grote diepgang moeten gehad hebben. Indien we geen eenheden met nog een grotere tonnenmaat Sluis zien binnenvaren, dan is het duidelijk waarom. Hun grootte liet dit niet meer toe. Er was dus alsdan, inzake de toegankelijkheid van het Zwin en de haven van Sluis, voor de toenmalige grote vaartuigen een grens bereikt, die, om veiligheidsredenen, nog moeilijk ongestraft overschreden kon worden. Deze veiligheidsgrens lag ongetwijfeld niet lager, dan in andere getijdenhavens van het dektagebied van de Nederlanden of de Noordzeekust van Duitsland, verre van daar zelfs. Overigens waren de Bruggelingen ervan overtuigd of deden ze alsof, dat, dank zij de massale toevoer van water langs het kanaal ten zuiden van Oostburg, het debiet van het Zwin er goed op vooruitgegaan was en dat nog verdere verbetering te verwachten was. Dit blijkt uit een smeekschrift, dat ze in januari 1547 aan de deken en het kapittel van de Sint-Donaaskerk in hun stad richtten met het verzoek om geldelijke steun van de geestelijkheid voor de verwezenlijking van een nieuw plan, namelijk de ont-dubbeling van de waterweg tussen Damme en de «pas» te Sluis door het graven van een zoetwaterkanaal of «verse» vaart, evenwijdig aan de reeds bestaande «zoute» vaart³⁰. Uit een concept, dat in die tijd door de bekende schilder Lanceloot Blondeel getekend geworden was, blijkt zelfs dat sommigen alsdan aan niet minder dan aan een direkte verbinding met de zeekust zouden gedacht hebben, maar zover kwam het vooralsnog niet.

30. «Dat nu niet en resteert dan te remedierene ten dooden stroomen tusschen Sluus ende Damme ende maken tusschen twee een goede navigatie... t welcke doenelick es, mids delvende ende beleedende... een varssche vaert van Damme totter Sluus... De zelve varssche vaert, ghesepareirt an de noortzyde van der zoute... maer nochtans, die men beteren zal... zo dat men hem altyts zal moghen behelpen ter navigatie, zo wel metter zoute als metter varssche». Stuk van 1547. Zie bijlage VI.

Met het graven van het nieuwe kanaal werd in 1548 toch een aanvang gemaakt en in 1550 was het projekt uitgevoerd. Toch zouden de Bruggelingen weldra inzien, dat door de ontdebbele waterweg naar Sluis niet alles opgelost was, alhoewel, volgens de bekende Florentijnse schrijver, L. Guiccardini, het nieuwe kanaal, dank zij zijn zeesluis, voor zeeschepen met een tonnenmaat gaande eventjes tot meer dan 400 vaten, toegankelijk zou geweest zijn³¹.

Ondanks de goede vooruitzichten, die de stad Brugge koesterde en die op het herstel van de vroegere economische welvaart van de gemeente moesten uitlopen, begon de desertie van de Spaanse koopvaarders vanaf 1547 bedenkelijke vormen aan te nemen en dit onder invloed van de talrijker wordende strandingen in het Zwin. Zulk een stranding, die op 5 mei van dat jaar aldaar plaatsgreep, illustreert op treffende wijze deze toestand. Een Spaans schip, de «Madre de Dyos», met een grootte van 350 vaten, was toen, bij het binnenvaren in het Zwin, nabij Sluis, op de zandbank, genaamd «de Zeven Torren», vastgelopen en er twee etmalen blijven liggen, niettegenstaande een Vlaamse loods aan boord was. Het schip, geladen met wol, zou daardoor, naar het zeggen van zijn schipper, een averij ten bedrage van 500 gouden dukaten geleden hebben, schade, die de kooplui, voor wie de vracht vervoerd werd, weigerden te vergoeden. Aan de consuls van de Spaanse natie, vóór wie dit geschil in arbitrage gebracht geworden was, verklaarde de schipper, dat hij, wegens de grootte van zijn vaartuig, gewoon was, niet Sluis, maar Arnemuiden aan te doen en dit reeds vijf keer voordien al gedaan had. Ditmaal evenwel, uitzonderlijk, wegens een opkomende storm, zou hij, naar zijn zeggen, van zijn gewone reisroute hebben moeten afwijken, om in de Zwinhaven schuil te gaan met de

31. COORNAERT, a.w., blz. 81-82 en 360-361 (kaart 8) - J. DE SMET, *De oude kaarten van de streek van het Zwin en de Brugse haven in de middeleeuwen in West-Vlaanderen*, dl X, Tielt, 1961, blz. 169-173. - A. DE SMET, *De geschiedenis van het Zwin*. Antwerpen, 1939, blz. 26. - A. SCHOUTEET, *Stadsarchief Brugge : catalogus van kaarten en plannen*. Brugge, 1972, blz. 13, nrs. 16 en 17, en platen II en III - L. GUICCIARDINI, *Description de tous les Pays-Bas*. Antwerpen, 1567, verbo «Bruges».

gekende gevolgen³². De verweerders weerlegden deze argumentatie door erop te wijzen, dat, alhoewel de eiser, volgens zijn vrachtbrief, zowel Arnemuiden, als Sluis mocht aandoen, hij op dat stuk, zoals de andere schippers, de onderrichtingen van zijn vlootoverste te volgen had. Welnu, zo verklaarden ze verder, al de eenheden van de betrokken vloot waren toen te Sluis binnengevaren en daaronder bevonden er zich zelfs enkele met een even grote tonnenmaat, als die van het geteisterde vaartuig. Vervolgens onthulden ze de ware reden, die de eiser ertoe aangezet zou hebben eerder Sluis, dan Arnemuiden binnen te lopen, namelijk de hogere opbrengst van het vrachtgeld voor de balen aangevoerde wol in de eerste van beide havens. Ten slotte beweerden ze, dat, bij het binnenvaren in het Zwin en de haven van Sluis, zowel grote, als kleine schepen hetzelfde risico liepen aldaar op een zandplaat te stranden. De consuls van de Spaanse natie deden, nadat ze door enkele schrijnwerkers en zeelui de romp van het beschadigde vaartuig hadden laten onderzoeken, uitspraak in deze zaak. Ze wezen de eis van de klager tot het krijgen van schadevergoeding, als zijnde onontvankelijk, eenvoudig van de hand³³. Interessant is wel, dat we de gegevens uit

32. «Remonstrant icellui demandeur (maistre de la navire), que (le 5 mai) icelle navire... contenans trois cens et cinquante tonneaulx... ne pavoit seurement entrer a l'Escluse..., constraint a il este par le vent contraire... d'entrer a l'Escluse a grand dangier... combien qu'il avoit son pilote de Flandres. Et ayant passe la posada pour venier devant le chasteau de l'Escluse et saulver sa navire et marchandises, icelle toucha sur ung banck, nomme de Zeven Torren, et faillut illec demourer deux jours et deux nyets, jusques a ce que la plus grand part de la marchandise fust deschargee, dont le corps d'icelle navire receust grand dommage et interest, montant a cinq cens ducats d'or...». GILLIODTS, *Cons. d'Espagne*, dl. I, blz. 339-341, uitspraak van de consuls van de Spaanse natie te Brugge in het geschil inzake de schipbreuk, Stuk van 22 dec. 1548. - Met «la posada» werd «de passe» of het toegangskanaal tot de haven van Sluis bedoeld.

33. «Car il apperra par la charte partie, (qu'il se offrist et obliga porter et mener par sadite navire lesdites marchandises en l'Escluse ou Armude... (et) que il estoit... tenu et oblige de suivre son capitaine et aultres navires, lesquels entrerent tous a l'Escluse, dont en avoient aucunes aussi grandes que estoit sa navire. Mais plustost choisit il l'Escluse, que Armude, a cause du frest et gain; que l'on paye de chacune bale, assavoir deux pattars plus en entrant en l'Escluse, que en Armude. Et ne gist point le dangier en la grandeur de la navire, car l'on voit que les petites touchent les plates parfois aussi bien que les grandes». Ibidem. - «Les plates»: de zandbanken of zandplaten in het Zwin.

dit oordeel aan die voorkomend in de Brugse stadsrekening over het boekjaar 1546-1547 kunnen toetsen. Op 5 mei 1547 was te Sluis inderdaad door een piloot uit Wenduine een Spaanse koopvaarder van 350 vaten binnengeloodst geworden, zonder dat er evenwel van diens stranding enige melding gemaakt wordt. Op dezelfde dag kwamen aldaar nog 13 andere, meestal grote Spaanse schepen toe, waaronder twee van 300 vaten en een zelfs van 400 vaten, wat zeker wel het zoveelste bewijs van de goede toegankelijkheid van het Zwin gedurende de gunstige getijden van het seizoen en het jaar leverde³⁴. Toch was de stranding van een groot vaartuig in deze inham of vóór Sluis voortaan geen eigenlijk alleenstaand feit meer. Zo kon in de loop van juni 1548 slechts met behulp van een roeiboot, voorzien van eventjes dertig Vlaamse schippers, een grote Spaanse koopvaarder, geladen met wol, die op de zandbank, de «Peerdemarct», aan de Kadzandse zijde van het Zwin, verzeild geraakt was, uit zijn netelige positie gehaald of gesleept en zonder averij van belang te Sluis binnengebracht worden³⁵. Hetzelfde jaar werd een ander Spaans vaartuig, dat nabij Reigersvliet, in de inkom van de inham, aan de grond zeilde, eveneens terug op dreef gebracht³⁶. Verder wordt nog, begin oktober 1549, van de stranding van een Spaans vaartuig, gepiloteerd dan nog door een Vlaamse loods en 250 vaten groot, op «de Plate», de zandbank vóór Sluis, gewag ge-

34. R 1546-1547 (nr. 32598), f° 89 r° - 91 v°. - Het is niet duidelijk of de Spaanse vloot toen bij haar aankomst op «de Noord» was gaan liggen. Voordien, in sept. en okt. 1546, was dit wel zo geweest met een vorige vloot uit Spanje of een smaldeel ervan. Ibidem, f° 64 r°. - Zie hoofdstuk III, voetnoot 169.

35. De redding van het gestrande vaartuig stond onder de leiding van Jan Breidele, «clercq ende bewaerdere van der rechte van den staepelen» te Sluis. Het kwam er op aan het schip «t helpene sauverene ende af te wyndene met machte ende binnen t ghetide van de zee», waarin men slaagde. Daarbij was ook Anthuenis Musaert, de bewaarder van de tonnen, behulpzaam. Bij de aktie verloren drie loodsen een groot anker en een drietal riemen. R 1547-1548 (nr. 32599), f° 82 v°-85 r° en 100 v°.

36. Het was Anthuenis Musaert, de bewaarder van de tonnen, die, nadat hij zich met zijn «huede» of boot ter plaatse begeven had, het vaartuig weer vlot kon krijgen. R 1548-1549 (nr. 32600), f° 88 v° - 89 r°.

maakt³⁷. Begin april 1550 kwam nogmaals een Spaans koopvaarder, geleid door een Vlaamse loods, op het zand terecht en diende door enkele ter hulp gesnelde piloten bijgestaan te worden³⁸. Weliswaar kon in elk van deze gevallen schipbreuk vermeden worden, maar toch moet het zo geweest zijn, dat het vertrouwen in de bevaarbaarheid van het Zwin en de bekwaamheid van de Vlaamse loodsen blijkbaar voorgoed geschokt geworden waren.

Dat omstreeks 1550 een keerpunt in de Spaanse koopvaardij op Sluis intrad, was een gevolg niet alleen van de vrees voor stranding en schipbreuk, maar ook van verschillende andere omstandigheden, waaronder de hervatting van de oorlog tussen Karel V en de nieuwe Franse koning Hendrik II en vooral van het voortschrijdend economisch verval van Brugge. Het aantal Spaanse schepen, dat jaarlijks nog Sluis aandeed, slonk vanaf 1551 zienderogen. Op 9 april van dat jaar zien we weliswaar nog zeven Spaanse koopvaarders het Zwin binnengeloodst worden, zonder dat er daarbij van zware moeilijkheden melding gemaakt werd³⁹. Toch moeten die er geweest zijn, aangezien de Brugse magistraat dezelfde maand door drie groepen piloten, altezamen zevenentwintig man, in het Zwin, meer bepaald in de haven van

37. De loods, Jan Luucx uit Blankenberge, die genoemd schip «an de grondt ende an de plate ghezeilt hadde», ontving dan ook slechts het drinkgeld «over yncckel pylotaeye», namelijk 12 s. 6 d. groten. Een schipper uit Sluis kreeg echter 30 s. groten «ter cause van t groot debvoir ende neerstigheyt, by hem ghe-daen in t secoureren ende assisteren van t sauveren van een Spaensch scip, ghearriveert ter Sluus ende ghezeilt up de plate», waarmede ongetwijfeld hetzelfde vaartuig bedoeld werd. R 1549-1550 (nr. 32601), f° 84 r° - 86 v°.

38. Anthuenis Musaert, de bewaarder van de tonnen, voer met zijn schip en zijn gezellen uit om het vaartuig, dat tot een formatie van drie Spaanse schepen behoorde, bij te staan. Twee andere loodsen uit Sluis, «die ghemant hadden de voornoemde twee (andere) Spaensche scepen voor Heyst», hielpen eveneens bij deze redding. Ibidem.

39. Het aantal vreemde koopvaarders, dat jaarlijks Sluis nog aandeed, was sinds 1549 fel aan het verminderen, vermits het dat jaar en het volgende telkens slechts 16 eenheden bedroeg. Het Spaans smaldeel, dat op 9 april 1551 aldaar binnenvoer, bestond uit twee eenheden van respectievelijk 150 en 200 vaten, twee van elk 250 vaten en drie van elk 300 vaten. Enkele dagen later arriveerde er nog een Spaans vaartuig van 200 vaten. R 1548-1549 (nr. 32600), f° 88 r° - 91 r°, R 1549-1550 (nr. 32601), f° 84 r° - 86 v°, en R 1550-1551 (nr. 32602), f° 87 r° - 88 v°.

Sluis, bij lage tij, de nodige peilingen en metingen liet doen, ten einde juist te weten waar de diepten en ondiepten er te situeren waren. In de loop van augustus werden deze verrichtingen door drie nieuwe groepen loodsen overgedaan⁴⁰. Ook het volgende jaar grepen te Sluis zulke onderzoekingen plaats, steeds met het doel er de diepten en de ondiepten te merken⁴¹. Impliciet betekende dit, dat, in de ogen van de Brugse wethouders, de vaargeul in het Zwin en het toegangskanaal tot de haven van Sluis alsdan nog steeds goed bevaarbaar waren, als men er maar met de getijden en de aanwijzingen van de drijvende en staande bakens rekening hield. Op 17 september 1552, nadat in de loop van het jaar tot dan toe slechts één vreemd koopvaarder, namelijk een Iers vaartuig, te Sluis gearriveerd was, stuurden de Brugse schepenen voor een volle maand een boot met eenendertig loodsen in zee, ten einde de Spaanse vloot, die verstek gegeven had, op te sporen of op te wachten en binnen het Zwin te leiden, maar zonder enig resultaat⁴². In november voeren weliswaar de Spaanse schepen langs de Vlaamse kust, echter om

40. Reeds voordien, op 21 okt. 1547, had een delegatie van de Brugse magistraat te water een inspectiereis gedaan vanuit Sluis «ende t scepe ghevaeren in de havene van der Zwene totter uuterste ende laetste thonne, merckende ende noterende in diversche plaetsen de diepten van diere ten leeghen waetere». R 1547-1548 (R 32599), f° 58 r°. - De piloten, die, verdeeld in verschillende groepen, in april en augustus of september, de peilingen verrichtten, waren meestal van Wenduine of Blankenberge herkomstig. R 1550-1551 (nr. 32602), f° 88 v°, en R 1551-1552 (nr. 32603), f° 74 v°. In maart 1552 werd, ten behoeve van Pieter Pourbus, schilder, door het Brugse Vrije aan enkele loodsen gevraagd de diepten in het Zwin en nabij het eiland Kadzand aan te duiden, ten einde die in kaart te brengen. Brugge, Rijksarchief, rekening van het Brugse Vrije van 1551-1552, f° 178 v°. - Coornaert, *a.w.*, blz. 76 en voetnoot 125.

41. In juli 1552 werden door twee groepen Blankenbergse loodsen, altezamen 23 man, na peilingen, het nodige gedaan in «de havene van den Zwene ter Sluis, omme te wetene ende zekerlicx te merckene de diepten ende ondiepten van dien». Nadien, in de loop van augustus, werd dit onderzoek door drie nieuwe groepen piloten uit Blankenberge en Wenduine of in het geheel 32 man, nog eens overgedaan. R 1551-1552 (nr. 32603), f° 74 v° - 75 r°, en R 1552-1553 (nr. 32604), f° 74 r°.

42. R 1552-1553 (nr. 32604), f° 74 r° en v°.

Zeeland en niet Sluis aan te doen⁴³. Ook daarna, gedurende de drie eerste volgende jaren, konden geen of slechts enkele vreemde schepen binnengeloodst worden⁴⁴. Wel had in de loop van juli 1553 een hanzeatische delegatie, in gezelschap van enkele vertegenwoordigers van de gemeente Brugge, van uit die stad te water een bezoek aan Damme, Sluis en het Zwin gebracht, om er bevaarbaarheid van de vaart en de haven na te gaan, maar dit was voor de hanzeaten geen aanleiding om enige wijziging te brengen in hun beslissing definitief naar Antwerpen uit te wijken⁴⁵. Eerst in de loop van 1556, na de troonsafstand van Karel V en het wapenbestand, dat in februari van dat jaar met de Franse koning gesloten geworden was, kwamen de Brugse schepenen er opnieuw toe schippers in zee te sturen om de Spaanse vloot op te wachten en desgevallend het Zwin binnen te loodsen, maar zonder veel resultaat⁴⁶. In 1557 lieten ze door twee piloten uit Wenduine de diepten en ondiepten in het Zwin vóór Sluis peilen. Dit gebeurde wellicht om vooraf de juiste veilige weg voor de aankomende Spaanse schepen goed te kennen⁴⁷. Blijkbaar stelde men toen vast dat de toegankelijkheid er niet op achteruit gegaan was. Indien dat jaar slechts zeven koopvaarders, waaronder zes uit Spanje, te Sluis binnengeloodst konden worden, dan was dat nogmaals het gevolg van de oorlogstoe-

43. Op 19 okt. 1552 sloten de Zeeuwse binnenschippers met hun Vlaamse beroepsgenoten een overeenkomst, waardoor voor die ene keer, zij alleen, met uitzondering van een drietal Brugse schippers, zich met de overlading en het vervoer naar Sluis van de zo pas aangevoerde Spaanse wol zouden gelasten. GILLIODTS, *Cons. d'Espagne*, dl. II, blz. 364-366.

44. Zie hoofdstuk III, voetnoten 179 en 180.

45. Op 23 en 24 juli reisden twee wethouders en een «notable poortere» van Brugge «met zekere notable personen, ghecomitteerde van der Duutscher hanse, als van Lubeke, Cuelen, Bremen ende Dansyck, van der stede van Brugghe te water naer Damme ende van daer voorts naer Sluus, hemlieden assisterende ende betooghende de navigacie deser stede, alzo wel van den nyeuwen ghedelfve ende dat daerof dependeert, als ooc van de diepten ende dispocien wesende in de havene van den Zwene, aldaer varende tot buuten de tonnen...». R 1552-1553 (nr. 32604), f° 62 r°. - De officiële verplaatsing van het hanzeatisch kantoor van Brugge naar Antwerpen greep inderdaad in 1553 plaats. MARECHAL, *a.w.*, blz. 45.

