

## DE SCHEEPVAART OP HET ZWIN

**1. Eerste bakens en eerste loodsen op de Vlaamse kust**

Zolang als er in de waterweg Reie-Scheure-Zinkval geen dam of sluis stond, konden boten met een beperkte diepgang bij vloed vanuit zee Brugge bereiken. Een tekst van ca. 1040 verhaalt dat koningin Emma van Engeland naar Vlaanderen overstak. Aangaande die tocht zegt de Latijnse tekst: „prosperis usi flatibus transfretant et cuidam stationi haud longe a castello Brugensi distanti se applicant... ad Brugensem sese applicuit portum”<sup>1</sup>, d.i. gestuwd door een gunstige wind voeren ze over, en ze meerden bij een aanlegplaats niet ver van de Brugse burg... ze landde bij de Brugse haven. Hieruit blijkt wel dat de schepen van Emma zonder noemenswaardige hinder de vaarweg Zinkval-Scheure gevolgd hebben, en te Brugge bij de oever van de Reie aangelegd hebben. We weten uit de voorgaande paragraaf dat de Scheure ca. 1060 afgedamd werd, en ca. 1100 door het Oud Zwin vervangen werd.

De Duinkerke III B schuurde de Zinkval en het Zwin breder uit. Deze transgressie verruimde in de 12de eeuw de zeemondding, die ongeveer 25 km ver het land binnendrong. Steeds meer koopvaarders voerden hun waren naar het handelscentrum Brugge. Het Zwin geraakte in geheel West- en Noord-Europa bekend als de brede, diepe voorhaven van Brugge. Op het einde van de 12de eeuw verbonden de Bruggeelingen, door de Nieuwe Reie naar Damme te graven, hun stad rechtstreeks met het Zwin. Te

Damme werd een sas gebouwd. Langs het Zwin ontstonden vervolgens de handelsstadjes Monnikerede, Hoeke, Mude en Sluis. Onder deze nederzettingen is de laatstgenoemde de belangrijkste geworden.

Tussen de eilanden van de Zwindelta door konden de zeevaarders langs twee wegen Sluis bereiken: 1. langs de oostelijke arm, die bestond uit de Vloer, d.i. de kreek tussen Wulpen en het Ambacht Oostburg; 2. langs de westelijke arm tussen Kadzand en de streek rond Knokke; die arm heet in de geschreven bronnen gewoon „t swin ter sluis”. De bedoelde twee vaarwegen worden genoemd in het toltarief van het Zwin. W. Buntinx wijst erop dat dit dokument in 1368 uit het Latijn vertaald, en herbewerkt is<sup>2</sup>. Het is dan ook zeer aannemelijk, dat de tekst de Zwinmondiging weergeeft, zoals die in het midden van de 14de eeuw bestond.

J. Van Dale heeft het toltarief van het Zwin gepubliceerd en besproken. Vooraan in zijn werk omschrijft hij de grenzen van de bedoelde grafelijke tol. Spijtig genoeg citeert hij deze passage niet in de oorspronkelijke taal. Als gevolg daarvan missen we de veertiende eeuwse spelling van een paar interessante termen, als 'de Molenaarsbank' en 'den kruispaal'. Dit kruis stond langs de Nieuwe Reie en duidde de zuidgrens van het bewuste tolgebied aan. Het vormde een herkenningsteken voor de passerende schippers, zoals langs de Lisseweegse Watergang en de Ieperleet kruisen de paalgrens van Brugge aanwezen<sup>3</sup>.

Ziehier de tekst : „Voorts is te weten dat mijns heeren vrijheid van zynen tol, het gebied van mijns heeren tol, is gelegen tot aan de Molenaarsbank in 't Zwin, daer men westwaarts vaart naar Engeland, Spanje en Normandie, en tot aan den Vloere, als men, noordwaarts, naar Brabant, Holland en Zeeland vaart, strekkende van de Molenaarsbank en van den Vloere, terug tot aan het kruis, den kruispaal, bij den molen tusschen Brugge en Damme, het scheidings-teeken van den tol te Damme en dien te Brugge. Al wat hier binnen valt, geeft zijnen gezetten tol”<sup>4</sup>.

