

De Binnenscheepvaart te Antwerpen door de Eeuwen heen. (XIII^e-XVII^e eeuw)

*Mededeeling door Doctorandus Paul De Vree,
aan de Historische Afdeling der Academie van Marine,
op 17 December 1938.*

Het klinkt eenigszins paradoxaal dat de beteekenis van Antwerpen als knoop van een regionaal verkeersnet nog niet het onderwerp van een synthetische studie heeft uitgemaakt, dan als we weten dat onze stad, als haven, eeuwen lang vóór haar historisch bloeitijdperk en zeker zoo lang daarna, meer een regionaal dan een internationaal karakter had. Deze studie is o.i., ook al loopt ze parallel met de reeds in haar groote lijnen gekende evolutie van Antwerpen als wereldhaven (1), verwaarloosd of ontweken geworden. Is het te wijten aan het feit dat het archief onzer schippers deels reddeloos verloren ging in den stadhuisbrand van 1576 of dacht men ten overstaan der «groote» geschiedenis onzer stad de «locale» van minder belang? Wat er ook van zij, het lijdt geen twijfel dat zoowel de opkomst als het verval van Antwerpen eerst terdege door de locale geschiedenis onzer schipperij, — dat is ook het geval voor Gent —, wordt begrepen. De schipper is de agent bij uitnemendheid voor de betrekkingen tusschen de steden in de middeleeuwen en in de moderne tijden. Om dit concreter voor te stellen: als lid van den Maandagschen Raad en als deelnemer aan de processsiën wordt vanaf 1399 het schippersambacht te Antwerpen het eerst vermeld. Te Gent zullen de schippers na het verval van den lakenhandel den luister van hun stad nog geruimen tijd ophouden, getuige het schippershuis.

De studie van onze binnenscheepvaart door de eeuwen heen wordt — dat valt spijtig genoeg te onderstrepen — door leemten

(1) Zie voor deze evolutie: H. Pirenne: *Histoire de Belgique*, deel II en deel III. — J. A. Goris: *Etude sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1468 à 1567*, Louvain 1925.

in ons stedelijk archief (men denke aan 1576), door ongeijkte terminologie, door gemis aan dergelijke studies voor steden als Gent en Brugge en nog door tal van onklarheden bemoeilijkt. We waagden het desondanks twee, laat ons zeggen, tot hiertoe «stiefmoederlijk» behandelde problemen van onze locale economische geschiedenis in een beter daglicht te stellen, n.l. 1° de ontwikkeling van de binnenscheepvaart tot beurtvaart; 2° de rol die Antwerpen in deze ontwikkeling heeft gespeeld. Beide punten hangen zeer nauw samen. Zij dienen echter ieder afzonderlijk onderlijnd, omdat, waar Antwerpen, voor zoover het de documenten uitwijzen, geen eerste plan-rol heeft vervuld in den eigenhandel der moderne tijden (gebrek aan doorzicht en durf vanwege het Centraal bestuur onzer landen), het niettemin een systeem heeft doen ingang vinden dat de binnenscheepvaart vier eeuwen heeft beheerscht: de beurt, een systeem, waaraan door economen (1) en buitenstaanders veelal den naam van Amsterdam verbonden wordt, dan als Amsterdam door de omstandigheden de vruchten plukt van een Antwerpsch initiatief.

*
**

De middeleeuwsche huishouding en de methoden die haar duur waarborgden alsmede de geografische feiten (2) beletten ons over de late ontwikkeling van het nochtans gunstig gelegen Antwerpen eenigerlei verbazing te uiten. Van oudsher immers beheerschen het stapelrecht en de politieke afhankelijkheid de economische evolutie van een (haven)stad. Brugge zal daarom reeds tijdens het beheer der graven (vnl. Lodewyk van Male) en vooral onder de eerste Burgondische hertogen, ondanks waarschuwendende teekenen van een nieuwen handelsgeest, geen middelen ontzien om haar overwicht, berustend op het monopolie van de Engelsche wol en op de Hanze,

(1) O.a. *Baasch*: *Holländische Wirtschaftsgeschichte*, Jena, 1927, en *Kulischer*: *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte*, München-Berlijn, 1928, 1929.