46. R 1555-1556 (nr. 32607), f° 76 v° - 77 r°. Zie hoofdstuk III, voetnoot 181.

47. R 1556-1557 (nr. 32608), f° 80 r°, zonder datering, waarschijnlijk begin juli.

stand, vermits de Franse koning alsdan het wapenbestand met de Habsburgers verbroken had⁴⁸. Na deze aankomst, in juli en augustus 1557, duurde het bijna een jaar vooraleer opnieuw Spaanse eenheden met een groot laadvermogen in het Zwin verschenen. Het waren er evenwel maar enkele. Kennelijk waagden de schippers van zulke grote schepen het niet meer Sluis aan te doen en verkozen ze hun vracht in Zeeland te lossen. Dit was althans zo in 1559, toen de Spaanse vloot zich direct daarheen begaf, niettegenstaande de Brugse wethouders enkele loodsen in zee gestuurd hadden om haar eventueel Sluis binnen te leiden⁴⁹. Ondanks het herstel van de vrede datzelfde jaar, was het nu voorgoed gedaan met het traditioneel bezoek van de Spaanse vloten aan deze haven, wat niet wil zeggen, dat er in het vervolg geen afzonderlijke Spaanse eenheden meer zouden aanleggen. De verzanding ten spijt, kon Sluis nog steeds zeeschepen met een niet te grote tonnenmaat en zelfs ganse smaldelen of vloten van zulke vaartuigen ontvangen en een schuilplaats bieden, maar voor de Spaanse schippers had zijn rede grotendeels afgedaan. Voortaan volstond de Zeeuwse en Vlaamse binnenscheepvaart om Brugge aan wol te bevoorraden en daarmee nam de Spaanse natie aldaar genoegen⁵⁰.

48. In het begin van augustus konden een paar van deze Spaanse schepen slechts met behulp van meerdere Vlaamse piloten en schippers binnengeloodst worden. Sommigen onder deze zeelui waren «ter assistencie ghecommen van de voornoemde scepen», anderen hadden in de vaargeul de te volgen weg gezocht, «prouvende de ondiepten». *Ibidem*, f° 80 r° en v°. - Het wapenbestand was in januari 1557 geschonden geworden.

49. In 1558 waren het elf Spaanse vaartuigen, waaronder drie van 200 vaten, een van 250 vaten en een van 275 vaten. R 1557-1558 (nr. 32609), f° 86 v° - 87 r°. - Zes loodsen werden op 15 juli 1559 met genoemd doel in zee gestuurd. R 1558-1559 (R 32610), f° 79 v°.

50. Op 23 juni 1559 sloten de kooplui van de naties van Spanje, Biskaje en Navarra met de dekens van het Brugse schippersambacht een akkoord in dertien punten, ter aanvulling van de vroegere overeenkomst van 1545, betreffende de overlading, het vervoer en de ontlading van de goederen aangekomen te Sluis of uit Zeeland en herkomstig van Spaanse schepen, alsmede aangaande de te verschuldigen vrachtgelden. Soortgelijke regeling troffen ze ook met de binnenschippers van Middelburg voor de duur van tien jaar. GILLIODTS, *Consulat d'Espagne*, dl. II, blz. 375-377. - Voor het akkoord, dat op 22 december 1545 met de Brugse schippers afgesloten werd, zie *ibidem*, dl. I, blz. 332-335. - Zie ook de voetnoten 25 en 43.

Wie zou denken, dat de desertie van de Spaanse koopvaarders het einde van de maritieme rol van het Zwin en Brugge betekende, houdt geen rekening met het spel van het toeval in de geschiedenis, noch met de sterke levenswil van de Bruggelingen zelf. In het begin van 1558 was de havenstad en enclave Calais, waar zich de stapel van de Engelse wol bevond, door de Fransen veroverd en ingelijfd geworden. Datzelfde jaar nog verkregen de Bruggelingen dat deze stapel binnen hun stad gevestigd werd⁵¹. Dank zij het spoedig herstel van de vrede tussen Filips II en de Franse koning, zien we dan ook vanaf dat jaar de Engelse vlotten, geladen met wol en vachten, het Zwin binnenvaren en te Sluis hun ladingen lossen⁵². Dit jaarlijks vlootbezoek gebeurde met talrijke vaartuigen, die meestal van kleinere tonnenmaat dan de Spaanse schepen waren, vermits het geweten is, dat ze over het algemeen de 100 vaten niet overschreden⁵³. Aldus bestond de Engelse vloot, die op 20 augustus 1559 het Zwin binnenvoer, uit niet minder dan 54 eenheden. Voor het binnenvoeren van zulke grote of minder grote formaties volstonden, wat opvallend is, slechts enkele Vlaamse piloten of schippers. De te Sluis aangevoerde en geloste Engelse wol, werd er, zoals de Spaanse, in lichters, met bestemming naar Brugge overgeladen⁵⁴. Daar de «zoute» vaart, die deze stad over

51. MARECHAL, *a.w.*, blz. 53. - GILLIODTS, *Etaple*, dl. III, blz. 114-115, nr. 1789, en blz. 124-125, nr. 1792.

52. Reeds op 30 juli 1558 ontvingen de Brugse schepenen het bericht «hoe die van den stapele van advyse waeren zeere corts te Brugghe te commene ende bovendien gheladen hadden wel tzeestich scepen, daermede zy ooc meenden naar Brugghe te commene». Kort daarop kreeg een groep schippers samen 5 lb. 15 s. groten om «in t Zwin ghepyloteert t hebbene eene vlote van 37 scepen, gheladen met Inghelsche wulle ende vachten». Voor de overlading en het vervoer van deze lading bekostigde de stad Brugge in het totaal 70 lb. groten. GILLIODTS, *a.w.*, dl. III, blz. 110, en R 1557-1558 (nr. 32609), f° 75 r° en 87 v°. - In R 1558-1559 (nr. 32610), f° 79 v°, zonder nadere datering, is er sprake van 470 «pocketten» wol en 42.340 vachten.

53. W. BRULEZ et JAN CRAEYBECKX, *Les escales*, blz. 424, voetnoot 29. - O. DE SMEDT, *De Engelse natie te Antwerpen, in de 16de eeuw*, Antwerpen, 1954, dl. II, blz. 266.

54. De Vlaamse loodsen en schippers waren in 1559 de Engelse vloot tot onder Engeland tegemoet gevaren. De hoeveelheid grondstof, die toen te Sluis uit de Engelse vaartuigen gelost werd, om vervolgens met binnenschepen naar Brugge

Damme met het Zwin verbond, wegens te lage waterstanden voor de binnenscheepvaart ongeschikt geworden was, deden de Bruggelingen de reeds lang ontworpen nieuwe waterweg, die ook voor zeeschepen bevaarbaar zijn moest, aanleggen⁵⁵. Deze «nieuwe varsche vaert», die in 1566 in gebruik genomen kon worden, kwam tot stand door de verbinding van een bestaande waterloop, namelijk het Oude Zwin, waaraan Brugge gelegen was, met het eigenlijke Zwin nabij Hoeke. Daar ze ten westen van Damme liep, was de doorvaart doorheen die stad nu uiteengeschied, wat een winstpunt had moeten betekenen⁵⁶. Inderdaad zou ook dit experiment, na enkele jaren, blijken aan de gestelde verwachtingen niet te kunnen beantwoorden, althans niet voor wat het verkeer van de zeeschepen betrof, aangezien de diepte van het nieuwe kanaal maar 12 voet bedroeg⁵⁷. Toch

overgebracht te worden, bedroeg 3221 «pocketten» wol en 165.450 vachten. R 1558-1559 (nr. 32610), f° 79 v° - 80 r°. - Tot 1566 werden de ladingen Engelse wol en vachten te Sluis in lichters overgeslagen. R 1565-1566 (nr. 32617), f° 80 v°, en R 1566-1567 (nr. 32618), f° 82 r° - COORNAERT, *a.w.*, blz. 83 en 87.

55. Op 28 aug. 1558 stuurde de stad Brugge haar afgevaardigde naar Damme met de opdracht aldaar «te doen maken passaege van de scepen, gheladen met Spaengscher wulle». Tijdens dat boekjaar werden door een negental Brugse of andere schippers «uut diversche scepen in huerlieder seyen van uute zouter vaert in de varssche over gheslegghen» 1385 balen Spaanse wol met bestemming Brugge en dit op kosten van die gemeente. R 1557-1558 (nr. 32609), f° 76 v° - Het boekjaar daarop betrof dergelijke overlading slechts 95 balen en 215 zakken Spaanse wol. R 1558-1559 (nr. 32610), f° 79 v° - 80 r°. - Nadien vinden we in de Brugse stadsrekeningen zulke uitgaven voor het overslaan van Spaanse wol niet meer vermeld. - Voor de Engelse wol, zie de voetnoten 52 en 54.

56. Het nieuwe kanaal liep van Brugge over Koolkerke, Peereboom, Lembeke, Monnikerede en Hoeke tot Sluis en volgde aldus tot Peereboom de bedding van het Oude Zwin, dat eertijds te Reigersvliet, ten westen van Mude, in de eigenlijke monding van het Zwin uitmondde. Dit Oude Zwin was de westelijke, in onbruik geraakte arm, van de Zwindelta. H. VAN WERVEKE, *Brugge en Antwerpen*, blz. 42, 43 en 108. - DE SMET, *Het Zwin*, blz. 27. - Brugge, Stadhuis, Kaart van het Brugse Vrije, geschilderd door P. Pourbus tussen 1562 en 1564. - SCHOUTEET, *a.w.*, blz. 13, nrs. 16 en 17, platen II en III. - COORNAERT, *a.w.*, blz. 83.

57. Fernade Mines, meester van het Spaanse vaartuig in 1566 «eerst ghecommen zynde duer de nieuwe varsche vaert» en zijn piloot ontvingen elk van de stad Brugge drinkgeld. Dit was ook zo voor de vier Vlaamse loodsen, die het schip «in de nieuwe vaert» gebracht hadden. Een andere Vlaamse schipper kreeg een vergoeding voor zijn onkosten, «ghedaen in t inhalen van zekere Spaenschen

verkeerden de Bruggelingen nog steeds in de overtuiging, dat het Zwin en de haven van Sluis, mits het in acht nemen van de gebruikelijke voorzorgen, nog steeds voor alle zeeschepen toegankelijk bleef. De stad had zich immers in 1566 door aankoop in het bezit van de heerlijkheid Sluis gesteld⁵⁸. Soms verschenen in de haven aldaar inderdaad nog grote vlootformaties, zoals in 1567 toen er in april en augustus achtereenvolgens vier Engelse vloten, geladen met wol en vachten binnenvoeren⁵⁹. In september 1571 arriveerde er zelfs nog een Spaans smaldeel bestaande uit een dertiental eenheden⁶⁰. Ook de Brugse binnenschipperij was toen nog zeer bedrijvig, alhoewel kennelijk door de Zeeuwse voorbijgestreefd meer bepaald op het traject tussen Sluis en Brugge zelf⁶¹. Na de val van Rammekens, de

scepe duer de nyeuwe varsche vaert». R 1565-1566 (nr. 32617), f° 80 v° - 81 r°, zonder datering. - Tijdens het boekjaar 1567-1568 (nr. 32619), is er sprake van een Spaans schip van 114 vaten, dat in de nieuwe vaart in de richting van Brugge voer en van nog zes andere Spaanse vaartuigen, die dit ook deden, waaronder een van 55 vaten. Dit geeft een idee van de capaciteit van de nieuwe waterweg voor zeeschepen. Zie f° 76 v° - De volgende Brugse stadsrekeningen vermelden nog wel de aankomst van enkele Spaanse wolschepen, waaronder eenheden met een tonnenmaat van 160 tot 200 vaten, die te Sluis waren komen aanleggen, maar gewagen niet van hun doorvaart naar Brugge. R 1568-1569 (nr. 32620), f° 75 r° en v°, en 1569-1570 (nr. 32621), f° 70 r° en v°. - In de loop van mei 1567 was een delegatie van de Brugse magistraat «den diepten van den Zwene ter Sluus tot buuten den baectonnen» en van het kanaal van Oostburg gaan inspecteren. R 1566-1567 (nr. 32618), f° 68 v°.

58. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Mémoriaux de Bruges (Essais d'archéologie brugeoise, III)* dl. 2, Brugge, 1920, blz. 65, nr. 486, stuk van 22 maart 1568. De eigenlijke akte van aankoop dateert van 5 jan. 1566.

59. R 1566-1567 (nr. 32618), f° 82 r° en v°. - Tijdens het daaropvolgend boekjaar is er, zonder aanduiding van datum, sprake van «den ancommene van 25 Inghelsche scepen in t Zwein ter Sluus». R 1567-1568 (nr. 32619), f° 81 v°.

60. Elf eenheden van dit smaldeel arriveerden er op 14 en 15 sept. en de twee overige op 23 en 25 sept. Nadien, in nov. en febr., kwamen er nog twee Spaanse koopvaarders aan. R 1570-1571 (nr. 32622), f° 70 r°. - Gedurende het daaropvolgend boekjaar werden door de Vlaamse piloten in het totaal 41 Spaanse vaartuigen, benevens de vloot van hertog de Medina Celi, waarschijnlijk een oorlogsvloot, te Sluis binnengeloodst. R 1571-1572 (nr. 32623), rubriek «uutgheven van drincghelt», zonder nummering van de folio's.

61. Op 4 nov. 1568 sloten de consuls van de naties van Spanje, Biskaje en Navarra met de binnenschippers van Brugge een nieuw akkoord, aangaande het vervoer van goederen te water tussen die stad en Zeeland in beide richtingen.

voorhaven van Middelburg, in 1573 in de handen van de rebellen, waardoor aan de regelmatige aanvoer van Spaanse wol uit Zeeland een einde gesteld werd, ging de aandacht van de Brugse wethouders, niettegenstaande de beroerde politieke toestand, waarin het land verkeerde, nog steeds naar het probleem van de bevaarbaarheid van het Zwin en de pas vóór Sluis. In 1581 dachten ze er zelf ernstig aan, naar het voorbeeld van wat te Zierikzee gedaan werd, met een «mol» of baggerboot aan uitbagering te doen. In ieder geval dienden de boeien dringend verlegd te worden⁶². In 1583 stuurden de Brugse wethouders een

Ook met de schippers van Middelburg en Arnemuiden kon soortgelijke overeenkomst aangegaan worden. Laatstgenoemden verkregen daardoor voor het eerst de toelating de wolvrachten, die zij voordien slechts tot Sluis mochten brengen, voortaan verder langs de nieuwe verse vaart door te voeren en aan de «wolvecaye ofte Sinte Jansbrugghen» te Brugge te lossen. GILLIODTS, *Consulat d'Espagne*, dl. II, blz. 426-428. - Brugge, Stadsarchief, Spaans Consulaat, charter nr. 157 (en niet 161, zoals aangeduid bij Gilliodts). - GOTTSCHALK, *Het verval van Brugge*, blz. 23. - W.S. UNGER, *Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken tijd* (R.G.P., nr. 75), dl. III, 's Gravenhage, 1931, nr. 884. - Volgens de rekeningen van de Zeeuwse tol te Arnemuiden vertrokken aldaar in 1570 in het totaal 3065 vaartuigen, waaronder 1620 Vlaamse. Van deze laatste waren er niet minder dan 574 uit Brugge herkomstig. Van Werveke, a.w., blz. 108. - O. DE SMEDT, *De Engelse natie*, blz. 272-273.

62. In de loop van mei 1577 trok een afvaardiging van de Brugse magistraat naar Sluis «visiterende ende tintende de diepten van den Zwene tot over de uiterste thonne ofte bake», om vandaar oostwaarts verder te reizen, dit blijkbaar in het kader van de jaarlijkse inspectie van de waterstaat. R 1576-1577 (nr. 32628), f° 54 r°. - In 1581, na dit gebruikelijk geworden jaarlijks inspectie van de maand mei, waren de Brugse wethouders van oordeel dat een tweede onderzoek diende uitgevoerd te worden «ter cause van t verlopen van de diepte, t versanden van den Zwene, oick in t uuytcompste van den passe van der Sluus ende voor de stede», maar wegens «andere upghevalen affairen» kwam daarvan voorlopig niets terecht. Wel stuurden ze eind mei Jan van der Schilde, de «bakeman», en een «schipwerckere», alsmede de voornaamste tesorier en de pensionaris van de stad naar Zierikzee om aldaar «patroen te nemene ende geïnstrueert te wordene van t fantsoen ende operatie van de mol, daermede men t Zyerycxee ghewone was d havene dype te houdene, en waaraan men nu ook te Sluis grote behoefte had. Begin juni trok opnieuw een afvaardiging van de Brugse magistraat naar Sluis, ditmaal om er met de burgemeester, greffier en «dyverssche oude zeelyden» te spreken over «t patroen van den mol, van Zyericxee ghebrocht, en het te wercke legghen van dyen tot verdiepynghe van den passe». Nadien blijkt er van deze uitbaggeringswerken evenmin veel terecht te zijn gekomen. Wel werden twee bakentonnen aangekocht. R 1580-1581 (niet te Brussel), f° 34 v°, 36 r° en 46 v°. - De «mol» was een schuit met platte bodem, maar vooraan puntig, die men gebruikte om, door omwoelen van het slijk of de grond, een vaargeul te baggeren en uit te diepen.

commissie van onderzoek naar het kanaal van Oostburg, ten einde na te gaan hoe men die waterweg, die nagenoeg volledig dreigde droog te vallen, opnieuw voor de binnenscheepvaart beschikbaar zou kunnen maken. Brugge viel evenwel in 1584 in de handen van de koninklijke troepen en werd daardoor voor een drietal jaren van zijn voorhaven Sluis afgesneden. Het gevolg daarvan was, dat de naties van Biskaje, Navarra en Engeland definitief de stad verlieten. Weliswaar kon in 1587 de verbinding met Sluis en de zee hersteld worden, maar dit leverde, wegens de verdere krijgsverrichtingen en de stopzetting van het handelsverkeer over zee naar het Zwin, niet veel meer op. Bovendien kwam van het plan van de Bruggelingen om tussen hun stad en de Leie bij Deinze een kanaal te laten graven, ter oorzaak van het verzet van Gent en Antwerpen, niets terecht. Toen op zeker ogenblik, tegen het einde van de eeuw, toch nog een schip het waagde het Zwin aan te doen, dan was het om vóór het Hazegras, nabij Knokke, te worden gelost, want daar bedroeg de diepte nog 11 voet⁶³. Ongetwijfeld hoopten de Bruggelingen nog steeds de rede vóór Sluis opnieuw in gebruik te zien genomen worden. Blijkbaar werd het Zwin in die tijd en daarna, als gevolg van de kunstmatige overstromingen, die, in de streek, in het kader van de krijgsverrichtingen, nu en dan plaatsgrepen, soms nog aanzienlijk uitgediept, maar dit belette niet, dat het met de rol van Sluis, als voorhaven van Brugge, grotendeels gedaan was. Sluis werd immers in 1604 door de rebellen veroverd en het Zwin kwam aldus op de grens tussen het noorden en het zuiden van de verscheurde Nederlanden te liggen. Toch verzaakten de Bruggelingen vooralsnog niet aan de Zwinhaven, als plaats waar goederen overgescheept konden worden, zelfs niet nadat ze in 1665 met het toen voltooide kanaal naar Oostende, een andere uitweg naar zee verkregen hadden. Daar met deze nieuwe waterweg, in zekere zin, eindelijk het idee van Lanceloot Blondeel verwezenlijkt geworden was, begon aldus voor Brugge, in de geschiedenis van diens verbinding met de zee, toch een nieuwe fase en die zou niet de laatste zijn⁶³.