De zee brak gedurende de 14de eeuw langzamerhand de west- en de noordwestzijde van Wulpen af. Het deel van het eiland dat vóór de Zwinmonding lag, verdween. Het gevolg daarvan was dat de opkomende vloed en de aftrekende ebbe meer ruimte kregen. De stroming werd niet meer zo dicht tegen de hoek van Scharpoord gestuwd. De sedimentatie won vlug veld op het strand buiten de Groene Dijk. Het afgezette zand hoopte zich zo vlug op dat de Scharpinge op het einde van de 14de eeuw overstoven geraakte. Het afgespoelde deel van West-Wulpen bleef bestaan onder de vorm van een bank, die vóór de noordwesthoek van Kadzand lag, en als het ware de onderzeese rechteroever van de Zwinmonding uitmaakte. Het bedoelde restje van het eiland kreeg de naam Wulpenhoek.

Tegelijk groeide de linkeroever van de Zwinmonding in oostelijke richting. De aanwas ten noorden en noordoosten van Knokke heette voortaan de Oord van Knokke. De zee bracht het afgebrokene materiaal van Wulpen aan. Dit bezonk vóór en in de Zwinmonding onder de vorm van platen. We hebben in hst. 1, par. 4 reeds het Zuidzand vermeld. In de westelijke monding van het Zwin dook de Plaat op. Deze bank splitste het eigenlijke Zwin in een ooste-

lijke en een westelijke tak. De geul tussen de Plaat en Wulpenhoek kreeg, omwille van zijn woelig water, de naam 'loopinghe'. Langs de noordzijde van Kadzand lag nog steeds Wulpen. De kreek tussen beide eilanden was toen nog betrekkelijk smal en ondiep.

De zandbanken vóór de Vlaamse kust en de opkomende aanslibbing in de Zwindelta betekenden een gevaar voor de scheepvaart. Buitenlandse schippers, die vanuit welke richting ook, trachtten Sluis te bereiken, liepen steeds het gevaar te stranden en hun schip te verliezen. Wanneer een vaartuig door storm uit zijn koers geslagen werd, dan kwam het terecht op een zandbank of op de westkust van Wulpen of van Kadzand. Vreemde zeevaarders waren verplicht beroep te doen op de kenners van de Vlaamse kust, nl. de Vlaamse vissers. Deze woonden niet alleen in de verschillende kustplaatsen, maar ook in de vissersdorpjes op de oevers van de Zwindelta.

Het toltarief van 1368 noemt de laatst bedoelde dorpjes : „voorts visschers van binnen gate te Sluis in 't Zwin geven telker zeevaart, vangen zij veel, vangen zij luttel, eenen Vlaamschen groot, dat zijn die van Reigersvliet, die van Nieuwersluis, die van Knocke, van Kadzand, van Coxyde”<sup>5</sup>. Sluis en Mude komen in de aangehaalde passage niet voor, niet omdat er geen vissers zouden gewoond hebben, maar wel omdat de schippers van de genoemde twee stadjes onder andere bepalingen van het toltarief vielen.

Het werd langzamerhand de gewoonte dat een vreemde koopvaarder een visser aan boord nam, die zijn schip tot Sluis leidde. Zodoende verdienden vele Vlaamse vissers een bijkomend loon als 'leedsman'. De loodsdienst was aanvankelijk vrij en helemaal niet georganiseerd. De loods droeg geen verantwoordelijkheid, wanneer het door hem geleide schip toch vast-

liep. Zulke toestand was wel een nadelige faktor in de handelsbetrekkingen met de landen van overzee. Toch kwam de Graaf niet tussen om de loodsdienst in zijn geheel te reglementeren. Ook bleek de invloed van Brugge toen nog niet sterk genoeg te zijn om zelf in te grijpen.