(2) b.v.b. de aanzienlijke verbreeding van de Honte, tengevolge de overstromingen in Zeeland in het begin der XV^e eeuw.

op het vooruitstrevend Antwerpen te behouden. (1) Noordelijker houdt Dordrecht, sedert 1299 in het bezit van den Maas- en Rijnstapel (in 1355 uitgebreid tot al de rivieren van het land) niet minder Amsterdam, Rotterdam, Keulen en Antwerpen in hun opkomst tegen. Middelburg, Gent, Mechelen nemen iedere gelegenheid te baat om verworven rechten te doen gelden.

Dezen staat van zaken vindt men in de toenmalige verkeersreglementen terug, in den vorm van ambachtsbrieven door de bewindvoerders der steden en de schippers opgemaakt of van ordonnancies door de vorsten geschonken. De scheepvaart die oorspronkelijk vrij was, wordt door vorsten en steden door middel van tollén, monopolies, stapelrechten, graafwerken en privileges meer en meer gehinderd. Ons houdend aan de reeds vermelde steden, vinden wij in Brugge monopolies en een *recht van voorlading* (d.i. een schipper van Brugge heeft het recht vóór een vreemde te laden), in Gent een recht van lastbreken (d.i. het doorvaartmonopolie op het grondgebied van de stad, dat de vreemde schippers verplicht bij het inkomen en het uitgaan hun lading te transborderen), in Dordrecht een stapeldwang (d.i. een invarend schip is verplicht te ontladen, te verkoopen, te vermeten en te verbodemen), in Middelburg een stapeldwang en een recht van voorlading, in Mechelen de visch-, zout- en haverstapel (deze laatste langen tijd door Antwerpen betwist om tenslotte in 1411 in de handen der Antwerpsche schippers over te gaan). Ook de Antwerpsche schippersbrief van 1 September 1421 vermeldt een recht van voorlading, dat echter, zooals wij het in een uitspraak van den Grooten Raad van Mechelen mochten lezen (8 Maart 1518) slechts voor het vervoer van goederen «uytwaerts», naar de zee toe dus, wordt geëischt.

Alle betrekkingen in de middeleeuwen zijn van dien eigen-

(1) Zie *De Sturler*: Les relations politiques et les échanges commerciaux entre le duché de Brabant et l'Angleterre au moyen-âge, Paris, 1936, p. 172 en volg. — Reeds vroeg trachtten de Brabantsche hertogen de Engelsche kooplieden tot nederzetting aan te sporen. Als gevolg der Engelsch-Brabantsche betrekkingen bekomt Antwerpen den wolstapel (Foreign Staple, een geleide stapel) in 1296. De levendige handel op Engeland tusschen 1297 en 1306, de verschijning van Italiaansche (1318) en van Duitsche (1320) kooplieden op de Antwerpsche Jaarmarkten geven Brugge den voorsmaak van een concurrentie, die in staat is haar uit te schakelen. Wat de geschiedenis ons dan ook bewezen heeft.

batigen geest doordrongen. Ook het personenverkeer en de *marktschipschipsdienst* berust op een privilegie, is niets anders dan een persoonlijk recht van voorlading.