63. GILLIODTS, *Bruges, port de mer*, blz. 23. - GOTTSCHALK, *Het verval van Brugge*, blz. 23. - VAN WERVEKE, a.w., blz. 164. - COORNAERT, a.w.,

2. BRUGGE EN DE REGELING VAN HET LOODSWEZEN VAN HET ZWIN

De Vier Leden van Vlaanderen, op aansporing van de stad Brugge, hadden reeds in 1449 en 1459 de verkiezing en aanstelling van bekwame stuurliu tot loodsen, belast met het binnenleiden van vreemde koopvaarders in het Zwin, en de be- teugeling van mogelijke misbruiken in verband daarmee door verordening gereguleerd. Eerst in 1484 nochtans werden deze maatregelen door een ordonnantie, uitgevaardigd in de naam van de jonge hertog Filips de Schone, voorgoed vastgelegd. Daardoor bekam de stad Brugge de toelating om zelf over te gaan tot de benoeming en beëdiging van de Vlaamse piloten, aan wie sinds 1459 de verplichting opgelegd was een insigne of kenteken in zilver in de vorm van een miniatuurroer te dragen en de vaartuigen, waarvan de schippers hun hulp zouden inroepen, alleen te Sluis en niet in Zeeland binnen te brengen. Tegen de piloten, die de hen opgelegde verplichtingen niet zouden nakomen, evenals tegen al degenen, die zonder daartoe bevoegd te zijn, als loods zouden optreden, werden zware sankties voorzien⁶⁴. De wethouders van Brugge gingen dan ook tot de benoeming en beëdiging van zestig stuurliu, wonend te Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist, Slepeldamme en Sluis over en stelden hen in het bezit van het kenteken vereist voor de uitoefening van hun taak als loods. Deze piloten zien we, drie jaar later, in 1487, nochtans niet de zowat 115 of meer veer-

blz. 85. - J. LEPER, *Kunstmatige inundaties in maritiem Vlaanderen (1316-1945)*, Tongeren, 1957, blz. 155. - D. CHASTELLAIN, *Vie et mort du pays du Zwin* (COLL. NATIONALE, 9me série, nr. 98) 2me éd., Brussel, 1951, blz. 74-77. - MARECHAL, a.w., blz. 272-273. - Van «d eerste scip ghelost voor t Hasegras diepe, gaende 11 voeten», is er sprake in R 1598-1599 (nr. 32645), f° 38 r°. De piloot kreeg 10 s. groten als drinkgeld. Voordien was er, sinds 1584, salaris, noch fooi, aan de loodsen uitgekeerd geworden.

64. Voor de ordonnantie van 1459, zie bijlage I; voor de verordeningen van 1449 en 1484: DEGRYSE, a.w., blz. 76-82 en 111-118, bewijsstukken II en III. - De verordening van 1459 nam de vier bepalingen van de ordonnantie van 1449 over en voegde er nog twee aan toe, namelijk die respectievelijk aangaande het dragen van een insigne door de loods na diens beëdiging door de wet van zijn woonplaats en de verplichting alleen te Sluis de vreemde schepen binnen te loodsen.

tuigen, die dat jaar te Sluis binnengeloodst werden, aldaar ter bestemming brengen. Het waren inderdaad vijfenzeventig of meer andere stuurliu, waarvan het grootste aantal blijkbaar niet beëdigd geworden was, die dit binnenleiden op hun actief hadden. Voor hun diensten waren ze trouwens door de Brugse schepenen elk met drinkgeld begiftigd geworden⁶⁵. Dit laat toe te veronderstellen dat er met de toepassing van de ordonnantie van 1484 iets spaak gelopen was, zodat de eigenlijke uitvoering ervan dode letter bleef.

Op het einde van het jaar 1499, nadat het, als gevolg van de onlusten in Vlaanderen, gedurende geruime tijd het loodswezen niet meer had kunnen controleren, riep Brugge opnieuw de hulp van de andere Leden van het graafschap en van de landsvorst in voor het treffen van maatregelen tot herstel van die dienst. Filips de Schone, toen niet alleen hertog van Bourgondië, maar tevens ook reeds koning van Spanje, vaardigde op 3 december van genoemd jaar, in overeenstemming met hetgeen hem gevraagd geworden was, een plakkaat uit met de tekst van een commissiebrief. Door dit koninklijk schrijven ontvingen Jan de Hont en Adriaen Drabbe, als vertegenwoordigers van de Brugse magistratuur, opdracht en volmacht te Sluis, Heist, Blankenberge, Wenduine, Oostende en Walravensijde, in tegenwoordigheid van de baljuw of een andere plaatselijke officier van justitie, over te gaan tot de verkiezing, aanstelling en beëdiging van ervaren zeelui tot piloten, belast, althans in de mate van het mogelijke, met het binnenleiden in het Zwin, tegen een redelijk loon, van de vreemde koopvaarders. Volgens het koninklijk mandaat gebeurde het inderdaad maar al te dikwijls dat onervaren schippers tegen de wil in van de koopliu, voor wie ze voeren, wegens hun gebrekkige kennis van het Zwin, Sluis meden om een Zeeuwse haven aan te doen, tot groot nadeel van de vorstelijke tolopbrengst en van de economische belangen van de stad Brugge en het ganse graafschap Vlaanderen. In navolging van de ordonnantie van 1484, verbood het nieuwe plakkaat, op straf van verbanning of van een andere sanktie, aan de stuurliu, die door genoemde commissarissen niet als loods erkend geworden zouden

65. DEGRYSE, *a.w.*, blz. 85-88 en 118-128, bewijsstuk IV.

zijn, noch het insigne ervan ontvangen zouden hebben, zich voortaan nog met het piloteren van de vreemde schepen in te laten. Het beschouwde deze maatregelen als zijnde het beste middel, om, gedurende de tijd, dat men de bevaarbaarheid van het Zwin en de haven van Sluis zocht te verbeteren, aan de toen bestaande moeilijkheden in de scheepvaart aldaar te verhelpen. Opvallend in deze koninklijke verordening is dat van de volstreckte verplichting om de vreemde vaartuigen uitsluitend het Zwin binnen te loodsen, evenals van een voet, waarop sinds 1484, het aan de piloten verschuldigde loon diende berekend te worden, geen sprake meer is, wat ongetwijfeld als een toegeving aan laatstgenoemden moet te verklaren geweest zijn. Ten slotte beval de koning in zijn schrijven al zijn baljuws en officieren van justitie de beide genoemde commissarissen in de uitvoering van hun opdracht bij te staan en degenen, die zijn verordening zouden overtreden, van rechtswege te vervolgen en bestraffen⁶⁶. Opvallend ook is dat in dit plakkaat, zoals in de vorige ordonnanties, van een regeling voor de beloodsing van de uit Sluis vertrekkende koopvaarders geen sprake is.

De Brugse wethouders draalden niet lang om tot de toepassing van wat voor hen het vernieuwd reglement op het loodswezen was, over te gaan. Op 7 december stuurden ze naar Oostende, Blankenberge en andere plaatsen aan de Vlaamse kust Jan de Boot, stadstresorier, en Adriaen Drabbe, als «commissarissen, gheordonneert up t stic van den piloten⁶⁷». Het is niet duidelijk op welke wijze aldaar te werk gegaan werd, aangezien we nergens van de benoeming en beëdiging van nieuw verkozen loodsen melding gevonden hebben. Evenmin zien we de stad Brugge deze laatsten in het bezit van hun zilveren insigne stellen. Dat Jan de Boot in de plaats van Jan de Hond als een van de beide Brugse commissarissen vernoemd wordt, is ook eigenaardig en

66. Bijlage II, tekst van de commissiebrief van 3 dec. 1499.

67. R 1499-1500 (nr. 32553), f° 54 r° en 65 v°. - Dezelfde dag ontving de magistraat van Oostende beide genoemde Brugse afgevaardigden, die er kwamen, «ghedeputeert an de wet nopende de pyloten». Op 8 en 17 dec. daaropvolgend werd dienaangaande tussen de schepenen van Brugge en Oostende nog een briefwisseling gevoerd. Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr. 37322, Oostendse stadsrek. van 1499, f° 6 r°, 10 v° en 12 v°.

doet vragen stellen⁶⁸. Toch functioneerde het loodswezen opnieuw en gaven de Brugse wethouders vanaf december 1499 en nu voorgoed drinkgeld aan de Vlaamse loodsen en ook gewone stuurlui, die een vreemd koopvaarder het Zwin binnengeleid hadden⁶⁹. Daar op zeker ogenblik Adriaen Drabbe, wegens zijn overlijden als commissaris, belast met de benoeming van de piloten, vervangen diende te worden, verzochten de Brugse schepenen de kanselier van Filips de Schone de commissiebrief van 1499 te vernieuwen en op zulk een manier aan te passen, dat voortaan in de permanente vervanging van de commissarissen kon voorzien worden⁷⁰. Op 18 juni 1505, misschien wel na lang wachten, verkregen ze de nieuwe commissiebrief, waarvan de inhoud, afgezien van de gevraagde wijziging en de datering, bijna woordelijk dezelfde was als die van de brief van 1499. Voortaan mochten de burgemeester van het korps, een schepen en een tesorier in functie van de stad Brugge of twee onder hen, zonder daartoe als dusdanig speciaal met hun familienaam te moeten worden aangeduid, als stedelijke commissarissen optreden⁷¹. Over de praktische toepassing van deze vernieuwde ordonnantie

68. Jan de Hont wordt na 1499 nog eenmaal vermeld in een nota van de Brugse magistraat aan de kanselier. Zie voetnoot 70. - Heette hij somtijds ook «de Boot»?

69. Bijlagen VII en VIII, lijsten met de namen van de Vlaamse loodsen en stuurlui, die in 1500 en 1501 te Sluis een koopvaarder binnengeleid hadden en daarvoor drinkgeld ontvingen, naar de Brugse stadsrekeningen (zie volgende aflevering).

70. Op een strook papier, gehecht aan de uitgereikte commissiebrief en bestemd voor de kanselier, staat te lezen: «Plais a monseigneur le chancelier de sa grace faire renouveler cest placart a cause du trespas de feu Adrien Drabe, auquel, avec Jehan de Hont, il s'adreschoit, en faisant l'adresche au bourgmestre du cours, ung eschevin et ung tesorier de la ville de Bruges ou les deux des trois presens ou advenir. Car autrement seroit tousiours a recommencer». Brugge, Stadsarchief, charter nr. 1293, II. - Zie onze bijlage II.

71. De aanhef van de nieuwe commissiebrief, die op 18 juni 1505 te Turnhout verleend werd, luidt: «By den coninck van Castilien... Onse lieve beminde, den burgmeestre van der coursse, eenen van den scepenen ende eenen van den tresoriers onser stede van Brugghe oft den twee van hemluyden jegewoirdich ende toecomende, saluyt», waarna dan woordelijk de stipulaties, staande in de commissiebrief van 1499, volgen. Ontleding in L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inv. des archives de la ville de Bruges*, Brugge, 1871-1878, dl. VI, blz. 450. Brugge, Stadsarch., charter nr. 1293, I. - Zie onze bijlage II.

op het loodswezen vernemen we evenmin iets, zodat we dan ook niet weten of er aan de inhoud van het stuk gevolg gegeven geworden is, althans voor wat de aanstelling en de beëdiging van de piloten onder het toezicht van de stad Brugge aanging. Het heeft er inderdaad de schijn van, dat de Brugse wethouders het loodswezen van het Zwin, zoals het tot dan toe met de vrijwillige medewerking van de stuurliu van de kust functioneerde, eenvoudig zijn beloop liet gaan⁷². Wat er ook van zij, in 1505 en 1506 hadden ze over de goede werking van deze pilotage, gezien het stijgend aantal koopvaarders, dat te Sluis binnengeloodst kon worden, namelijk achtereenvolgens 75 en 96, zeker niet te klagen.

De pragmatische wijze, waarop de Brugse magistraat te werk ging om de goede werking van het loodswezen te verzekeren, kwam vooral in de uitreiking van gratificaties aan de piloten tot uiting. Aanvankelijk was de voet, waarop het bedrag van dit drinkgeld berekend werd, niet vast. Zo ontving de loods, die een vaartuig van 100 vaten binnengeleid had, nu eens 4, dan weer eens 6 schellingen groten als fooi⁷³. Drinkgeld werd ook gegeven aan de piloten, aan wie gevraagd geworden was in zee te steken om de gebeurlijk op komst zijnde Spaanse vloot op te sporen, tegemoet te varen of op te wachten, om haar daarna, zo mogelijk, het Zwin binnen te leiden. Overigens werden degenen, die het eerst het heuglijk nieuws van de aankomst vóór de kust van zulk een vloot te Brugge kwamen melden, eveneens met een fooi begiftigd. De Brugse schepenen deden dan ook meestal zelf beroep op de Vlaamse loodsen, als dit dringend nodig was of als de Spanjaarden daarom vroegen. Dat er soms een tekort was aan zulke piloten, bereid om tegen een redelijk loon, de Spaanse of andere schepen Sluis binnen te leiden, blijkt uit de begiftiging door dezelfde wethouders in 1509 en volgende jaren van de mee-

72. In de stadsrekeningen van Brugge, Blankenberge en Oostende uit die tijd en ook nog lang daarna tot 1540 vonden we geen gegevens over de aanstelling en beëdiging van Vlaamse loodsen door toedoen van de Brugse magistraat.

73. Over het algemeen werd elk schip, dat binnengeloodst diende te worden, slechts door één enkele Vlaamse piloot geleid.

gekomen vreemde loods⁷⁴. Het was om over deze loonkwestie te onderhandelen, dat de Brugse pensionaris in de loop van april 1519 zich naar Sluis, Heist, Blankenberge, Wenduine, Oostende en andere plaatsen aan de kust en bij de magistraat aldaar begaf. Dat de te voeren besprekingen meer speciaal zouden gaan over de voet, waarop het salaris of arbeidsloon van de piloten berekend diende te worden, is waarschijnlijk, maar daarover vernemen we niets⁷⁵. Zeker is dat in 1520 door zowat 70 Vlaamse loodsen in het totaal niet minder dan 81 koopvaarders te Sluis konden binnengeleid worden, wat een topprestatie was. Sinds het begin van de eeuw waren er nooit zoveel Vlaamse stuurliu als piloten bij het loodswezen van het Zwin betrokken geweest als dat jaar. Dat de meesten onder hen toen elk maar één schip aldaar binnengeleid hadden, wat eigenlijk de vorige jaren reeds gebruikelijk was, is veelbetekenend voor het ware karakter van deze pilotage, namelijk dit van een okkasionele dienstverlening. Van een echte permanente loodsdienst met piloten van beroep is er in die tijd dan ook nog geen sprake. Dit verklaart overigens waarom zowel de Brugse wethouders, die vreemde koopvaarders zochten aan te trekken, als de vreemde schippers, die het Zwin wilden aandoen, inzake pilotagehulp aldaar, ten zeerste van de goede wil van de stuurliu-loodsen van de Vlaamse kust afhankelijk waren. Deze laatsten kennen we voor gans de eeuw met hun naam en zeer dikwijls ook met hun woonplaats, daar ze in de Brugse stadsrekeningen onder de rubriek, gewijd aan het drinkgeld, uitgereikt aan de piloten, vernoemd worden. Het waren

74. Jan Oetsna of Oudsna, Spaans piloot, ontving, o.a. op 18 sept. 1509 en 11 febr. 1510, na te Sluis een schip binnengeleid te hebben, van de Brugse schepen telkens de fooi, die gebruikelijk aan de Vlaamse loodsen geschonken werd. R 1509-1510 (nr. 32563), f° 69 r° en 70 r°. - Dergelijke vermeldingen laten toe te veronderstellen, dat de andere vaartuigen, die op dezelfde data te Sluis binnengeloodst geworden waren en waarvan we de herkomst niet vernemen, eveneens uit Spanje kwamen en dus tot een Spaanse vloot of een smaldeel ervan behoorden. Op de twee genoemde dagen bestonden deze formaties respectievelijk uit zes en vijf eenheden. Ook de volgende jaren zien we soms een Spaanse loods door de stad Brugge met drinkgeld begiftigd worden.

75. De pensionaris ging er op 25 april heen om er «te sprekene metten wetten nopende den sallaris van den piloten, die de scepen ter Sluus innewaren daghe-lycx bringhende». R 1518-1519 (nr. 32570), f° 102 r°.

meestal vissers uit de kleine visserij van de oostkant van de kust, vooral uit Wenduine, Blankenberge en Heist⁷⁶.

De oorlog, die in 1521 tussen Karel V en Frans I uitbrak en niettegenstaande herhaalde wapenbestanden tot na de dood van de keizer zou blijven aanslepen, betekende een ernstige bedreiging voor de koopvaardij op Sluis, vooral voor de Spaanse, die, wegens de verzanding van het Zwin, al in moeilijke voorwaarden plaatsvond. De Brugse schepen waren evenwel steeds besloten om de jaarlijkse terugkeer van de Spaanse schepen en vloot in de hand te werken, maar daartoe hadden ze verder de hulp van de Vlaamse stuurliu en piloten nodig. Na de aankomst op 22 april 1524 van een Spaanse vloot, bestaande uit niet minder dan 22 vaartuigen, een onverhoopt groot aantal, haastten ze zich dan ook om aan ieder van de evenveel Vlaamse loodsen, die bij het binnenleiden van die formatie betrokken geweest waren, naast het gebruikelijke drinkgeld, ook nog een buitengewone premie, ten bedrage van twee schellingen groten, toe te kennen⁷⁷. Als gevolg van de oorlog trad nochtans, inzake het bezoek van de Spaanse koopvaarders aan Sluis, in 1527 een zware crisis in, die tot 1530 zou blijven duren. Het aantal schepen van de Spaanse vloot, dat gedurende deze periode jaarlijks Sluis nog aandeed, slonk tot enkele eenheden. Eenmaal de Spaanse vaartuigen in groter aantal terug in het Zwin verschenen, deden de Brugse wethouders opnieuw beroep op de Vlaamse piloten, wat we in 1532 zien gebeuren⁷⁸. In de loop van 1535 nochtans,

76. Vanaf het boekjaar 1504-1505 (nr. 32558) vermelden de Brugse stadsrekeningen meestal niet meer de plaats van herkomst van de Vlaamse loodsen en stuurliu. Eerst vanaf het boekjaar 1537-1538 (nr. 32589) geven ze opnieuw telkens, bij de naam van de begiftigde piloot, deze aanduiding.

77. «De voornoemde 22 pyloten, dewelcke binder maendt van april laetsleden elc een scip ter Sluus in t Zwin inbrochten, by laste van die van der college, boven huerliedier voorscreven ordinaire drincghelt, betaelt elc 2 s. gr., comt 2 lb. 4 s». R 1523-1524 (nr. 32575), f° 116 v° - 117 v°, onder de datum 22 april 1524, en f° 118 v°.

78. Op verzoek van de Brugse magistraat begaven zich op 3 okt. 1532 de twee Blankenbergse burgemeesters, in gezelschap van een schepene en twee van «d expertste pyloten» uit hun gemeente, naar Brugge om er te spreken over de kwestie «nopende der pylotaygie ende t inbringen der Spaingschen scepen ter Sluus in t Swin». Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr. 32250, stadsrek. van

dienden de kooplui van de Spaanse natie te Brugge, daarbij gebruik makend van hun recht op inspraak terzake zelf, de hulp van de Blankenbergse loodsen in te roepen. Wellicht hadden de Spaanse schippers alsdan, wanneer ze met hun schepen vóór de Vlaamse kust of de inkom van het Zwin aangekomen waren of daar te wachten lagen, over het gebrek aan piloten, bereid om hen te Sluis binnen te loodsen, meer dan ooit te klagen. De magistraat van de stad Brugge greep eveneens in en stuurde in september en oktober van dat jaar telkens een paar loodsen met hun gezellen in zee ten einde de Spaanse vloot tegemoet te varen of op te wachten. Dezelfde overheid verhoogde toen ook de voet, waarop het drinkgeld, dat ze aan de piloten uitkeerde, berekend werd, door het, voor ieder binnengeloost schip, van vier groten per 10 vaten aan tonnenmaat op zes te brengen. Deze maatregelen leverden zekere resultaten op, vermits tijdens genoemd jaar toch 29 koopvaarders te Sluis binnengeloost konden worden⁷⁹.

Een nieuwe zware inzinking in de koopvaardij op het Zwin deed zich voor, nadat in 1536 de vijandelijkheden tussen Karel V en Frans I hervat geworden waren. Van mei van dat jaar tot april 1537 daaropvolgend, tijdens een periode van elf maanden, kon te Sluis door de Vlaamse piloten geen enkel vreemd vaartuig binnengeloost worden, wat misschien gedeeltelijk ook aan de slechte toestand, waarin de signalisatie in het Zwin verkeerde, kan te wijten geweest zijn. De Staten van Vlaanderen hadden nochtans eind 1536 een kleine zeemacht, bestaande uit enkele oorlogsschepen, voor de beveiliging van de kust, de zeevisserij en de handelsscheepvaart, alsook voor de kaapvaart tegen de Fransen in de vaart gebracht⁸⁰. Beducht voor een langer uitblij-

Blankenberge (1 mei 1532-30 april 1533), f° 8 r°. - Ook twee Oostendse loodsen werden aldaar ontboden. *Ibidem*, nr. 37355, stadsrek. van Oostende van 1532, f° 39 r° en 51 r°.