De kooplieden van het koninkrijk Castilië bekwamen toch al enige verbetering aangaande de loodsdienst. Nadat ze in 1348 reeds enkele privileges van Lodewijk van Male bekomen hadden, zagen ze hun voorrechten in 1366 uitbreiden, o.a. met punt 28 : „saulcun leedsman de la seignourie de Flandres presist a son peril de mener aulcune nef de la dicte seigneurie a sauveté a aulcun port ou dit pays, et par defaute du dit leedsman ladicte nef perisist, ou ceulx qui dedens seroyent, et presissent dommaige en corps ou en biens par ladite deffaulte, que ledit leedsman soit tenez de restorer ledit dommaige en son corps et en ses biens, et ne rechoive nul sallaire de ce que promis luy aura este, mais que a ce se soit obligiez”.

Vertaling : „Indien een loods van het graafschap Vlaanderen aanvaardt om op zijn risico een schip van het genoemde land veilig in een haven van Vlaanderen binnen te brengen, en indien door de schuld van de loods het schip of de bemanning vergaat, en de opvarenden persoonlijke of materiële schade lijden, dan is de loods verplicht de veroorzaakte schade te vergoeden, en ontvangt hij niets van het beloofde loon, maar hij is tot het bovenbedoelde verplicht”<sup>8</sup>.

De Vlaamse vissers stonden dus al in het midden van de 14de eeuw bekend als kenners van de ondiepten op hun kust. Daarnaast bezaten de stuurlieden in andere landen de beste ervaring betreffende hun eigen vaarroutes. Alle bedoelde kennis werd in een 'zeeboek' samengebracht. Naar de mening van K. Koppman

werd dit handboek voor schippers op het einde van de 14de eeuw opgesteld onder invloed van de Hanza. Daarna heeft men het werk herhaaldelijk verbeterd en uitgebreid. In de tweede helft van de 15de eeuw werd het te Hamburg in het Nederduits vertaald. 'Das Seebuch' beschrijft de getijden, stromingen, eilanden, banken en havenmondingen van de kusten van Noord- en West-Europa<sup>7</sup>.

De Vlaamse en de vreemde schippers konden in het Zeeboek de nodige aanduidingen vinden om het Zwin binnen te zeilen. In het hoofdstuk 'Getijden' staat : „Item van Ostende went to sunte Kathrinen volt de vloet ostnortost, unde de ebbe westsudwest; des volt de voervloet dwers an land, unde de achterebbe des gelyk”. Vertaling : „Van Oostende tot Knokke valt de vloed vanuit oostnoordoost, en de eb vanuit westzuidwest. De voorvloed valt dus dwars op de kust; en de achterebe eveneens”<sup>8</sup>.

Het hoofdstuk 'Vaarwegen' gaf onderrichtingen aangaande de vaart in de buurt van het Zwin : „Item sole gy dat Swen inlaveren iegens den wynt, so sole gy nemen en achterebbe unde ene vorvlot. Item also gy willen insegelen dat Heysdep, so sole gy de verbaken van Heys bringen, de by der molen stat, over dat kor to Heys, so segele gy dat beste van den depe in, und so ga gy rume noch van den Utsande, unde so moge gi gan over na der Welinge ostnortost. Item also gy willen insegelen dat Klockendep, so sole gy Westkappelen bryngen nefens sunte Katherinen kerke tor Klocken, so segele gy dat beste dep in. Item sunte Katrinen torne dat is de negeste torne by den water van der Slus; de ander torne steyt inwart to lande wart, unde dar negest steit Heys, dar na Blanckenborch, dat is en stump torne, dar na Ostende, dar stan 3 torne”<sup>9</sup>.

Vertaling : „Wil je het Zwin tegen de wind

inlaveren, dan moet je een achtereb en een voorvloed nemen. Wil je het Heistdiep binnenzeilen, dan moet je de Vierbote van Heist, die bij de molen staat, brengen tegenover het kerkkoor van Heist<sup>10</sup>. Op die manier zeil je het best het genoemde vaarwater binnen, en blijf je ver genoeg van het Uitzand, en dan mag je oostnoordoost naar de Wielingen overgaan. Wil je het Knokkediep binnenzeilen, dan moet je de toren van Westkapelle brengen naast de toren van St.-Katarina te Knokke<sup>11</sup>; op die manier zeil je het best dit vaarwater binnen. De toren van St.-Katarina staat het dichtst bij het vaarwater naar Sluis — de andere toren (= Westkapelle) staat immers landinwaarts; de volgende toren is Heist; vervolgens Blankenberge — dit is een stompe toren; verder Oostende — daar staan drie torens<sup>12</sup>.