Voor zoover ik weet is naar den oorsprong en de evolutie van de *marktscheepvaart* ten onzent niet gevorscht geworden. De Potter in zijn Geschiedenis van Gent gaat op de documenten niet in. Z. E. H. Prims weet van haar bestaan niets af, getuige zijn vraagteeken naast de eenige gebrekkig gespelde vermelding van het woord marktschip in een tekst. We vinden nochtans reeds in ons keurboek een interessante mededeeling (1397), opvallend komt «marktschip» in de schippersboeken voor (ook in de stichtingsbrief van het ambacht), en de Duitsche historicus R. Bettgenhaeuser (1) wijdde aan «Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter» een omvangrijke studie. Wat wij tot nog toe over het marktschip vonden, laat niet toe een theorie erover op te bouwen. Zijn bestaan en zijn rol moet, meenen wij, teruggaan op het *vroonschip*, een schip in dienst van den feodalen heer, maar hangt dan aanvankelijk ook nauw samen met het vervoer van personen. De marktschipsdienst tusschen Mainz en Frankfurt bvb., oorspronkelijk behoorend aan de geestelijke overheid, later aan de stad Frankfurt en verpand aan het schippersambacht, is uitsluitend voor personenvervoer ingesteld. Bij ons kunnen wij wijzen op een veerschip door den hertog Jan II te Zandvliet verhuurd dat vóór 1336 reeds personen vervoert tusschen Zandvliet en Mechelen (2). Heeft dit met het marktschip iets te maken? We tasten nog in het duister. Want het valt op dat van personenvervoer op onze marktschepen nooit sprake is.

Bijna alle voorname rivier- en zeehavens bezitten een marktschip of marktschepen. Zij verpachten hun recht aan een vrijshipper, d.i. een poorter, lid van het schippersambacht. Deze laatste vaart wekelijks een of tweemaal af, al naar gelang den afstand, op bepaalde dagen. Hij heeft een ladingsvoorrecht, d.w.z. mag op de bepaalde dagen alleen het marktgoed laden. Wat overblijft mogen de andere schippers innemen.

Zeer belangrijk is echter het feit dat het marktschip voor het eerst een *regelmatige betrekking* tusschen de steden langs het

(1) Leipziger Studien, Band 2, Heft I, p. 1-105.

(2) Prims: Geschiedenis van Antwerpen, III, p. 51.

water vastlegt. Gothein (1) deinst er niet voor terug het beginsel der marktscheepvaart in de groote scheepvaart na 1648 te zien weerspiegeld. Het marktschip zou alsdan voorkomen als een *voorvorm* van het beurtschip, zooals wij dit laatste weldra zullen zien ingang vinden. Daar het naast het beurtschip later nog langen tijd bestaan blijft, mogen wij het ook opvatten als een *nevenvorm* van het beurtverkeer, een *privaat-economisch* en *geprivilegieerd* verkeersmiddel dat ééns modern aandoend in de moderne tijden zich nog handhaven kan.

★★

De verstarde zelfstandigheidspolitiek der steden vermag het ten langen laatste niet meer tegen den nieuwen geest van economische vrijheid en tegen de centralisatie van den vorst stand te houden. De compagnieën, belichamingen van het kapitalisme en van het krediet, jonger, frisscher en avontuurlijker dan de Zuiderse koophandelskoloniën en de Hanze, ontwijken den dwang der oude handelshaarden en zoeken vrijer en ontvankelijker oorden op. Met de vestiging der Merchants adventurers te Antwerpen bij den aanvang der XV^e eeuw loopt Brugge's alleenheerschappij ten einde. Politieke onrust, koppigheid en noodlot voltrekken onafwendbaar het verval van het luisterrijke Venetië van het Noorden (alsook van het conservatieve Dordrecht). De strijd om den voorrang is echter langdurig geweest. Antwerpen staat niet alleen tegenover haar mededingsters, zij staat ook tegenover de Burgondische en Spaansche vorsten, die weliswaar door een politiek van evenredigheid haar toekomst mee hielpen opbouwen, doch die niet gedoogen kunnen dat de stad zich een soevereine macht zou aanmatigen. Ondanks haar wijze en opportunistische politiek zal Antwerpen ook nooit uit den greep van den Habsburger los geraken. Deze laatste zal er zich wel voor wachten haar zoo te bevoordeelen en haar ontwikkeling zoo te richten dat zij zich tegen hem zelf zou kunnen keeren. Alleen Maximiliaan van Oostenrijk is van dien regel afgeweken. In zijn strijd tegen Brugge staat Antwerpen ook

(1) Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX Jahrhundert. (Die Schiffahrt der deutschen Ströme), Leipzig, 1903, p. 10.

quasi alleen op zijn hand. Tijdens zijn kortstondige regeering bekomt onze stad de gelijkberechtiging ten opzichte van Brugge, Gent en Middelburg ; zij ziet eveneens én Engelschen én Hanzeaten én Zuiderlingen voor goed binnen haar muren gevestigd. Is nochtans deze politiek van Maximiliaan niet als een blindelingsche toegevendheid te beschouwen ? Waarom keeren dan Karel V (Gentsche invloeden ?) en Filips II (absolutist) naar hun Burgondische voorbeelden terug ?