79. R 1534-1535 (nr. 32586), f° 76 v° - 77 v°, en R 1535-1536 (nr. 32587), f° 50 r° en 80 r° - 81 v°. - Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer nr. 32253, stadsrek. van Blankenberge (1 mei 1535 - 30 april 1536), f° 13 r°, zonder datering.

80. J. DE SMET, *De krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de zestiende en zeventiende eeuwen in Hand. «Soc. d'Emulation» te Brugge*, dl. LXXXI, 1938, blz. 1-26, blz. 1-4.

ven van de Spaanse vloot, ontboden de Brugse wethouders op 11 april 1537 vijftien Vlaamse piloten bij zich en beloofden hen, indien ze erin slagen zouden die formatie te Sluis binnen te loodsen, tijdelijk de voet, waarop hun drinkgeld berekend werd, te verdubbelen en dus van 6 op 12 groten per 10 vaten aan tonnenmaat te brengen. Dit leverde, zoals dergelijke maatregel twee jaar voordien, een gunstig resultaat op. Op 15 mei inderdaad kon genoemde vloot, tellende twintig eenheden, door de loodsen het Zwin binnengebracht worden. Twee maanden later arriveerden aldaar nog een zestal andere Spaanse koopvaarders, die door zes Vlaamse piloten in Zeeland afgehaald geworden waren⁸¹. Inmiddels had een afvaardiging van de stad Brugge te Sluis met de kapitein van de Spaanse vloot een gesprek gehad, tijdens hetwelk over de toegankelijkheid van het Zwin en de verlegging van de drijvende tonnen aldaar, evenals over het verzoek tot de Spaanse schippers om het verkeer naar die haven voort te zetten, gehandeld werd. Ook dit bleef niet zonder gevolg. Op 2 oktober kon een tweede Spaanse vloot, bestaande uit achttien eenheden, te Sluis binnengeloodst worden⁸². Het volgend jaar verliep de pilotage van de Spaanse vaartuigen minder gemakkelijk. De vloot uit Spanje, waarvan men de komst aan de Vlaamse loodsen gesignaleerd had, ging, na in mei vóór de kust te zijn gearriveerd, in de plaats van onmiddellijk het Zwin aan te doen, eerst op de rede liggen en wel op de ligplaats van «de Noord» nabij Knokke, waar ze diende te worden afgehaald. Daar ditmaal niet alleen voor het leiden van de Spaanse schepen tot op «de Noord» loodsen ingezet moesten worden, maar achteraf ook nog voor het binnenbrengen te Sluis dezelfde piloten door beroepsgenoten en schippers, die plaatselijk meer bevoegd waren, dienden bijgestaan te worden, hadden de Brugse wethouders nu ook de laatstgenoemden voor de bijkomende assistentie, die ze verleend hadden, een zekere genoegdoening te verschaffen. Wellicht be-

81. Op 12 juli ontvingen Anthuenis Muzaert en vijf andere loodsen, zijn gezellen, samen 8 lb. 6 s. groten voor «pylotaige, dryncghelt ende verteerde costen», om van uit Zeeland de zes genoemde Spaanse schepen, «die daer ghelaen waren», af te hebben gehaald. Voordien was A. Muzaert met zijn boot te Veere een hanzeatische hulk gaan afhalen. R 1536-1537 (nr. 32588), f° 80 v° - 81 r°.

82. R 1537-1538 (nr. 32589), f° 77 r° - 78 r°. - Zie voetnoten 152 en 153.

seften ze toen reeds, dat het aanvaarden van deze nieuwe toestand in het loodswezen op de duur op een verdeling van de pilotage zou kunnen neerkomen. Wat er ook van zij, op 15 juni 1538 kon aldus de Spaanse vloot, bestaande uit elf meestal grote vaartuigen, die op de rede van «de Noord» te wachten lag, te Sluis veilig binnengeloodst worden⁸³. Dubbel drinkgeld werd toen aan de Vlaamse piloten, die dit op hun actief hadden, niet uitgekeerd. Wel ontving de solicitor of raadsman van de Spaanse natie te Brugge van de schepenen aldaar voor zijn bemiddeling bij de Spaanse schippers, die hij had kunnen overhalen het Zwin aan te doen, een beloning in speciën. In het begin van september, nadat de komst van een nieuwe Spaanse vloot aangekondigd geworden was, riepen de Brugse wethouders een twaalfstal piloten uit Wenduine, Blankenberge en Sluis bij zich om met hen over het binnenloodsen van die formatie in het Zwin te spreken. Naderhand, in oktober, begaf een Brugs schepene zich naar de kust om er aan de loodsen brieven van de Spaanse kooplui, bestemd voor de gezagvoerders van de genoemde vloot, te overhandigen, dit alles om toch maar te verkrijgen, dat de schepen het Zwin zouden aandoen. Het resultaat was dat toch meerdere Spaanse schippers zich lieten overtuigen dit te doen⁸⁴. Overigens waren de stuurlui-vissers van de Vlaamse kust tijdens de visvangst niet steeds bereid dit bedrijf op een voor hen weinig geschikt ogenblik, ten behoeve van de pilotage, te onderbreken. Althans in het begin van november zien we twee wethouders van de stad Blankenberge naar Brugge trekken om er met de magistraat over het probleem, dat daardoor gesteld werd, te spre-

83. Op 8 en 9 mei zond de stad Brugge schepene Jan Couzyn naar Blankenberge en elders langs de kust om «te communiquerne metten pylooten up t inbringhen van der Spaenscher vloote, die men verwachtede was» en vervolgens, op 20 en 21 mei, opnieuw daarheen, om «te contenteirne ende tevreden te stellene zekere scippers ende pylooten, die de scippers ende pylooten van der vloote assisteirden, ligghende voor t Zwin». Op 15 en 16 juni stuurde ze hem, in gezelschap van een gemeenteraadslid, nogmaals naar de kustplaatsen, om er «te sprekenne metten pyloten nopende t inbringhen van der Spaenscher vloote», terwijl ze een derde afgevaardigde zond naar de Spaanse schepen, «ligghende an de Noordt», met het doel «die in t Zwin te doen commene». R 1537-1538 (nr. 32589), f° 62 r° en v°.

84. Zie hoofdstuk III, voetnoot 155.

ken⁸⁵. Al met al was voor de Brugse schepenen de tijd aangebroken om, na ruggespraak, zowel met de Vlaamse piloten, als met de consuls van de Spaanse natie, tot de reorganisatie van het loodswezen van het Zwin over te gaan. De wet van Brugge legde inderdaad eind 1538 of in de loop van 1539, zonder dat we juist weten wanneer, aan genoemde consuls een ontwerp daartoe voor, bestaande uit een reeks voorstellen. De bedoeling daarvan was, na de Spanjaarden daarover ingelicht te hebben, met hen tot een akkoord te komen nopens de uitvaardiging door de regering van een nieuw reglement betreffende de loodsdienst, wat inderdaad zou gebeuren.

Het Brugs concept voor de verbetering en de wettelijke regeling van de pilotage op het Zwin, waarvan de Franse versie in een kopie bewaard bleef, bestond uit een inleiding, een twaalfstal artikels en een slotformule, ongeveer luidend als volgt⁸⁶: «Dit zijn de punten betreffende de ordening van en de politie op het loodswezen, die de burgemeesters, schepenen en raden van de stad Brugge, na voorafgaande overleg dienaangaande met verschillende piloten van Sluis, Blankenberge en Wenduine, opgesteld hebben, om ze aan de consuls van de natie van Spanje voor te leggen, zodat die, in zover dit hen aanbelangt, erop advies en antwoord zouden kunnen verstrekken, aangezien het erom gaat de kooplui en de schippers beter tegen gevaar, onheil, schade en verlies te behoeden.

1. — Eerst en vooral, opdat de genoemde kooplui en schippers beter beveiligd zouden zijn en zij zouden weten op welke personen, als loods optredend, ze zich gebeurlijk zouden kunnen verlaten, zullen de Brugse wethouders, voortgaande op het advies van de wetten van Sluis, Blankenberge en Oostende, bene-

85. Op 4 nov. reisden en pensionaris en de burgemeester van de schepenen van Blankenberge naar Brugge om er met de wet «te communiquer en t fait van der visscherie ende der pilotaige deser stede (van Blankenberge)». Brussel, Alg. Rijksarch., Rekenkamer, nr. 32256, stadsrek. van Blankenberge van 1538-1539, f° 8 v°.

86. GILLIODTS, *Cons. d'Espagne*, dl. I, blz. 207-311, tekst van het concept, dat niet gedateerd is. De door Gilliodts gegeven datering «vers 1439» is een drukfout en dient in «vers 1539» gewijzigd te worden. Naar Brugge, Stadsarch., charter nr. 108, kopie.

vens van andere lieden deskundigen, die de piloten uit de streek goed kennen, in die drie steden, benevens ook te Wenduine en te Heist, overgaan tot de verkiezing en aanstelling van een zeker aantal stuurliu, zijnde de meest ervaren, tot loodsen. Aan de aldus verkozen piloten zullen ze een speciaal daartoe ontworpen en aan de arm of op de mouw te hechten insigne overhandigen, met het verzoek dit als kenteken op zich te dragen. Bovendien zullen ze van deze leidslui de eed afnemen, waardoor gezworen wordt eerlijk en getrouwelijk de koopvaarders, die langs de kust varen of er aankomen, zoveel als mogelijk, veilig ter bestemming te brengen, door die schepen, althans in zover de meesters ervan ermede instemmen, alleen in de haven van Sluis binnen te leiden.

2. — Opdat niemand anders, dan de hierboven genoemde, erkende en aanvaarde piloten zich met het binnenloodsen van schepen zouden inlaten en bemoeien, zo zullen de Brugse wethouders, bewust van hun plicht, hun uiterste best doen om van zijn majesteit de keizer, hun souvereine heer en natuurlijke vorst, door oktrooi, privilege of edict te bekomen, dat, op straf van zware vervolging, aan allen, gelijk wie ze mogen zijn, tenzij ze vooraf als loods verkozen en aangesteld zouden zijn geworden, het insigne ervan zouden hebben ontvangen en de betrokken eed zouden hebben afgelegd, verboden zou worden zich met pilotage langs de kust van Vlaanderen in te laten of te bemoeien.

3. — In verband daarmede zullen de Brugse wethouders de consuls van de natie van Spanje, in hun stad gevestigd, verzoeken zo vriendelijk te willen zijn de nodige stappen bij de prior en de consuls van hun natie te Burgos te doen, ten einde te verkrijgen, dat door laatstgenoemden aan alle schippers, die derrewaarts over in Spanje hun schepen bevrachten, bevolen zou worden geen andere piloten in dienst te nemen, dan diegene, dragend het genoemde insigne van de stad Brugge.

4. — En opdat er ter zake geen bedrog gepleegd zou worden, zo zullen de Brugse wethouders, vooraleer de genoemde piloten aan te stellen, hen laten zweren aan niemand anders, wie hij moge wezen, hun insigne te overhandigen of af te staan en bovendien zullen ze bij de keizer, onze vorst, aandringen om te verkrijgen, dat zoiets op straf van zware vervolging zou verboden en, naar zijn goeddunken, als meened beschouwd en berecht zou worden.

5. — Maar omdat verschillende piloten hebben laten horen, dat, wanneer ze gebeurlijk op zee aan het vissen zijn, ze dit werk, minstens zonder veel schade en verlies, zo maar niet in de steek kunnen laten, om de vóór de kust aankomende schepen bij te staan, en ze om die reden de gewoonte hebben in dat geval hun taak van loods aan een of twee van hun vennoten, die ze even ervaren en bekwaam als henzelf achten, over te dragen, zo hebben de Brugse wethouders, om genoemde loodsen tegemoet te komen en het bedrog, dat onder dergelijk voorwendsel gepleegd zou kunnen worden, tegen te gaan, voorgesteld dat iedere hoofdpiloot of stuurman van een boot onder zich ten hoogste een of twee vennoten zou hebben, voor wie hij persoonlijk aansprakelijk wil zijn en die, zoals de genoemde hoofdpiloten, na beëdigd te zijn geworden, eveneens het insigne van de stad Brugge zou of zouden dragen.

6. — En mocht het gebeuren, dat sommige van de aldus erkende en aangestelde piloten kwamen te overlijden, dan zal de weduwe of de familie van de overledene ertoe gehouden zijn, op straf van een nog te omschrijven vervolging, het genoemde insigne binnen de veertien dagen na dit afsterven in de thesaurie van de stad Brugge binnen te brengen of daarheen terug te sturen. De betrokken insignes zelf zullen daarna aan degenen, die, als nieuwe loodsen, in de plaats van de afgestorvenen benoemd zullen zijn, overhandigd worden.

7. — En opdat de genoemde piloten meer geneigd zouden zijn hun plicht te doen en de schippers, evenals de kooplui, niet afgeperst zouden worden, wordt aangeraden voortaan, in zake het tarief van het loon voor het piloteren van vaartuigen, die bij volle dag en bij goed weder aankomen, te betalen 20 schellingen groten voor een eenheid van 70 of 80 vaten, 28 schellingen voor een van 100 vaten, 2 pond 16 schellingen voor een van 200 vaten, 4 pond 4 schellingen en niets meer voor een van 300 vaten en naar advenant voor de andere schepen met kleinere of grotere tonnenmaat.

8. — Maar indien de genoemde piloten bij nacht of tijdens een storm of een onweder aan de betrokken schepen bijstand verleend zouden hebben, dan zullen ze, naar gelang elk bijzonder geval en de noodzaak ervan, op basis van de door de wethouders van Brugge gemaakte schatting vergoed worden.

9. — Daarenboven zal de stad Brugge aan de loodsen de gebruikelijke gratificatie in drinkgeld, berekend naar het draagvermogen van de schepen, blijven uitkeren.

10. — En opdat de genoemde piloten na hun dienst onmiddellijk zouden kunnen afrekenen en niet gedwongen zouden zijn voor het verkrijgen van hun loon de schippers achterna te lopen, zo zullen de Brugse wethouders de genoemde consuls verzoeken een of twee personen uit hun natie aan te stellen met de opdracht op staande voet dit salaris aan de loodsen uit te betalen op grond van de door laatstgenoemden voorgelegde biljetten, afgeleverd, voor wat het gewone binnenloodsen betreft, door de stapelaar of klerk van de Brugse stapel te Sluis en, voor wat het buitengewone piloteren aangaat, door een van de Brugse stads-pensionarissen, maar dan volgens het bedrag van de schatting door de wethouders gedaan.

11. — De Brugse schepenen zijn van oordeel, dat mits naleving van de voorgaande punten van hun ontwerp, voorzien zal kunnen worden in de tekortkomingen, die tot nog toe in de pilotage op het Zwin bestonden en ze drukken de wens uit dat daardoor de kooplui beter gediend en beveiligd zullen kunnen zijn. Ze hebben gehoord van de voorstellen van bepaalde lui, die, gezien de moeilijke toegang tot de haven van Sluis met haar steeds wisselende diepte, graag zagen, dat aan de loodsen opgedragen zou worden de aankomende schepen niet verder te leiden dan tot op «de Noord», waar ze veilig en buiten gevaar kunnen stationeren, en dat aan zekere piloten, die te Sluis wonen, bevolen zou worden ze aldaar in de haven te brengen ofwel enkele kleine barken of scheepjes, elk voorzien van 24 tot 28 roeiers, uit te rusten, ten einde ze daarmee, roeiend, binnen te halen⁸⁷. Daarop antwoord gevend, zijn de Brugse wethouders van oordeel, de opinie van het grootste gedeelte van de piloten daarover

87. «Et quant ad ce aulcuns avoient advise... que il seroit bon de ordonner que les pilotes ne seroient tenuz mener les navires plus avant que jusques au Nordt, auquel lieu les navires sont en seurte et hors dangier, et que l'on ordonneroit aulcuns pilotes, demourans audit Escluse, pour mener lesdis navires d'illec dedens ledit port ou havene ou d'ordonner a Escluse aulcunes petites barques ou navires pour ramer avecq 24 ou 28 personnes pour les conduire dedens ledit port...». *Ibidem*, blz. 310.

overnemend en daarin ook volgend de opvatting van andere lieden, die terzake bevoegd zijn, dat zoiets niet alleen veel geld zou kosten, maar bovendien ook een totaal nutteloze en dus overbodige uitgave zou betekenen, vermits een onderscheid tussen de loodsen en een verdeling van de loodstaak dienaangaande niet kunnen opgaan. Inderdaad de piloten, die bekwaam geacht worden om de koopvaarders tot op «de Noord» te brengen, kunnen zonder grotere inspanning en gevaar even goed dezelfde schepen tot in de haven van Sluis leiden om er aan te leggen. Daarenboven is het ook zo, dat de genoemde loodsen in elk geval steeds aldaar zouden moeten aan wal gaan, zowel om er hun salaris, verstrekt door de kooplui, als om er de gratificatie, gegeven door de stad Brugge, in ontvangst te nemen. En moest het toch zo zijn, dat ze de betrokken vaartuigen niet verder dan tot op «de Noord» zouden mogen brengen, omdat ze die aldaar aan de loodsen uit Sluis zouden dienen toe te vertrouwen, dan zou zoiets dagelijks tot erge woordenwisselingen en geschillen onder al die piloten aanleiding kunnen geven. Voor de koopman, die op de komst van de loodsen uit Sluis zou moeten wachten, zou dit toeven op een slaafse onderdanigheid aan de pilotage neerkomen, aangezien hij afhankelijk zou zijn van loodsen, die hem last zouden kunnen aandoen of niet bereid zouden zijn om hem te komen bijstaan en dit des te meer als, in geval van wind of storm, gedurende een hele tijd elke benadering van zijn schip onmogelijk zou kunnen zijn⁸⁸. Wat aangaat de zich steeds wijzigende diepte in de haven van Sluis, daarop kan geantwoord worden met de vaststelling, dat de aldaar intredende veranderingen zich niet zo snel en ook niet zo dikwijls voordoen, zonder dat de piloten, die erkend en aangesteld zouden geweest zijn, met hun kleine vaartuigen, twee of drie maal per jaar aldaar op

88. «Car puisque l'on seroit d'avis de faire la restriction sur les pilotes et que l'on n'en admectroit que gens experts et souffisans, cognoissans l'entree dudit port de l'Escluse, en menant les navires jusques audit Noordt, ils porront facilement, sans paine et sans dangier, les mener de tout dedens ladite havene pour prendre leur station... Et ou cas qu'ils ne porroient mener lesdis navires plus avant que jusques au Noordt et qu'ilz debvroient laisser entrer les pilotes de l'Escluse, il causeroit journelement grands debatz et differens d'entre lesdis pilotes, aussi ce seroit une grande subjection pour le marchand, qu'il debvroit illecq attendre la venue des pilotes de l'Escluse...». *Ibidem*, blz. 310-311.

onderzoek uitvarend, bij laag water, genoemde wijzigingen en de daaruit voortvloeiende gevaren niet gemakkelijk zouden weten te onderkennen. Tot een betere kennis daarvan zouden ook voor een groot deel kunnen bijdragen de in de Zwinhaven geplaatste bakens en tekens, onderhouden door de stad Brugge, en waaraan meer dan tot nog toe het geval geweest is, aandacht besteed zou moeten of kunnen worden»⁸⁹. Tot daar de inhoud van het ontwerp.

De voorstellen, beschouwingen en wensen, vervat in het concept van de Brugse magistraat, nopens de regeling van het loodswezen van het Zwin, droegen ongetwijfeld de goedkeuring van de consuls van de Spaanse natie weg, vermits ze nagenoeg in alle tekortkomingen, die op dat ogenblik in die dienst bestonden, voorzagen. Ook de regering bleek ermee akkoord te gaan. Op 24 september 1539 ontvingen de Bruggelingen inderdaad van Karel V de door hen aangevraagde keizerlijke ordonnantie. Dit stuk bestaat uit een lange inleiding, waarin nogmaals de redenen worden aangehaald, waarom het uitgevaardigd diende te worden, gevolgd door een viertal artikelen en een aanmaning tot de bevoegde overheden om het te doen uitvoeren. De inhoud ervan kan als volgt teruggegeven worden⁹⁰ :

«Karel, enz. Aan al degenen, die deze onze brief lezen, saluut. We hebben het verzoekschrift van de burgemeesters, schepenen en raden, alsmede van gans de gemeente van Brugge ontvangen, inhoudende hoe dat vroeger, tijdens het leven van koning Filips, wijlen onze vader, de voorzaten van de genoemde smekelingen,

89. «Et quant a ce que la parfondeur dudit port se change aulcune fois, ils disent que le changement ne se fait ci tost ne ci souvent, que les pilotes, qui seront admis et approuvez, en venant avecque petites navires a eauwe basse audit port deux ou trois fois par an, ils cognoisteront facielement le changement du parfondeur... a quoy porront aussi grandement aider les bakes et enseignes...». *Ibidem*, blz. 311.

90. LAURENT e.a., *Recueil des ordonnances*, IIe série, dl. IV, blz. 138-140, naar Brugge, Stadsarch., Register Hallegheboden 1530-1542, f° 340 v°. - De drie eerste artikels van deze ordonnantie stonden reeds geformuleerd in de verordening van 1484. Ook het vierde artikel vinden we aldaar, althans gedeeltelijk, reeds onder woorden gebracht. Degryse, a.w., blz. 77-79 en 111-116, artikels 1, 2, 3, 7 en 11. - Uit de vergelijking van de inhoud van beide ordonnancies blijkt, dat de beboetingen, die in 1539 voorzien werden, zeer zwaar bleven.

tot voorbehoeding en beveiliging van de vreemde kooplui, aankomende in het Zwin, in uitvoering van diens oktrooi, hadden erkend, aangesteld en afgevaardigd verschillende stuurlui, wonende aan de Vlaamse kust nabij het Zwin, namelijk te Oostende, Blankenberge, Wenduine, Heist en Sluis, in de hoedanigheid van piloten, belast met de taak de koopvaarders, die ze op zee vóór de Vlaamse kust zouden aantreffen, veilig en buiten gevaar de Zwinhaven binnen te loodsen, waarbij ze, dit doende, op de mouw van hun bovenkleed het insigne dragen zouden, waardoor ze, als loods, zich bij de vreemde schippers bekend zouden kunnen maken en door laatstgenoemden in dienst genomen zouden kunnen worden. Vanaf dat ogenblik werden de piloten dan ook niet alleen door de schippers met een loon vergoed, maar ook door de stad Brugge met een gratificatie begiftigd, telkens beide berekend naar de tonnenmaat of grootte van het binnengebrachte schip. Op deze wijze kon het Zwin verder door de vreemde koopvaarders aangedaan worden, waaruit de gemeente Brugge, waarvan de welvaart zowel op de stapel van de aldaar aangevoerde goederen, als op het verblijf binnen haar muren van de uitheemse handelaars gevestigd is, groot profijt haalde, zonder dat er ooit enige klachten nopens verlies of schade, geleden door de op bezoek komende schippers of kooplui, gehoord geworden was. Alhoewel jaren nadien al deze loodsen of althans de meesten onder hen overleden waren en de overblijvenden zo oud en gebrekkig geworden, dat ze de hun opgedragen taak niet verder meer konden uitoefenen, toch bevonden zich in genoemde kustplaatsen en vlekken nog ettelijke stuurlui met een goede kennis van het Zwin en diens gevaren, die, nadat ze door de stad Brugge of door de schippers van de aankomende vaartuigen erom verzocht geworden waren, op verschillende tijdstippen nog heel wat koopvaarders hadden kunnen binnenleiden, waarvoor ze met een loon vergoed en met drinkgeld begiftigd werden, niettegenstaande ze nooit de vereiste eed afgelegd hadden en evenmin een of ander insigne van het loodswezen van Brugge op zich droegen.

Aangezien nu verschillende stuurlui uit de genoemde steden en plaatsen van de kust, met weinig ervaring inzake beloodsing en kennis van de toegang tot het Zwin en diens haven, maar gedreven door winstbejag, onlangs op zekere tijdstippen het op zich namen aldaar verscheidene schepen, vooral komende uit Spanje

en geladen met wol en andere goederen, binnen te leiden, alhoewel ze zelf er zelden of nooit geweest waren, zo hebben ze nochtans die vaartuigen, niet zonder ze eerst aan de grond of op een zandbank te hebben laten lopen en dus niet zonder gevaar voor schipbreuk, binnengeloodst, waardoor ze niet alleen aan de schippers en kooplui, aan wie schip en lading toebehoorden, maar ook aan de goede faam van de Zwinhaven grote schade berokkend hebben en dit zonder reden, vermits het Zwin nog steeds even goed van diepte en bevaarbaar is als zestig jaar of meer geleden, zo dat het noodzakelijk wordt daarin snel te voorzien of anders loopt het genoemde Zwin groot risico zijn gunstige reputatie te verliezen en niet meer bezocht te worden, wat op de volledige ondergang en ontvolking van de stad Brugge zou neerkomen, tenzij we daarin niet onmiddellijk verhelpen en aan de supplianten consenteren, wat ze ons in zekere punten en artikelen in hun verzoekschrift gevraagd hebben.

1. — Zo is het, dat we, in aanmerking nemend wat vooraf gaat, begerend het voortbestaan en de welvaart van de stad Brugge en van haar burgers en ingezetenen, om die en andere redenen, aan de voornoemde supplianten, wier bede we genegen zijn, na advies van en overleg met onze zeer lieve en beminde zuster, de koningin-douairière van Hongarije en Bohemen, regentes en gouvernante van onze landen van herrewaarts over, en de hoofden en lieden van onze Geheime Raad en Financieraad naast haar, geoktrooieerd, geakkordeerd en verleend hebben, oktrooieren, akkorderen en verlenen, hen daartoe de uitzonderlijke macht gevend, dat zij en hun opvolgers opnieuw een zeker aantal piloten, verkozen onder de meest ervaren stuurman, die ze, op aanwijzing van de wetten van de voornoemde kustplaatsen, zouden vinden, zullen mogen aanstellen en hen, in de aanwezigheid van de schout van de stad Brugge, plechtig laten zweren de kooplieden en schippers, vóór de kust van Vlaanderen aankomend, goed en getrouwelijk te dienen en de betrokken vaartuigen binnen te brengen en te sturen in de genoemde Zwinhaven te Sluis, in zover als dit doenlijk is en de schippers zelf dit vragen of ermee akkoord gaan, om daarna aan de aldus beëdigde piloten het insigne te geven, dat ze op de mouw van hun bovenkleed te dragen hebben.

2. — Bevelende en statuerende verder door eeuwig edikt, het

verbod aan een ieder, wie hij ook moge wezen, zich in te laten of te bemoeien met het piloteren van enig schip, vóór de kust van Vlaanderen aankomend, en het te konvooyeren, geleiden of sturen in de haven van Sluis, tenzij dat hij vooraf door de genoemde wethouders, op raad van de wetten van de voornoemde steden en plaatsen, benoemd of erkend zou zijn geworden, de betrokken eed zou hebben afgelegd en het bewuste insigne, bedoeld om op zijn mouw te dragen, van hen ontvangen zou hebben en dit op straf van een boete van 60 karolusgulden, gaande voor een derde respectievelijk aan ons, aan de officier van justitie, die de vervolging zou verricht hebben en aan de aanbren-ger, en daarenboven op straf van te moeten vergoeden al de schade en ander verlies, die de schippers door zijn schuld gele-den of te dragen zouden hebben gehad.

3. — Bovendien, ten einde alle bedrog uit te schakelen en de vreemde koopman zekerheid te verschaffen, zo hebben we ins-gelijks gestatueerd en statueren we, als boven, dat niemand on-der degenen, die op de voornoemde wijze door de genoemde wethouders aangesteld, aanvaard en erkend zullen zijn geworden en de betrokken eed afgelegd zullen hebben, zich veroorloven zal iemand zijn kenteken te geven of te lenen om die toe te laten enig schip binnen te loodsen of, als piloot, enig schipper bijstand te bieden en wel op een gelijke straf van 60 karolusgulden, gaande, verdeeld in drie, als boven en daarenboven op straf van andere willekeurige vervolging.

4. — En tot grotere zekerheid van hetgeen reeds bepaald is, hebben we ook gestatueerd en verordend, statueren en veror-denen we door onderhavige ordonnantie, dat de weduwe van enig piloot, die op bovenvermelde wijze aangesteld en erkend geworden is, of diens familie, indien hij geen weduwe hebben zou, ertoe gehouden zal zijn binnen de veertien dagen na het overlijden van de betrokken loods diens insigne binnen te bren-gen te Brugge en aldaar af te leveren, hetzij in de handen van de wethouders, hetzij steeds in die van de tesorier van de stad Brugge, om het door die van de wet te doen overhandigen aan degene, die als zijn opvolger bekwaam bevonden zal worden en dit — in geval van niet inlevering van het kenteken — op straf van een boete van 20 karolusgulden, gaande, verdeeld in drie, als boven». Het stuk eindigt met de gebruikelijke aanmaning tot

de verschillende autoriteiten en andere betrokken instanties, om de inhoud ervan te doen naleven, ten einde, na publicatie ervan, de stad Brugge toe te laten van de toepassing van het aldus uitgevaardigde oktrooi te genieten⁹⁰.

Uit de inleiding van de keizerlijke verordening vernemen we, dat alleen tijdens de regering van Filips de Schone, die in 1506 overleed, Vlaamse stuurliu tot loods aangesteld en beëdigd geworden waren en daarna niet meer⁹¹. In welk jaar juist voor het laatst alsdan zulke benoemingen plaatstgegrepen hadden, komen we evenwel niet te weten⁹². Wat er ook van zij, het doorspelen onder de stuurliu van de nog in gebruik zijnde loodsinsignes blijkt nadien tot misbruiken aanleiding gegeven te hebben. De keizerlijke verordening regelde voortaan het dragen van dit kenteken en bestrafte het onwettig doorgeven ervan. De Brugse wethouders verkregen niet alleen dat op dat stuk, maar ook op dit van het onbevoegd binnenloodsen van vreemde koopvaarders sankties drukken zouden. Voor het overige hernam de keizerlijke ordonnantie, voor wat de verkiezing, benoeming en beëdiging van de nieuwe piloten door de magistraat van Brugge betrof, de stipulaties dienaangaande reeds staande in de koninklijke verordening van 1484 en de commissiebriefven van 1499 en 1505⁹³. Ze

91. «hoe dat hier vóortyts binnen den levne van wylen salegher ghedachte, coninc Philips, onse heer vader, de voorsaten van den voornoemde suplianten, ter verzerkthede ende preservatie van den vrenden coopliden, arriverende in t Zween ter Sluys, achtervolghende oick den octroye van den zelven wylen coninc Philips, hebben ghestelt, ghecommitteirt ende gheadmitteert diversche stuurmans, wonende lanx de coste marque van Vlaendren... omme pilooten te zyne ende de scepen... te brynghe in Zween ter Sluys, doende hemlieden draghen op heurlieder uiterste mauwe zekere teeckene, ten fyne dat zy overzulk bekent ende by den meesters van zulcke scepen aengenomen mochten zyn...». *Ibidem*, blz. 138.

92. Van «Jan de Mol, ghezwooren pilote ende vrylaet in t beryt van Ardenburch Ambacht, oudt 51 jaeren of daerontrent» is er sprake in de lijst van de getuigenissen, die op 9 en 10 febr. 1514 door de commissie van onderzoek naar de opportuniteit van de opening van het «nieuw ghedelf» aanhoord werden. GILLIODTS, *Bruges, port de mer*, blz. 119, 16de getuigenis. - Wanneer Jan de Mol tot loods aangesteld en beëdigd geworden was en of dit wel door toedoen van de stad Brugge gebeurd kon zijn, weten we niet.

93. Zie voetnoot 90. - Voor de commissiebriefven van 1499 en 1505, zie bijlage II en voetnoot 71.

deed dit ook voor de verplichting, aan de loodsen opgelegd, de aankomende vaartuigen, althans in de mate van het mogelijke, alleen te Sluis en niet elders binnen te leiden. Toch stellen we vast, dat dit nu met wat minder aandrang dan voordien gebeurde. De Brugse wethouders hadden inderdaad meer dan ooit met de moeilijke toegang tot deze haven, evenals met de verzachting van de stapeldwang en de groeiende vrijheid van handel en verkeer voor de vreemde kooplui rekening te houden.

Nadat ze het keizerlijk oktrooi verkregen hadden, duurde het evenwel nog tot begin december vooraleer de Brugse schepenen de consuls van de Spaanse natie binnen hun stad daarvan op de hoogte brachten, door hen de vertaling in het Frans van het stuk te overhandigen⁹⁴. Van de besprekingen, die ze op dat ogenblik met de Spanjaarden over zekere uitbreiding van tolvrjdom in het voordeel van die kooplui in hun gemeente voerden, maakten ze gebruik om hen te wijzen op de punten uit het vroeger concept, die door de consuls nog dienden geregeld te worden, meer bepaald de uitvaardiging van het verbod aan de Spaanse schippers, andere dan beëdigde Vlaamse loodsen voor de pilotage van hun schepen op het Zwin in dienst te nemen en de aanstelling van een afgevaardigde, belast met de onmiddellijke uitbetaling van de lonen aan de loodsen voor hun dienst bij normaal weder, alsmede van andere commissarissen, aan wie de zorg opgedragen zou worden om, in verstandhouding met de wet van Brugge, de vergoeding voor het piloteren van een schip bij nacht, onweder of storm vast te stellen⁹⁵.

Eenmaal dat ze de consuls van de Spaanse natie op de hoogte van de stand van zaken in het loodswezen gebracht hadden,

94. In een vertoog gericht tot de consuls van de Spaanse natie in verband met de toen aan gang zijnde onderhandelingen met de hertogin van Vendôme, leenhouster van de tolln in hun stad, gaven de Brugse schepenen de korte inhoud van de keizerlijke ordonnantie van 24 sept. 1539, woordelijk erbij voegend «comme te tout appert par la copie desdites lettres patentes (d octroy), translatee de thyois en francois, attachie a cestes». GILLIODTS, *Cons. d'Espagne*, dl. I, blz. 314-316, stuk van 1 dec. 1539. Daarin is onder punt een of «premiers» sprake van de genoemde besprekingen over uitbreiding van tolvrjdom, terwijl onder punt twee of «secondement» over de pilotage gehandeld wordt. Van dit tweede punt geeft GILLIODTS alleen een ontleding. - Bijlage V.

95. Bijlage V.

traden de Brugse schepenen ook in kontakt met de piloten van Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist en Sluis, ten einde met hen, in zake het salaris voor het binnenloodsen van de schepen, tot een overeenkomst te geraken en de modaliteiten voor hun eedaflegging te bespreken. Ze riepen daartoe op 14 februari 1540 genoemde loodsen bij zich⁹⁶. Deze laatsten moeten kort daarna beëdigd geworden zijn. In het begin van april werd inderdaad te Wenduine, Blankenberge en Heist door de commissarissen van de stad Brugge tot de uitreiking van de zilveren insignes in de vorm van een miniatuurroer aan de pas benoemde en beëdigde piloten, die aldaar woonden, overgegaan⁹⁷. De Brugse magistraat had niet minder dan honderdveertig van deze tekens door een juwelier laten vervaardigen, om ze waarschijnlijk aan evenveel nieuwe loodsen uit te delen⁹⁸. Indien zo, dan moet dit neergekomen zijn op de toepassing van het punt uit het Brugse concept, dat, naast de benoeming van eigenlijke stuurliupiloten, ook die van hulploodsen voorzag. Het is dus mogelijk dat zowat veertig tot vijftig stuurlui en negentig tot honderd van hun vennoten tot piloot aangesteld en beëdigd geworden waren, aangezien volgens genoemd ontwerp, in elke vissersboot, betrokken bij het loodswezen, zich een drietal loodsen moest bevinden, namelijk de stuurman en twee van zijn gezellen, zodat er voor

96. Brugge bekostigde, krachtens een ordonnantie van de schepenen van 14 febr. 1540, een uitgave van 7 lb. 7 s. 4 d. groten aan het bezoek van «vele en diverssche pyloten van Oosthende, Blanckeberghe, Wendunen, Eyst ende Sluis, die, ter begheerte van den college... quamen omme met die van den zelven college t accordeirne van den sallaris van t inbringhen van den Spaenschen scepen binnen Zwene ter Sluis ende van hueren eedt te doene der stede ende coopman daerinnen ghetrauwelic te dienene». Voordien waren een gemeenteraadslid en een tesorier van Brugge naar genoemde steden en plaatsen gereisd om er met de piloten over dat binnenloodsen besprekingen te voeren. R 1539-1540 (nr. 32591), f° 57 v° - 58 r° en 76 v°.

97. Op 3 april reisden een raad en een tesorier van Brugge naar «Blanckeberghe, Heyst ende Wendunen om aldaer te sprekene metten pyloten ende hemlieden, elck volghende hueren eedt, te ghevene een zelveren roerkin», als teken dat zij «pilooten deser stede» waren. *Ibidem*, f° 59 r°.

98. De stad bekostigde in het totaal 19 lb. 8 s. 11 d. groten voor de vervaardiging en levering door een zilversmid van «140 zelveren roerkins, omme de pyloten, frequenterende ende eedt ghedaen hebbende pyloten te zyne van den Zwene..., ghegheven te werdene, zo die zyn weghende 8409 inghelschen, ten 5 s. gr. d onche ende de 2 lb. 6 s. 8 d. gr. over t faetsoen». *Ibidem*, f° 83 r°.

het piloteren van een koopvaarder steeds op iemand onder hen beroep kon worden gedaan⁹⁹. Wat er ook van zij, voortaan horen we opnieuw uitdrukkelijk van gezworen piloten gewag maken, wat nochtans niet wou zeggen, dat gewone, niet beëdigde stuurlui, volledig van de loodsdienst in het Zwin uitgesloten werden¹⁰⁰. Er diende inderdaad steeds met de belangen van de vreemde, vooral Spaanse schippers, als die met hun vaartuig vóór het Zwin aangekomen waren, rekening gehouden te worden.

Na de uitvaardiging van de keizerlijke ordonnantie op het stuk van het loodswezen van het Zwin, gingen de Brugse schepenen gewoon verder met de door hen tot dan toe gevolgde politiek ten overstaan zowel van de Spaanse koopvaarders, als van de Vlaamse piloten. Ze breidden zelfs het stelsel van de gratificaties uit door vanaf februari 1543 een vaste premie van een dukaat of 6 schellingen 8 penningen groten toe te kennen aan elke Spaanse loods, die uit Spanje medegekomen en te Sluis ontscheept

99. «Et pour ce que plusieurs pilotes ont remonstre que aulcune foiz eulx empeschiez au fait de leur pescherie en mer, il ne leur seroit bonnement possible d abandonner leur pescherie pour assister auxdis navires, arrivans sur ladite coste marine, du moings sans leur grand dommaige et interest, et qu ils sont accoustumez de laisser ung ou deux de leurs compaignons, qu ils tiennent aussi experts et idoines que eulx meismes, pour assister lesdis navires, iceulx de Bruges, pour soulaiger lesdis pilotes et obvier aux fraudes, qui sur ce pretext pourroient estre commises, ont advise que chacun dedis principaulx pilotes ou stiermans aura dessoubz lui ung ou deux compaignons au plus hault (pour lesquels il veult meismes respondre), qui auront aussi ledit enseigne de ladite ville de Bruges, sauf qu ils feront serment comme lesdis principaulx pilotes». Art. 5 van het concept van 1539 of daaromtrent. Zie voetnoot 86.