Traag, doch niettemin hoopvol, bereidt Antwerpen haar bloei onder de Burgondiërs voor. Zij tracht door het verwerven van privileges zich in de nering van haar rivalen binnen te dringen. Onze schippers bekomen opvolgentlijk in 1440, 1470, 1477 en 1485 enkele rechten, die van den nieuwen geest getuigen, d.w.z. die het uitsluitingsrecht der vorige eeuwen zoo goed als opdoeken. De binnenscheepvaart te Antwerpen wordt voortaan door de volgende twee regels beheerscht :

- 1° alle schippers die goederen aanbrengen mogen laden op de stad vanwaar ze komen ;
- 2° maar op geen andere stad dan deze vanwaar ze afkomstig zijn (1).

Maar deze regels zijn nog verre van algemeen. De tegenstand van Middelburg, Gent en Sluys (Brugge's voorhaven) is zoo hardnekkig dat de processen nog een eeuw lang niet van de lucht zijn. Het recht van voorlading wordt eerst omstreeks 1518 den nekslag toegebracht. Gent behoudt haar recht van lastbreken nog tot 1653.

1485 (datum van het privilege van Maximiliaan van Oostenrijk) is voor de binnenscheepvaart, onaangezien een accoord tusschen Brugge en Antwerpen in 1477, dat enkel aan beide participanten vracht verzekert tijdens den duur der vrije jaarmarkten, het vertrekpunt van een revolueerend beginsel, nl. dat van een wederzijdsche en gelijke deelname aan het vervoer van goederen (en personen) tusschen twee havens onderling. Tusschen 1488 en 1612 heeft Antwerpen een verkeersmodus gepropageerd, die niet alleen een uitdrukking is van den loyaleren levensgeest der moderne tijden en van haar overwicht, maar die ook een typisch voorbeeld biedt van haar organisatorischen zin en van een vreedzame verovering

(1) Gilliodts-van Severen : Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges, Bruges 1904-1906, II, p. 473, nr. 1455.

der dietsche delta. Als anthropogeografisch feit is dit van ongemeen belang.

Het beurtaccoord, dat aanvankelijk een laden van «schip tegen schip» vermeldt (met Vere, 1488), wordt een omvangrijke overeenkomst, waarin tot in de minste details de vaart, het tarief, de taak van het ambacht, het laadvermogen, *de regelmaat*, en dergelijke worden omschreven (met Rotterdam, 1612). We kunnen hier niet op bijzonderheden ingaan. Alleen wenschen we nog de aandacht te vestigen op het feit dat Antwerpen vóór Amsterdam binnenlandsche beurten (dat zijn beurten op het continent) op Duitsche steden kent. Reeds in 1580 (1578?) varen onze schippers op Wesel en Keulen in de beurt (1). Dergelijke diensten organiseert Amsterdam eerst in 1621.

De inname van Antwerpen door Farnèse in 1585 geeft onzen handel en onze betrekkingen een doodelijken slag. Wel vermogen wij het tijdens het twaalfjarig bestand onze beurtpolitiek voort te zetten (1612 Rotterdam, 1613 Middelburg, 1614 Gouda, 1621 Lillo), het overwicht in de lage landen is echter in de handen van Amsterdam overgegaan. Onze verkeerssfeer krimpt daarna niet alleen in, wij zijn er zelf het centrum niet meer van. Wij treden weer in een regionale fase, voor eeuwen, slechts op enkele beurtbetrekkingen aangewezen.

(1) Ongelukkig kort daarop door de godsdienstoorlogen voor goed verbroken.