100. Vier met hun naam genoemde Brugse schippers, die als «ghezworen pyloten», op 15 juni 1543 hulp geboden hadden bij de pilotage in het Zwin van een Spaanse vloot, bestaande uit een twaalfstal eenheden, waarop zich 3000 soldeniers bevonden, kregen van de wethouders van hun stad een gezamenlijke gratuiteit, ten bedrage van 2 lb. 10 s. groten. R 1542-1543 (32594), f° 94 v°. - Vier Blankenbergse stuurlui, die op 10 juni 1545, er het eerst bij waren, toen het er op aankwam vier eenheden van een Spaanse vloot het Zwin binnen te leiden, ontvingen van de Brugse schepenen, «midts, dat zy gheen roer en hadden (als insigne)» en aldus niet als «bekende pyloten» beschouwd konden worden, toch «omme beters wille» elk 6 s. 8 d. groten als fooi. R 1544-1545 (nr. 32596).

was¹⁰¹. Aan de Spaanse schippers, die zich nog steeds met satijn begiftigd zagen worden, werd, in geval van stranding of andere navigatiemoeilijkheden, de nodige bijstand verleend en dit door het ter hulp sturen van Vlaamse piloten, ook 's avonds, wat trouwens door de keizerlijke ordonnantie impliciet voorzien was¹⁰². De Brugse wethouders kenden overigens voortaan in dergelijke gevallen, meestal aan de Vlaamse loods, die in zijn opdracht geslaagd was, drinkgeld voor «dobbelt pylotage» toe, wat neerkwam op de verdubbeling van het normale tarief van het drinkgeld¹⁰³. Onder de druk van de steeds moeilijker wordende scheepvaart op het Zwin, waarbij de Spaanse schepen soms voorafgaandelijk op «de Noord» vóór Knokke op de rede dienden te gaan en van de stijgende desertie van de Spaanse kooplui en schippers, evenals klaarblijkelijk ook van de onwil van de Vlaamse piloten om de beloodsing op zich te nemen, breidden de Brugse schepenen eind september 1545 tijdelijk het stelsel van de dubbele fooi ten voordele van de laatstgenoemden

101. «Betaelt... by ordonnancie (van der wet)... 46 Spaensche pyloten, die met alle (dat amtsjaar) voornoemde Spaensche scepen ende vlote quamen in t Zwin ter Sluus, ten hende dat zy, wederkeerende heerwaerts overe, ende ooc andere scippers te bet gheneghen zouden zyn omme te comene ende arriverende in de zelve havene ter Sluus en niet in Zeelandt, metsgaders t landt van Vlaendre ende dese stede (van Brugge) te frequenterene, elc 6 s. 8 d., comt ter somme van 15 lb. 6 s. 8 d. gr.». R 1542-1543 (nr. 32594), f° 94 v° - De betrokken Spaanse piloten waren met hun schippers aangekomen, namelijk 33 van 13 tot en met 17 februari en 13 op 10 en 15 juni 1543. De «meesters» of schippers van de twee toen gearriveerde vlotten ontvingen elk 4 ellen satijn voor een wambuis. De 6 s. 8 d. groten, die elk van de Spaanse loodsen toebedeeld werden, kwamen neer op de waarde van een «ducaet van 40 stuvers t stick», d.i. 40 groten.

102. Anthuenis Dancaert, loods uit Blankenberge, en Anthuenis Musaert, de bewaarder van de tonnen te Sluis, ontvingen voor het veilig binnenbrengen «s navens» van een schip van 150 vaten op 13 febr. 1543 samen 11 s. 3 d. groten, daar waar de normale fooi voor het binnenloodsen van zulk een vaartuig 7 s. 6 d. gr. bedroeg. *Ibid.*, f° 92 r°. - Concept van 1538 of daaromtrent, art. 8, en keizerlijke ordonnantie van 24 sept. 1540, art. 1. Zie voetnoten 86 en 90.

103. Steven Dierycx, piloot uit Wenduine, die op 18 febr. 1543, «een Spaensch scip, gheladen met wulle, dat an t stranghe geseilt hadde gheweist» en 250 vaten groot was, veilig te Sluis wist binnen te brengen, ontving als drinkgeld voor «dobbelt pylotage» 25 s. gr., d.i. het dubbel van de normale gratificatie voor het binnenleiden van zulk een koopvaarder, namelijk 12 s. 6 d. gr. R 1542-1543 (nr. 32594), f° 93 v°.

uit¹⁰⁴. Dit gebeurde nogmaals met enkele onderbrekingen, in 1548 en de drie daaropvolgende jaren¹⁰⁵. In 1553 ging de stad Brugge zelfs over tot de aanstelling en beëdiging van niet minder dan 30 nieuwe piloten uit Blankenberge en Wenduine, aan wie elk een pas vervaardigd zilveren insigne uitgereikt werd. Dit teken werd toen aan de hals gedragen¹⁰⁶. Toch kon in genoemd

104. Van 28 sept. tot en met 27 okt. 1546 gold dit «dubbel drincghelt» voor het binnenloodsen van een Spaans schip. Voor het binnenleiden op 28 okt. daarna van een Iers vaartuig, 100 vaten groot, ontving de piloot, Cornelis Diers uit Wenduine, slechts «t ordinaire drincghelt», zijnde 5 s. gr. R 1546-1547 (nr. 32598), f° 89 r° - 90 r°.

105. In okt. 1548 werd aan tien Vlaamse piloten, die elk een Spaans schip binnengebracht hadden, dubbel drinkgeld gegeven. R 1548-1549 (nr. 32600), f° 88 r° - 89 r°. - Op 3 okt. 1549 ontving Anthuenis Musaert, de bewaarder van de tonnen, die een Spaans vaartuig van 300 vaten binnengeloodst had, als fooi voor «dubbel pylotaeye», 30 s. gr. Die dag en de twee volgende werden nog vier Vlaamse piloten voor het binnenleiden van grote Spaanse schepen, waaronder een eenheid van 350 vaten, een van 300 vaten, een van 280 vaten en een van 180 vaten, met dubbel drinkgeld begiftigd. Jan Luucx, loods uit Blankenberge, integendeel, die op 5 okt. met het Spaans vaartuig, dat aan zijn hoede toevertrouwd geworden was, «an de grondt ende an de plate ghezeilt hadde», mocht «over ynckel pylotaeye» voor de desbetreffende grootte van 250 vaten slechts 12 s. 6 d. groten in ontvangst nemen. R 1549-1550 (nr. 32601), f° 84 r° en v°. - Op 5 mei, 7 en 23 okt. 1550 werd nogmaals dubbel drinkgeld uitbetaald, ditmaal aan zes loodsen, waaronder vijf uit Blankenberge en een uit Oostende, voor het binnenbrengen van evenveel Spaanse schepen, waaronder een eenheid van 350 vaten, een van 250 vaten, twee eenheden van 200 vaten, een van 190 vaten en een van 125 vaten. *Ibid.*, f° 86 r°, en R 1550-1551 (nr. 32602), f° 87 r°. - Drie piloten uit Blankenberge, drie uit Wenduine en een loods uit Sluis ontvingen eveneens een dubbele fooi voor het binnenleiden op 9 april 1551 van zeven Spaanse koopvaarders, waaronder drie van 300 vaten, twee van 250 vaten en twee van respectievelijk 200 en 150 vaten. Twee loodsen, die op 12 april daarna gezamenlijk een Spaans vaartuig van 200 vaten te Sluis hadden binnengebracht mochten zelfs samen 2 pond gr. als drinkgeld opstrijken. R 1550-1551 (nr. 32602), f° 87 v° - 88 r°.

106. De stad Brugge bekostigde inderdaad de uitgave voor het maken van «dertich zelve roeren... ghedelivreert... 30 nieuwe pijloten, zom wonende te Wendune ende d anderen te Blanckeberghe... gheaccepteert omme te piloterene up de havene van den Zwene ter Sluus», namelijk 5 lb. 5 s. groten. R 1552-1553 (nr. 32603), f° 88 r°. - Tijdens het voorgaande boekjaar had ze reeds de onkosten voor de vervaardiging van zes zulke insignes, benevens de vernieuwing van drie andere, gedragen. R 1550-1551 (nr. 32602), f° 100 r°. - Een loods uit Blankenberge, die in Engeland zijn roer beweerde verloren te hebben — wat hij onder eed diende te bevestigen — verkreeg er een nieuw. Brugge, Stadsarchief, *Ferieboek Tresorie*, 1556-1557, f° 41 v°.

jaar, evenals daarna, in 1554, door deze of andere Vlaamse loodsen niet één enkel vreemd koopvaarder te Sluis binnengebracht worden¹⁰⁷. In 1555 en 1556, toen slechts maar enkele uitheemse schepen het Zwin aandeden, kenden de Brugse schepenen aan de Vlaamse piloten opnieuw alleen maar drinkgeld, voor wat vroeger «ynckel pylotaege» geheten werd, toe¹⁰⁸. Weliswaar keerden ze in 1557 en 1558 tot de verlening van verhoogde gratificaties aan de Vlaamse loodsen terug door het oude tarief van 5 schellingen groten per 100 vaten aan tonnenmaat van het binnengebrachte vaartuig te verdrievoudigen. Deze fooi werd evenwel telkens in twee helften verdeeld, als twee Vlaamse piloten zich met het binnenleiden van één en hetzelfde schip ingelaten hadden. Toch konden gedurende deze twee jaar slechts respectievelijk 7 en 11 koopvaarders, allemaal komende uit Spanje, in het Zwin en te Sluis worden binnengeloodst¹⁰⁹. Wel kwam

107. R 1552-1553 (nr. 32604), f° 74 r° en v°, R 1553-1554 (nr. 32605), f° 72 r°, en R 1554-1555 (nr. 32606), f° 72 v° en 73 r°.

108. In de loop van 1555 kwamen te Sluis in het geheel slechts vier koopvaarders aan, waaronder op 23 juni twee uit Spanje met een laadvermogen van respectievelijk 250 en 300 vaten. Opvallend is dat beide laatste vaartuigen er niet door eigenlijke Vlaamse loodsen, maar integendeel door bootsgezellen van een Vlaams konvooischip binnengeleid geworden waren. Beide schepen waren voordien vóór de kust bij Heist aangekomen en hadden daar op bijstand moeten wachten. Later, bij het «weder uytvaren» werden ze door dezelfde bootsgezellen geholpen. R 1554-1555 (nr. 32606), f° 72 v° - 73 r°. - In 1556 kwamen in het totaal maar vijf vreemde vaartuigen, waaronder vier Spaanse, te Sluis aan. Voor het binnenloodsen van een van deze vier eenheden, op 29 april, waren een drietal Vlaamse piloten nodig geweest. Het gold waarschijnlijk een koopvaarder van 300 vaten. Op verzoek van de kapitein ervan, betaalde de stad Brugge aan Pieter de Crane, loods uit Blankenberge, die het schip vóór de kust afgehaald had, een salaris ten bedrage van 2 lb. 5 s. groten benevens drinkgeld aan twee andere Vlaamse loodsen. R 1555-1556 (nr. 32607), f° 76 v° - 77 r°.

109. In de loop van 1557 waren het er zeven, waaronder zes uit Spanje, waarvan vier van 200 vaten en twee van 100 vaten elk. Om de twee laatste eenheden te Sluis binnen te leiden waren niet alleen Vlaamse loodsen, maar ook andere schippers nodig geweest, die voor hun hulp, o.a. bij het peilen van de ondiepten, drinkgeld ontvingen. R 1556-1557 (nr. 32608), f° 80 r° en v°. - In juni 1558 voeren 11 Spaanse schepen Sluis binnen. Daaronder bevonden zich drie eenheden, die elk door twee Vlaamse piloten binnengeloodst dienden te worden. De gratificatie aan de loodsen, waaronder A. Musaert, de «bewarer» van de tonnen, die al deze eenheden binnengeleid hadden, bedroeg «15 s. groten van den 100 (vaten)». De drie hoofd-piloten, die zich elk door een collega hadden laten bijstaan, ontvingen, naast de helft van deze fooi, elk nog 6 s. 8 d. groten, zijnde blijkbaar een dukaat. R 1557-1558 (nr. 32609), f° 86 r° - 87 v°.

aldaar omstreeks het midden van 1558 voor het eerst een Engelse vloot, bestaande uit 37 eenheden, aan. De enkele Vlaamse loodsen of schippers, die de pilotage ervan verzekerd hadden, werden door de stad Brugge met een arbeidsloon of salaris vergoed en dit zou naderhand telkens het geval zijn¹¹⁰. In 1559 gaven de Brugse wethouders het op verhoogde fooien aan de piloten voor het binnenleiden van Spaanse schepen toe te kennen, vermits er dat jaar, naast een vloot van 54 Engelse vrachtaarders, slechts één Spaans vaartuig te Sluis kon binnengebracht worden¹¹¹. De volgende jaren, zoals in 1560, gebeurde het zelfs dat aldaar geen enkel koopvaarder uit Spanje arriveerde, alhoewel de vloot uit Engeland er nu telkens opnieuw verscheen¹¹². In 1561, toen in het geheel zes Spaanse schepen te Sluis aankwamen, pasten de Brugse schepenen ten gunste van de Vlaamse loodsen, die bij dit binnenvaren betrokken geweest waren, een verhoogd stelsel van gratificaties toe, zonder met enig vorig tarief rekening te houden. Aldus ontving een Blankenbergse piloot, voor het binnenleiden in de Zwinhaven op 1 oktober van een Spaans schip met twee marsen en een tonnenmaat van 260 vaten, als drinkgeld, eventjes 2 pond groten¹¹³. Nadat in 1562 de Spanjaarden met hun vaartuigen te Sluis opnieuw verstek gegeven hadden, zien we het jaar daarop de Brugse wethouders tot het stelsel van de verdubbelde fooi ten bate van de Vlaamse piloten terugkeren. Dit was ongetwijfeld

110. De Vlaamse schippers, die deze vloot binnengeloost hadden, ontvingen samen 5 lb. 16 s. groten. *Ibidem.* - Ze waren wellicht maar met drie of met vier, te oordelen naar de overeenkomst, dienaangaande door de stad Brugge met de Engelse natie aangegaan: «que lesdis de Bruges... les pourvoyeron de trois ou quates pilotes, qui conduiront ladicte flote ou dit port et les contenteront». GILLIODTS, *Etaple*, dl. III, blz. 114-115, nr. 1789. Stuk van 22 september 1558. - Zie voetnoot 51.

111. Dat ene Spaanse schip kwam op 9 september aan. R 1558-1559 (nr. 32610), f° 79 v° - 80 r°, en R 1559-1560 (nr. 32611), f° 82 v°.

112. R 1559-1560 (nr. 32611), f° 82 v°, en R 1560-1561 (nr. 32612), f° 88 r° en v°. - De Engelse vloot, die op 15 oktober door een vijftal Vlaamse schippers en piloten te Sluis binnengeleid werd, bestond uit 43 eenheden.

113. Reeds op 21 april was er een Spaans vaartuig «met twee meerschen» en 150 vaten groot te Sluis binnengeloost geworden. R 1560-1561 (nr. 32612), f° 88 r° en v°. - De Engelse vloot, bestaande uit 26 schepen, was door vier Vlaamse piloten binnengeleid geworden. R 1561-1562 (nr. 32613), f° 88 r° en v°.

wel nodig, vermits in het Zwin nog steeds grote Spaanse koopvaarders, waaronder eenheden van 260 of zelfs 275 vaten, hun verschijning dorsten maken¹¹⁴. Vanaf 1565 bevatten de Brugse stadsrekeningen minder gegevens aangaande de data van aankomst van de Engelse vloot of de afzonderlijke Spaanse vaartuigen en het draagvermogen van laatstgenoemde eenheden, alhoewel ze nog steeds van de gratificaties ten voordele van de Spaanse schippers en medegekomen Spaanse loodsen gewag maken¹¹⁵. Ze vermelden soms nog de aankomst te Sluis van vaartuigen uit andere landen dan Spanje en Engeland, meer bepaald uit Oostland en Frankrijk, maar dit was toch zeldzaam. Ook de schippers van deze vreemde schepen ontvingen soms een fooi¹¹⁶.

114. Altezamen in 1563 kwamen slechts zes Spaanse «wullescepen» te Sluis aan. De Engelse vloot, die er in april door vier Vlaamse loodsen, wonende aldaar, binnengebracht werd, telde 31 eenheden. Een tweede Engelse formatie, die er op 19 aug. door een enkele piloot met woonplaats te Blankenberghe binnengeloost kon worden, bestond uit «twaelf hulcscepen met wulle». R 1562-1563 (nr. 32614), f° 87 r° en v°, en R 1563-1564 (nr. 32615), f° 96 r° en v°. - In de volgende Brugse stadsrekening is er sprake van de aankomst van achtereenvolgens een zevental Spaanse schepen en een Frans vaartuig, benevens in maart 1565 van een Engels smaldeel, te Sluis binnengeloost door drie piloten uit Sluis. Van twee Spaanse koopvaarders vernemen we de tonnenmaat, namelijk respectievelijk 90 en 125 vaten. R 1564-1565 (nr. 32616), f° 104 r° - 105 r°. - COORNAERT, *a.w.*, blz. 83.

115. «Cornelis de Keyser ende Lenaert Goes, pyloten van Blankenberghe, inghebrocht hebbende vier Spaengsche scepen, geladen met wulle, 3 lb. gr. Zes Spaengsche pyloten over huerlieder pylotaige, 2 lb. 1 s. 8 d. gr. Joos Weyts ende Coryn Bertelmeeus, pyloten van Eyst ende Blankenberghe, voor pyloteghelt, 18 s. 8 d. gr... Jan Jacobs, zydelakenvercooper, van zes sattynen wambayse lakens, ghepresenteert zes meesters van Spaengschen scepen, ghearriveert in t Zween ter Sluis... te 7 s. 8 d. gr. d elle, compt 9 lb. 4 s. gr.». R 1565-1566 (nr. 32617), f° 80 v° - 81 r°. - Gratificaties werden eveneens nog steeds verleend aan degenen, die de aankomst van een Spaans smaldeel kwamen melden. Dit was voortaan ook zo voor degenen, die dit deden voor de aankomst van een Engelse vloot. R 1566-1567 (nr. 32618), f° 82 r°.

116. Op 2 aug. 1561 aankomst te Sluis van een schip uit Danzig. R 1560-1561 (nr. 32612), f° 88 v°. - Een schipper uit deze hanzestad ontving het jaar nadien tot tweemaal toe vier ellen satijn als gratificatie, omdat hij «twee reisen binden Zwene ghecommen (was)... met zijn schepe». R 1562-1563 (nr. 32614), f° 87 r°. - Van de aankomst van een Frans vaartuig is er sprake in R 1564-1565, (nr. 32616), f° 104 r°. - Soms gebeurde het ook dat Bretoense schippers Spaanse wol te Sluis aanvoerden, waarvoor ze dan een fooi ontvingen. R 1566-1567 (nr. 32618), f° 82 v°. In R 1567-1568 (nr. 32619), f° 81 r°, vinden we de aankomst van een Bretoens schip van «bet dan hondert vaten» met zulk een lading vermeld, maar dan door een Vlaamse loods binnengeleid.

Aangezien het aantal Spaanse koopvaarders, dat jaarlijks in de Zwinhaven nog binnengeloodst kon worden, fel verminderd was en er voor de pilotage van de ganse Engelse vloot telkens slechts drie of vier loodsen in het totaal volstonden¹¹⁷, is het duidelijk, dat de rol van de Vlaamse piloten aldaar uitgespeeld geraakte. Indien het toch gebeurde, zoals in 1570 en de eerstvolgende jaren, dat een Spaanse vloot of een smaldeel ervan, somtijds bestaande uit oorlogsbodems, het Zwin aandeed, dan was dit weliswaar nog steeds met behulp van piloten uit Wenduine, Blankenberge en Heist of van schippers uit Sluis¹¹⁸. Overigens behoorden de Spaanse vaartuigen, die enkele keren, zoals in 1566, langs de «nieuwe varsche vaert» naar Brugge voeren, meestal tot scheepstypes met een tonnenmaat van minder dan 200 vaten¹¹⁹. In 1577 besloot het Brugs schepencollege het tarief van het drinkgeld, dat aan de Vlaamse loodsen voor het binnenleiden van schepen met een vrachtvermogen van 200 of meer vaten gegeven werd, te brengen van 10 schellingen groten per 100 vaten op 5, wat op de afschaffing van de verhoogde gratifi-

117. In 1567 ontving één enkele Blankenbergse loods, voor het binnenloodsen van een hele Engelse vloot, als drinkgeld, 30 s. gr. Dat jaar wordt van het piloteren van drie andere Engelse vlootformaties, in april en augustus te Sluis aangekomen, zelfs geen gewag gemaakt, daar er in de desbetreffende Brugse stadsrekening alleen van «t incommen» van die vloten aldaar sprake is. R 1566-1567 (nr. 32618), f° 82 r° en v°. - Zie de voetnoten 110, 112, 113 en 114.

118. De post betreffende de uitgaven voor drinkgeld aan de Vlaamse loodsen vinden we tijdens de boekjaren, gaande van 1572-1573 tot en met 1579-1580, telkens aldus geformuleerd: «betaelt diversche pyloten van Blanckeberghe, Heyst, Wendunen ende Sluus van t hebbene ghepyloteert ende gheweeght in t Zweyn ter Sluus diversche Spaensche, Inghelsche ende Schotse scepen, by groote menichte van attestatien van den staepelare ter Sluus», gevolgd door het globaal bedrag, dat uitbetaald geworden was. Soms liep deze globale uitgave nog zeer hoog op, zoals in R 1576-1577 (nr. 32628), f° 64 r°: 90 lb. 12 s. groten, tegenover in R 1575-1576 (nr. 32627), f° 61 r° slechts: 8 lb. 2 s. groten. Daarnaast was soms ook nog de begiftiging van de Spaanse schippers en piloten, «hebbende zekere extraordinaire groote scepen inghebrocht», in rekening gebracht geworden, zoals in R 1576-1577 (nr. 32628), f° 64 r°. - COORNAERT, a.w., blz. 87.

119. Zie voetnoot 57.

caties neerkwam¹²⁰. Dit beviel klaarblijkelijk de Vlaamse loodsen niet, aangezien de magistraat van Brugge in de loop van augustus 1579 te Sluis met hen over de voortzetting van de pilotage onderhandelde. De stad voerde eind dat jaar, in de plaats van het drinkgeld, dat tot dan toe aan de steeds okkazineel optredende Vlaamse piloten of schippers uit Sluis uitbetaald werd, de uitkering in van een jaarlijks salaris en benoemde daarom drie loodsen uit laatstgenoemde plaats, die, althans voor de duur van een ambtsjaar, permanent ter beschikking moesten staan. Tijdens het tweede jaar van dit stelsel, in 1581, zagen de drie toenmalige piloten, wellicht nog steeds de drie reeds genoemde, zich ook nog met een vergoeding voor hun kledij begiftigd worden, maar dit werd nadien niet meer gedaan. Wel werden vanaf 1582 de door hen verleende buitengewone diensten vergoed¹²¹. Toen begin mei 1584 Brugge zich terug aan het Spaans gezag onderwierp, werd daardoor meteen gedurende een drietal jaren alle verbinding met Sluis, dat nog door de rebellen bezet bleef, en de zee verbroken, zodat ook de Brugse loodsdienst niet meer kon werken. Weliswaar werd in augustus 1587 Sluis op zijn beurt door de Spanjaarden heroverd, maar wegens het uitblijven van enige scheepvaart van belang, had deze dienst voor de stad Brugge, afgezien van soms een uitzonderlijk geval, volledig afgedaan. Trouwens in 1604 viel Sluis voorgoed in de handen van het opstandige Noorden. De ondergang van het Brugse loodswet-

120. «Eadem (die) (31 marte 1577) was gheresolveirt voortan op de pilotage te betalene van de scepen, commende in t Zwein ter Sluus, daer de zelve groot zynde twee hondert vaten ende dat ooc naer advenant, alleenlick van vyf s. gr. elke honderd in stede van 10 s. gr. tot noch toe betaalt». Brugge, Stadsarchief, Secrete Resolutieboek, 1575-1585, f° 61 v°, onder genoemde datum.

121. Het waren de twee Brugse tresoriers, die op 21 augustus 1579 te Sluis met de piloten aldaar «up de continuatie van de pilotaige van de schepen in t Zwin arriverende» gingen praten. R 1578-1579 (niet te Brussel), f° 47 v°. - Eerst begin november daarna kwam het tot een accort metten pyloten omme voor een jaar, inghaende kersmesse... t canael van den Zwene te pyloterene». De drie aldus benoemde «nyeuwe pyloten» uit Sluis ontvingen samen, «by maniere van premie voor ordinaire gaige van eenen jaere», vervallend op kerstmis 1580, de som van 30 lb. groten. Het volgend jaar kwam daar nog 6 lb. groten voor de huur van een «pyloot boot» en in 1582 genoemde extra-premie bij. In 1583 werden deze uitgaven geglobaliseerd tot een enkel bedrag. R 1579-1580, f° 45 r° en 57 r°, R 1580-1581, f° 45 r° en R 1581-1582, f° 47 v° (alle drie niet te Brussel).

zen betekende niet de verdwijning van de pilotage van de vreemde koopvaarders door Vlaamse loodsen. Nog vóór de opstand tegen Filips II was aan de Vlaamse kust, te Duinkerke en wellicht ook te Nieuwpoort en te Oostende, die als aanvoerhavens de plaats van Sluis zouden innemen, een nieuwe loodsdienst in het leven geroepen geworden. Deze zou in het vervolg aan de koopvaarders en schepen allerhande, varende op Vlaanderen of andere landen, zulke uitstekende diensten bewijzen, dat hij terecht als de waardige voorloper van het hedendaags loodswezen beschouwd mag worden¹²². (Vervolg en slot in deel II).

122. De oudste reglementen betreffende het loodswezen te Duinkerke dagtekenen van 1566 en 1583. L. MOREEL et E. LE CAER, *Le pilotage de Dunkerque*, Duinkerke, z.d., blz. 2. - J. MESSIAEN, *Le pilotage de Dunkerque. Quatre siècles de services*, in *Les Amis du vieux Dunkerque*, II, (1975) 1, 41-61.

BIJLAGEN

I

Brugge, waarschijnlijk kort vóór 24 januari 1459

Ordonnantie, uitgevaardigd door de Vier Leden van Vlaenderen, betreffende de aanstelling en beëdiging van de loodsen, belast met het binnenleiden in het Zwin van de vreemde koopvaarders, en de verplichting voor die piloten genoemde schepen alleen te Sluis en niet elders binnen te brengen, tenzij, in geval van nood.

Brugge, Rijksarchief, fonds Oud Archief Nieuwpoort (inventaris van het Archief van het Oud Regime door L. Van Werveke, blz. 37), nr. 446. Boek van de keuren, statuten en ordonnances van de stad Nieuwpoort, opgesteld door stadssecretaris Jan van Maryevoorde in 1506, f° CLXXVI r° en v°. Kopie van de oorspronkelijke ordonnantie. Niet gedateerd. Voor de datering, zie R. Degryse, Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 15de eeuw (Hand. «Société d'Emulation» te Brugge, dl CXII, 1975, afl. 1-2, blz. 61-130), blz. 68, voetnoot 20.

De opeenvolgende artikelen hebben we van een nummering voorzien.

Ordonnancie ghemaect by den Vier Leden ts lands van Vlaendren up den piloten van der zee

1) Eerst, dat van nu voordan niemant en zal hem mueghen vervoorden omme last te nemen pilote of leedsman ter zee te zyne, omme de vremde scepen, commende voor t landt van Vlaendren, in t Zwin ter Sluus te leedene, het en zy dat hy van der wet, daer hy wonachtich es, bekent zy over souffissant ende wel daerin verstaende ende wetende de dipten en de ondipten, bancken ende zanden, ligghende in t incommen van den Zwene. Ende dat hy eed ghedaen hebbe voor zyner wet hem ghetrauwelic te quitene in zin last. Ende openbaerlic een teeken te draghen, te wetene een zelveren scip roer an een ketenkin of an een lintkin an de hals, ten dien hende dat men weten mach, dat hy daerthoe ghecoren es ende eed ghedaen heeft. Ende dat up de ban van 50 jaren huuten lande ende graefsepe van Vlaendren.

2) Idem, dat de ghuene, die aldus ghecoren zullen zyn omme piloten te zyne ende daerthoe eed ghedaen zullen hebben, niet en zullen mueghen eeneghe ghelaghe verlegghen, noch betalen, noch leeninghe daerup doen, omme d eerste te zijne eeneghe thoecommente scepen in te bringhene, up de paine van vichtich ponden parisis, telcker waerf, dattet gheschiede.

3) Item, dat omme de meeste verzeckerthede van den scepen, daerof de meesters verzuocken zullen de hulpe van de voorseide piloten, dezelve ghehouden zullen worden te commene met hueren booten ofte barcken tote den scepen, daerof zy teekene zien zullen, omme huere hulpe t hebbene, met eenen, twee ofte meer van hueren besten ende souffisante ghezellen. Ende stappans als zy in t scip zullen zijn, de pilote, die t last hebben zal, zal in t scip ghaen ende d andere ghezellen zullen met hueren boten voor t scip royen, updat de stoorme niet en belette. Ende voor t scip bezoucken altoos de rechte ende beste diepte tootter dat scip aldus gheleedt zal wezen binnen den Zwene, updat den meestere ofte meesters van den zelven scepe aldus ghelieft.

4) Ende van den loone van den voorseide piloten, zy zullen daerof betaelt ende vernought worden naer de voorwaerde, die zy by accorde ghemaect zullen hebben, ende naer de ghelegenthede van huerlieder moite ende der vreeze van der tijt, ter tauxatie van scepenen van Brugghe, up datter questie of reze tusschen den meestere van den scepen ende den voorseide piloten.

5) Ende waer t dat by huere negligencie ofte ghebreken eenich scip bedorve of schade hadde ende clachte daerof quam (an) der wet, daer zy wonen, die zelve wet zal daerof justicie doen crimileic (sic) ofte civilic, alzo daerthoe dienen ende behooren zal. Ende ware de voorseide wet daerof in ghebreken, zo zal de wet van Brugghe of van den Vryen, als huerlieden wettelic hooft, zelve justicie ende correctie daerof doen, alzo t behooren zal.

6) Item, dat gheen ghezworen piloten voordan gheoorloft en zy eeneghe scepen elders in te bringhene, dan in t voorseid Zwin ter Sluus, het en ware by openbare noode, den welcken noodt zy duechdelic moeten doen blycken hueren wet binnen den eersten achte daghen daernaer, up de paine ende verbuerte van 100 lb. parisic, t een derde onsen gheduchten heere ende prince, tweeste derde den ghuenen, die t ter kennisse bringhen zullen. Ende t derde derde der wet, daer de ghezworen pilote onder wonachtich werdt ende voort noch boven dien ghepuniert te zyne ter discretie van der zelve wet.

II

Brugge, 3 december 1499

Commissiebrief, waardoor Filips de Schone, hertog van Bourgondië en graaf van Vlaanderen, op verzoek van de Vier Leden van Vlaanderen, die hem op de moeilijkheden van de scheepvaart op het Zwin gewezen hadden, aan Jan de Hont en Adriaan Drabbe opdracht geeft, om zich naar de havens en vissersdorpen van de kust te begeven, ten einde aldaar, door de baljuws of andere plaatselijke grafelijke officieren, be-

kwame zeelui tot loodsen, belast met het binnenleiden van de vreemde koopvaardijsschepen in de haven van Sluis, te laten aanstellen.

- Brugge, Stadsarchief, charter nr. 1293, II, perkament met sporen van verzegeling in rode was. Aan het stuk is gehecht een strook papier met een nota aan de kanselier.
- Vermelding met ontleding in L. Gilliodts-Van Severen, Inventaire des archives de la ville de Bruges (1288-1497), Brugge, 1871-1878, 7 delen. Zie dl. VI, blz. 448-450, alwaar ook gewezen wordt op de inhoud van de nota aan de kanselier.
- In deze nota wordt de kanselier verzocht, gezien het overlijden van Adriaan Drabbe, de commissiebrief te vernieuwen en haar eenvoudig te richten, zonder verdere specificatie, tot de burgemeester van het korps, een schepene en een tesorier of tot twee onder die drie, zodat voortaan, ook in de toekomst, zonder verdere vernieuwing, genoemde wethouders de taak van commissarissen in de betrokken aan gelegenheid zouden kunnen uitvoeren. De nieuwe commissiebrief, die van 18 juni 1505 dagtekent, bevat dan ook bijna woordelijk dezelfde tekst als de oorkonde van 1499. Zie de ontleding ervan in Gilliodts, a.w., dl. VI, blz. 450 (a).

By den ertshertoge van Oistryck, hertoge van Bourgoingnen, van Brabant, grave van Habsbourg, van Vlaendren, van Artois, van Bourgoingnen etc.

Onsen wel geminden Jan de Hont ende Adriaen Drabbe ende elken van hen bysonder, saluyt. Van weghen onsen beminden buerchmeesters, voocht, scepenen ende raden van onse steden van Ghendt, Brugghe ende Ypre ende van den lande van den Vryen, representerende de Vier Leden ons lands van Vlaendren, es ons vertoocht ende te kennen gegeven geweest, hoe t voirseid land, t welke geheelic gefondeert es up de hantieringe ende frequentacie van den vremen cooplyuden ende staple van hueren coopmanscepen, bynnen corten jaeren haerwaerts, by ghebreke van der diepte van den Zwene van der Sluus, zo grootelickx ende in zulkerwys gedeclineert ende verarmt, dat t zelve land, zonderlinge onse steden van Brugghe ende Sluus met hueren dependencien, gescepen zijn geheelic ghedesoleirt te werdene ende te nyeuten te gane. Ten zy dat corts eenich goed middel gevonden worde, by den welken de scepen ende coopmanscepen van den voirseiden vremen cooplieden arriveren ende incommen moghen bynnen den voirnoemden Zwene ter Sluus. Daertoe de voirnoemde thoenders, duerende den tyt dat men besich wesen sal om t voirseid Zwin te beterene, gheen expedienter of convenienter middel en weten, dan, mids stellende ende makende goede

ordonnancie ende pollicie up t fait van den pyloten, hemlieden ghenee-rende metten voirseide scepen te gheleedene, wonende up de costen ende frontieren van der zee, ten incommene van onsen voorseiden lande van Vlaendren, also de voirnoemde coopluyden zelve begheert hebben. By gebreke van den welken ende zonderlinghe overmids dat eenighe scippers hemlieden niet wel verstaende, noch kennesse hebbende van den voirnoemden Zwene, henlieden vervoordert hebben ende daghelicx vervoorderen de voirseide scepen te gheleedene, by faulte van kennesse van den voirseiden Zwene, in Zeeland ende elders, jeghens den wille van den coopliden. Tot groote scade, achterdeele ende verminderinghe van onsen thollen ende anderen rechten, die wy in onsen voirseiden lande van Vlaendren dairaf heffen zouden, ende tot verdervensse ende desolacie van onse steden van Brugghe, Damme, Sluus, lande van den Vryen met hueren toebehoorten ende by consequencien van den ge-heelen lande van Vlaendren. Ende noch meer wesen sal, worde by ons hier inne niet voirsien van behoirlycke provisie ende remedie, alsoe die voirnoemde thoenders zeggen. Ons zeer eernstelick der om biddende.

Soe eyst, dat wy die saken voirscreven overgemerct, U ontbieden ende bevelen, dairtoe committerende, mids dezen onsen brieve, dat ghy terstond ende zonder delay trect ende U transporteert in de steden ende plecken van der Sluus, Ostende, Blanckeberghe, Walravenside, Wendunen ende Heyst. Ende aldaer, met U geroepen ende genomen onse bailius oft andere officiers van den selven plecken of hueren stedehouderen, U informeert wel ende duechdelick van den persoonen van den scipluyden van den selven steden ende plecken, kyesende ende stellende van onsen weghe in elke van den voirseiden steden ende plecken de ghene van den voirseiden scipluyden, die ghy bevinden zult hemlieden best verstaende ende expertst zynde, omme de voirseide scepen als pyloten te gheleedene, hemlieden lastende ende bevelende oick van onsen wegen de voirseide scepen te gheleedene in t voirseid Zwin ter Sluus, zo verre als t hemlieden mogelick wesen sal, mids redelycken loon ende sallarys, die zy van den coopliden dairaf nemen sullen. Nemende ende ontfangende van den selven scipliden, die by U also hiertoe gecoren ende gestelt zullen wesen, den behoirlycken eedt, dat zy hen, elck int zijne, in t gene des voirseid es met datter ancleeft, wel ende getrouwelick quijten zullen. Ordonnerende ende verbiedende voort allen anderen scipliden, wonende in de steden ende plecken voirscreven, die by U nyet gestelt oft geadmitteert, noch teekenen van U hebben en zullen om de voirseiden scepen te gheleedene, henlieden te verdraghe voirtan eenegge gheleetscepe te doene van den voirseiden scepen, up de peyne van ghebannen te zyne zes jaeren tyts uuyt onsen voirseiden lande van Vlaendren ofte anderssins aerbitraerlicke gecorrigiert te zijne, alsoo t behoeren sal.

Des te doen geven wy U volcommen macht, auctoriteyt ende zonderling bevel. Ontbieden ende bevelen allen onsen baillius, justiciers ende officiers, wien dit angaen oft annopen sal mogen, dat zy U, dit doende, ernstelick verstaen ende obedieren ende U doen ende geven hulpe, troost ende bystant, up dat s noot zij ende zij by U versocht worden. Ende voirts, dat zy elck in t zyne procederen ende doen procederen ter executie ende onderhout van onser voirseider ordonnancie ende ter pugnacie ende correctie van den inbrekers ende overtreders van dien, als t van rechtswegen behoeren sal, zonder faveur ofte dissimulacie. Ende dit al tot onsen wederroep ende zoe langhe als t ons gelieven sal.

Gegeven in onse voirseide stede van Brugge, den derden dach in decembri in t jaer duysent CCCC negen ende tnegentich.

By mynen heere den ertshertoghe, Ter relacie van den raide.

Haneton (b)

(a) De nota op de bijgevoegde strook, een stukje papier, luidt : «Plaist a monseigneur le chancelier de sa grace faire renouveler cest placart a cause du trespas de feu Adrien Drabe, auquel, avec Jehan de Hont, il s adreschoit, en faisant l adresche au bourgmestre du cours, ung eschevin et ung tresorier de la ville de Bruges ou les deux des trois presens ou advenir. Car autrement seroit tousiours a recomencher». Dan volgt nog gedeeltelijk leesbaar : «By den C(anselier)».

— De nieuwe commissie brief, gegeven te Turnhout op 8 juni 1505, begint inderdaad aldus : «By den coninck van Castillen..... Onse lieve beminde, den burgmeestre van der coursse, eenen van den scepenen ende eenen van den tresoriers onser stede van Brugge oft den twee van henluyden, jegewoirdich ende toecommende, saluyt...». Brugge, Stadsarchief, charter nr. 1293, I.

(b) Handtekening.

III

januari 1520 (n.s.)

Verslag van een inspectie van de dieptes in het Zwin tussen Sluis en zee en omgekeerd, gedaan, op 3 en 4 januari 1520, op verzoek van de magistraat van Brugge, door de beide burgemeesters van Mude en van het waterrecht te Sluis, benevens de twee bezieners van de tonnenbakens en vier loodsen met dagelijkse ondervinding aldaar.

Brugge, Stadsarchief, Cartularium Groenenboek C, f° 401 v° en 402 r°.

Bespreking en tekst in M. Coornaert, Knokke en het Zwin (reeks M. Coornaert I), Knokke, 1974, blz. 73-74.

Brugge en de pilotage van de Spaanse vloot in het Zwin

Verclaers van de diepte ende wyde van den Zwene, ghemeten in t jaer XV^c neghentiene

Ten verzoucke van burchmeesters, scepenen ende raden van der stede van Brugghe, so hebben beede de burchmeesters van der Mude ende waterrechte ter Sluus, metgaders Loys de Grave ende Lenaert Gheerolf, bewaerders ende toesienders van de tonnen in t Zwin ligghende, gheweest in t voorseid Zwin van der stede van der Sluus tot buuten in de opene zeede ende wederomme totter Sluus, vergheleyscript met Dieric Cornelisseune, Bertelmecus Jansseune, Jan Piersseune ende Cornelis Merseman, alle viere piloten daghelicx de zee ende t Zwin van der Sluus frequenterende. Ende hebben de diepte ende wyde van den voornoemden Zwene bevonden inder manieren naervoghende.

Eerst, zo hebben zy bevonden, dat in t incommen van den Zwene, daer de westerste tonne licht, totter tweester tonne, diepe es te leechsten water drie vamen ende een half ofte bet ende ten hoogsten watere zeven vamen ende de zelve diepte es wyt zes cabelen, elcken cable tzestich vamen lanc, makende drie hondert tzestich vamen.

Item, daer de twee andere tonnen ligghen, te wetene up de Lopinghe ofte Zille, dat de principale ondiepte es, es t zelve Zwin bevonden ten leeghen maer thien of twaelf voeten ende ten hooghen water vyf vamen, ende es de zelve diepte boven den drie hondert vamen wyt ende bet, zo dat men daer met allen scepen in tincommen ende uutvaren ende t allen wynden lovieren mach.

Item, van dat men de vier tonnen leden es tot by den casteele ter Sluus, es de diepte van zes vamen ten leeghen watere ende goede wyde, daer de scepen wel versekert ende bevrydt moghen ligghen zonder eenich dangier.

Aldus ghevisiteirt ende bevonden den 3e ende 4e daghen van lauwe XV^c neghentiene.

IV

Brugge, 24 januari 1520 (n.s.)

Afschrift van de brief door de magistraat van Brugge gestuurd aan de heren kapiteins en patroons van de Venetiaanse galeien, liggende voor de kust van Engeland, met de bekendmaking van de dieptes in de vaargeul van het Zwin, de mededeling van het zenden van vier bekwame piloten, vertrouwd met het binnenleiden van geroeide vaartuigen, de verzekering dat het doenlijk is veilig te Sluis binnen te varen en er voor anker te gaan en de toezegging van financiële tegemoetkomingen,

waaronder kosteloze logies in twee huizen, alsmede de erkenning van de voorrechten, vrijheden en prerogatieven van de Venetianen te Brugge en in diens voorhaven, dit alles omdat hun komst aldaar vurig gewenst wordt.

Brugge, Stadsarchief, Cartularium Groenenboec C, f° 401 v° - 402 r°

S(alutem) P(lurimam)

Magnifici nobiles ac virtute prestantissimi viri debita commendatione premissa. Cum nuper relatu fide dignorum congnovissemus triremes illas seu galeas magnifice dominationis Venete, jamdudum Angliam versari vestrasque dominationes consilium cepisse eoque esse animo ut istinc recta ad portum nostrum Sclusensem navigaretis, nisi aliquorum dubitatio vos advertisset qui existimarent grande periculum subesse in dicti portus introitu. Verum ne magnificencias v(estras), ea res ut pote vana et frivola deterreat missis viris peritissimis profunditatem ac latitudinem portus et navigationis huiusmodi mensurari curavimus invenimusque relationem eorum. In ingressu huiusmodi portus, a primo illo signo seu vase in mari posito et fixo, profunditatem maris ubi illud refluxerit (hoc est in bassa ut dicunt marea) esse circiter quattuor tosarum septempe-dalium. Tempore vero fluxus, hoc est maioris altitudinis septem eiusmodi tosarum. Latitudo vero eiusmodi profunditatis est quadringentarum tosarum pro qualibet tosa septem pedes computando. Et a secundo signo seu vase usque ad quartum est profunditas duarum tosarum trepide refluxus, trepide vero fluxus quinque tosarum cuiusque naves, dicta quattuor vasa preterierint appulerint que prope castra Sclusencia. Ibidem invenient profunditatem etiam trepide bassi maris sex tosarum et latitudinem satis amplam ut firmare possuit anchoras et ibidem commode morari citra ullum periculum.

Nihil preterea dubitandum est quin sinius adamu(i)ssim (a) observatori privilegia, libertates et prerogativas, quas olim simili casu predecessori-bus vestris conservavimus in dicto portu Sclosa et hac urbe Brugensi. Mittemus item nostro sumptu quattuor pilotas huius navigationis loro-rumque peritos usque ad Douvras, qui conducant in portum predictum naves magnificentiarumstrarum. Ita tamen ut si (quod abhominavi-mus) ad alia loca triremes iste navigaverint omnia Sclosa quicquid in sumptus pilotarum et illorum occasione expensum fuerit nobis per vos restituatur. Preterea vobis magnificis dominis capitaneis et patronis provi-debimus de duabus domibus honestis ac in singulis earum lectos decem aut duodecim in quarum altera Sclose in altera Brugis commode poteri-tis diversari modo tempestive nobis et certo navium adventus signifie-tur, quarum adventum valde desideramus.

Quod si in hac re nobis fueritis obsecuti, quam pro vetere consuetudine ac amore quem erga nationem Venetam semper gessimus speramus prospere successuram multo magis obnoxios nos recognoscemus. Ori-musque ad quevis obsequia vobis magnifici nobiles ac potentes domini vestrisque prestanda semper promptissimi novit altissimus qui predictas magnificencias vestras in felici prosperitate conservet.

Brugis XXIIIa die mensis january, anno millesimo quingentesimo decimo nono.

Ende wat onder stont ghescreven : Burgimagistri, scabini et consules mercurialis oppidi Brugensis ad vestra beneplacita dediti. Ende de superscriptie was : Magnificis et nobilibus dominis ac prostantissimis viris, dominis capitanes et patronis galearum seu triremum Venetarum jam apud Angliam existencium.

(a) In de tekst staat «adamuissim» in de plaats van «ad amussim», wat nauwkeurig (gemeten) betekent.

V

Brugge 1 december 1539

Uittreksel uit het vertoog van de wet van de stad Brugge, gericht tot de consuls van de Spaanse natie in die gemeente, nopens de uitbreiding van tolvrijdom op bepaalde dagen ten voordele van de Spaanse kooplui, de regeling van het loodswezen van het Zwin en de ontduiking van de stapeldwang, waarvan een Spaans handelaar, te Antwerpen gevestigd, beticht werd. Hier volgt de tekst van het tweede punt.

— Brugge, Stadsarchief, Charters, Spaanse natie, nr. 108.

— Ontleding met sommige tekorten in : L. Gilliodts-Van Severen, Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges, Brugge, 1901-1902 (2 delen), dl I, blz. 314-316, onder de verkeerde aanduiding «Coll. chart., n° 110».

«Secondement, lesdis de la loy ont fait remonstrer comment en ensuyvant le concept, que aultrefois a este prins par ceulx de la loy et lesdis de la nation sur le fait et police des pilotes, et dont lesdis de la nation ont le double, lesdis de la loy, pour furnir de leur coste a ce qui estoit a impetrer de S.M., ont obtenu lettres patentes d octroy pour mectre sus, admeetre et approuver certaine quantite des pilotes et les faire faire le serment a ce pertinent et les faire porter certain enseigne sur la manche de leur exterior habit et est par lesdites lettres par l empereur ordonne et statue, que nul se pourra ingerer ou mesler du fait de pilotaige sur la coste de Flandres, que ceulx qui seront ainsi adinis et approuvez par lesdis de Bruges, sur paine de 60 florins carolus, et que aussi nulz pourroient donner ou prester leur enseignes a aucun sur semblable

paine de 60 florins carolus et oultre ce arbitrairement estre corrigez.

Et est ordonne aux vesve ou heritiers des pilotes trespassez, qui auront este unefois admis ou approuvez, de rapporter et delivrer leur enseigne es mains de ceulx de la loy ou les tresoriers d icelle ville endedens quinze jours apres leur trespas, sur peine de vingt carolus d or, comme le tout appert par la copie desdites lettres patentes, translatee de thyois en franchois, attachie a cestes.

En ensuyvant quoy, lesdis de la loy sont d advis de mectre lesdites lettres d octroy a effect et choisir par tout les plus experts pilotes, qu ilz pourront trouver, pour l assurance et preservation des marchans et maronniers, moyennant que lesdis de la nation furnissent aussi de leur coste de ce qu ilz en ont a faire en ensuyvant ledis premier concept, c est assavoir, qu ilz veuillent tant faire envers messeigneurs les prier et consulz de ladicte nation, residens a Bourgues, qu ilz vueillent faire ou procurer de l empereur ou son conseil par dela ordonnance et statut sur les maronniers, ammenans les biens d illecq, de point admettre, ne recepvoir en leur bateaulx aultres pilotes, que ceulx qui seront admis par lesdis de Bruges, et porteront leur enseigne, aussi sur certaines peines.

Et que aussi lesdis consulz, residens en ceste ville, vueillent deputer aulcuns de leur nation pour paier et contenter les pilotes, encontinent qu ilz seront arrivez en ceste ville, de leur salaire en ensuyvant le taux contenu oudit concept en temps bon et ordinaire et deputer aultres commis pour avecque les deputez de la loy taxer le sallaire desdis pilotes, quant ilz auront mene au conduict aulcunes navires par nuict, tempeste ou orraige, selon l exigence du cas, sans que lesdis pilotes ayent plus a faire ou courir apres les maistres des navires. Requerant que lesdis de la nation veuillent de leur coste a ce furnir.

Et ce fait ou cas que messeigneurs de la loy treuvent qu il sera besoing d ordonner encoire aulcunes aultres choses pour la plus grande seurte des marchans et maronniers, ilz s employeront volentiers, comme il appertiendra».

VI

23 januari (1547)

Smeekschrift vanwege de stad Brugge aan de deken en het kapittel van de collegiale kerk van Sint-Donaas, hen aldaar aangeboden ten einde van hen te verkrijgen, dat ze het hunne zouden willen bijdragen in de betaling van de nieuwe «assisen» en «cueilloten» of heffingen, die gedurende een periode van drie jaar geïnd zouden worden en waarvan de opbrengst, evenals die van lijfrenten, dienen moest voor de bekostiging van het aanleggen van een tweede kanaal tussen Damme en Sluis.

Brugge, Archief van het Bisdom, register A 60, Acta Capitularia Sancti Donatiani, 1539-1552, f° 103 v° - 104 v°, kopie. De tekst van het stuk wordt in het register op f° 103 r° door een samenvatting in het Latijn voorafgegaan. Daaruit blijkt dat het smeekschrift aan het kapittel werd overhandigd door Franciscus Doingniez, heer van Quesnoy, en Johannes de Vendeul, de toenmalige twee burgemeesters, alsmede door meester Leonardus Casinbroot, eerste schepene, en meester Jacobus Buysaert, stadsklerk, als vertegenwoordigers van de stad Brugge. Op de tekst van het smeekschrift volgt, op f° 104 v° en 105 r°, het tarief van de nieuwe «assisen». We beperken ons hier tot de tekst van het eigenlijke smeekschrift, in genoemd fonds teruggevonden dank zij de bemoeiingen van de heren B. Janssens de Bisthoven, archivaris van het bisdom, en Marc Ryckaert, waarvoor onze dank.

Gedeeltelijke ontleding in : A. Ronse, Les ports belges. Recherches historiques relatives à nos communications avec la mer. Brugge, 1874 (2m éd.) blz. 59-61, met de eenvoudige verwijzing naar genoemd archief en fonds, zonder verdere aanduiding.

Eerwerdeghen heeren deken ende capittle van der kercke collegiale van Sint Donaes in Brugghe

Mijn heeren van der wet moderne ende huerlieder voorsaten, wethouders deser stede van Brugghe, gheroert wesende duer een ghemeen woort, dat men daghelicx hoort, de goede gheherteghe lieden lamenteren ende, uut vehemente compassie ende medelijden, exclameren : O Brugghe, Brugghe, ghy hebt gheweist eene van de vermaerste steden, bekendt alle de weerelt duere, vul moghentheden, eere ende rijkdommen, ghepuepleert, bewuendt ende ghefrequenteeft van alle natien, maer die blomme es nu quasi verdweenen ende zijt ghecommen tot declinatie, ja ghevallen in desolatie, u volck es vertrocken, de negociatie van u ghealieveirt, vele huusen zijn in u vague ende desert, een ontallicke menichte gheruyneert ende zijt, ten upziene van den voorleden tijden, als of ghij niet en waert. Hebben huerlieder uuterste debvoiren ghedaen omme te inquirene ende gronderene de principaelste cause ende oorzaak van desen, omme, die wetende, de zelve stede (zo verre als in hemlieden es) van haer decadence ende ziekte te releverene ende ghenesene ende tot haer pristive ghesontheyt ende prosperiteyt te restituerene.

Ende beminden, dat t watere es de principaelste cause ende oorzaak van alle desen, want als t Zween ter Sluus es gheweest van goeder diepte ende breedte, commodieux omme t ontfanghene alle scepen van

wat quartieren ende uut wat landen, dat die quamen ter zee, arriverende ter Sluus, ende van daer de coopmanscepe, uutten grooten scepen ontladen zijnde, gheriefsamelicke met minder (a) scepen ghebrocht worden binnen deser voornoemde stede van Brugghe, zonder belemmertheden van dooden stroomen, was doens de zelve stede in prosperiteyt.

Ende ter contrarien metten veraergheren van der voorseyde Zweene ende t vermeneghen van den dooden stroomen tusschen Sluus ende Damme es ghevolcht de declinatie ende desolatie van diere.

Nemaer zo verre alst t voorseyde Zween angaet, es (Gode zij danck ende lof) ghecommen tot redelicke beteringhe ende staet lanx zo meer, om beter te wordene byder grooter menichte van den zeewatere, valende duer t nieuwe canael uutten zuyden quartiere van Ysendijcke ende andere ghewesten ende metten wercke, dat men daer es continuerende (es te hoopen ontwyfelicke, dat t voorseyde Zween ter Sluus zal worden de beste havene van allen den landen van harrewaerts overe).

Dat nu niet en resteert dan te remedierene ten dooden stroomen tusschen Sluus ende Damme ende maken tusschen tween een goede navigatie, daer inne dat niet van nooden wesen zal te verbeidene naer den wint, ghetyde ofte stroom, t welcke doenelick es, mids delvende ende beleedende (ghelijc es van Brugghe tot Damme) een varssche vaert van Damme totter sluys, emmers also naer Sluus als t mueghelic zal zijn te beleedene.

De zelve varssche vaert, ghesepareirt an de noortzyde van der zoute, ende niet min de zelve zoute vaert altijs blivende, maer nochtans die men beteren zal by rechinghe ende legghen van hoofden, zo dat men hem altijs zal moghen behelpen ter navigatie, zo wel metter zoute als metter varssche.

Ende t hende van der voorseyde varssche zoude men maken een groot zas ofte receptacle met sterke rabatten ontrent der sluus jeghens der zee, omme metten hooghe watere de scepen in t zelve zas ofte receptacle te ontfanghene ende also van daer onbelemmert duer de varssche voorbij Damme te bringhene tot voor dese stede van Brugghe.

t Welcke werck also ghebrocht tot effecte en es niet te twijfelen, de coopman, die vertrocken ende vervreemt es van deser stede en zal daer weder keeren tot zijne oude residencie, dese stede zal wederomme werden ghefrequenteirt, de negociatie ende alle neeringhen zullen daer repullureren ende multiplieren, men zal de oude huusen repareren, de gheruyneerde van nieuwx edifieren ende zal worden Brugghe gherestaureert tot haer eerste moghenthey, eere ende rydomme, zal den dienst Gods worden gheaugmenteert, de fabriquen ghedecoreirt ende daghelicx nieuwe goddelicke diensten gefondeert.

Nemaer totten effecte van desen zijn ghehoudenende zo vele ende ex-

cessive kosten, als dat mijn heeren van der wet onmoghelicken es uuter buerse van deser voornoemde stede die te connen vulstringhene, zo dat daeromme van nooden es te implorerene hulpe ende bystant van haeren goeden vrienden ende goetjonsteghen.

Ende niet min meer doende dan haer moghentheyt verdraghen mach, heeft dese stede haer wel willen belasten, ten desen hende, met twee hondert ponden grooten siaers onder erfvelicke losrenten den penninghe XVIe lyfrenten, t eenen lijfve den penninghe achte ende twee lijfven den penninghe thiene.

Ende boven dien de notable ende t ghemeente der zelve stede heeft wel willen consenteren van te betalene zekere nieuwe assysen ende cueilloten, die gheadviseert zyn upghesteld te zijne up diveerssche etelicke ende drynckelicke waere, als van allerande grane, wijne ende biere ende ooc van zoutte, ende dit den termijn van drie jaeren ende daerondere, omme de penninghen daerof commende gheemployeert te werdene in t werck ende bedelven van der voorseide varssche ende dat daerof dependeert.

Wel verstaende dat indien t werc vuldaen zij voor voorseyde drie jaeren ofte dat men bij inconveniente van oorloghe of anderssins daerinne niet en wrochte, dat quant et quant met eenen cesser en zullen de (penninghen daerof commende) (b) voornoemde nieuwe assisen ende cueilloten ende zullen de penninghen daerof commende in gheen anderen usaige gheemployert werden, dan in t werck van den voornoemde varssche ende dat daerof dependeert, ende zal daertoe ghecommitteert wesen een particulier ontfangher, die daerof rekeninghe doen zal telcx contentemente, zonder yet ghemeens t hebbende metten anderen affairen der voornoemde stede.

Ende Eerweerdeghen heeren, al eist zo, dat mijn heeren van der wet kennen Ulieder vryheit, exemptie ende liberteyt, nochtans niet twijfelende, ghylieden en zijt condolerende de declinatie ende desolatie van deser voornoemde stede van Brugghe, ende zoudt die wel willen helpen totter restauratie van haer prosperiteyt, zo eist nochtans mijne voornoemde heeren van der wet bidden ende supplieren, dat Ulieden zoude ghelieven, als zonderlinghe goede vrienden der zelve stede, te willen contribuerene in de voorgaende nieuwe assiisen ende cueilloten den termyn van drie jaeren ende daerondere. Ende zult hierinne dese stede ende alle den insetenen van diere grooten dienste, eere ende vriendtschap doen, de welcke zullen hemlieden in der eeuwichede employer en omme t zelve te bekennen bij antidote dancharicheyt.

(a) «minder» betekent hier : kleiner, minder groot.

(b) doorgehaald.

**GENOOTSCHAP VOOR GESCHIEDENIS
SOCIÉTÉ D'EMULATION
TE BRUGGE**

Sekretariaat en redactie : p.a. Rijksarchief, Academiestraat 14, 8000 Brugge.
Postrekening : Genootschap voor Geschiedenis, Brugge 000-0107939-75
Jaarlijkse lidmaatschapsbijdrage : 400 F.

Het Genootschap voor Geschiedenis «Société d'Emulation», gesticht in 1839, heeft tot doel de geschiedenis van het oude graafschap Vlaanderen en van de Provincie West-Vlaanderen te beoefenen en te bevorderen.

Het Genootschap geeft ieder jaar de «Handelingen» uit, waarin bijdragen over historische onderwerpen van allerlei aard opgenomen worden.

Om lid van het Genootschap te worden, wende men zich tot het Bestuur (p.a. Rijksarchief, Academiestraat 14, 8000 Brugge) met opgave van naam, beroep en adres. Het lidmaatschap verplicht tot betaling van de jaarlijkse contributie (400,-fr.) en geeft recht op de toezending van de «Handelingen». Bovendien wordt aan de leden een korting van 20% verleend op de prijs van de «Handelingen» die vóór hun toetreding tot het Genootschap zijn verschenen en op de afzonderlijke uitgaven.

BESTUUR : B. Janssens de Bisthoven (voorzitter), J. Marechal (onder-voorzitter), L. Devliegheer (secretaris), J. Mertens (redactie-secretaris), A. Vandewalle (penningmeester), D. Dalle, P. Declerck, J. De Cuyper, N. Huyghebaert, A. Janssens de Bisthoven, O. Mus, M. Ryckaert, A. Schouteet, L. Valcke, W. Vanderpypen, R. Van Eenoo.