Een buitenlandse schipper, die vanuit het westen het Zwin naderde, of in westelijke richting het Zwin verliet, moest dus uitkijken naar de kerktorens van Westkapelle, Knokke, Heist, Blankenberge en Oostende. Daarnaast wijst het Zeeboek alleen op de vuurtoren van Heist. In het begin van de 14de eeuw stonden er toch al drie vuurtorens op de Vlaamse kust. De Vierbote van Blankenberge bevond zich ten oosten van de stad. Naast of boven stond het 'port cruus'<sup>12</sup>. A. Lang kent de Vierbote van Nieuwpoort als de oudste vuurbaken op de noordelijke kusten. Deze vuurtoren wordt al in 1302 vermeld<sup>13</sup>.

De genoemde drie vuurtorens dienden om aan de vissers de weg naar hun thuishaven te tonen. Om die reden hecht het Zeeboek geen belang aan deze bakens, tenzij aan de positie van de Vierbote van Heist, omdat een schipper, door middel van dit kenteken, zijn weg langs de Zwinmonding en Wulpen voorbij kon vinden. Ook waarschuwt het Zeeboek slechts voor het Uitzand, maar rept het met geen woord

over de ondiepten in het Zwin. De opsteller van de bedoelde handleiding gaat immers niet zover, dat hij de havenmondingen tot in de details beschrijft<sup>14</sup>.

Hoe dan ook, de leedsmannen van Vlaanderen en de vreemde schippers beschikten over een goed handboek. Na de vermelding van de loodsen, die dateert uit 1366, ontmoeten we hen, in een geschreven bron, eerst op het einde van de 14de eeuw. Brugge zond op 23 november 1399, naar aanleiding van een betwisting, een schepen „ter Sluis up t stic van den pilote”<sup>15</sup>.

## 2. De eerste bakens in het Zwin

Wanneer een schipper vanuit het westen koers naar het Zwin zette, moest hij zich richten naar de positie van de kerken van Knokke en Westkapelle, om zijn schip in de geul ten noorden van Knokke te krijgen. Vanuit het Knokkediep bereikte hij het eigenlijke Zwin. Ook de kerktoren van Westkapelle vormde dus een onontbeerlijke richtingsaanwijzer. Geen wonder dat, toen een Engelse vloot in mei 1405 het Zwin binnenvoer om allerlei sabotage te plegen, de toren van Westkapelle neergebrand werd.

Nadat het geweld geluwd was, hernam het handelsverkeer van overzee. Toen onderhielden vooral de steden van de Duitse Hanza betrekkingen met Brugge. De stuurlieden misten echter de kerktoren van Westkapelle, wanneer ze de ingang van het Zwin zochten. De 'oudermans' van de genoemde Hanza en andere kooplieden drongen bij het Brugse stadsbestuur aan, opdat de toren zou herbouwd worden. De stad kon de kosten van dit werk niet alleen dragen. De Bruggelingen betoogden dat een vlot verloop van de handelsvaart op het Zwin het gehele graafschap ten goede kwam.

Na vele onderhandelingen verkreeg Brugge

in 1409, dat ook Gent, Ieper en het Brugse Vrije hun aandeel in de heropbouw betaalden. Op 9 april begaven afgevaardigden van de Vier Leden zich naar Westkapelle „omme te aviseerne hoe ende in wat manieren men den thor, die daer gheordonneert es ghemaect te zine ten costen ute den viere leden vanden lande, te dien hende dat de ghone, die tland van Vlaenderen besouken bider zee, hare conde der up nemen moghen int incommen vanden zwenc, best maken zoude, ende daer up voorworde te makene”<sup>16</sup>. De Vier Leden gaven in 1409 elk 400 pd. par. en in 1410 nog elk 240 pd. par.<sup>17</sup>. Op 22 september 1412 konden vertegenwoordigers van de bedoelde vier instanties te Westkapelle de afgewerkte toren aanschouwen en de 'rekeninghe slutene'<sup>18</sup>.

L. Gilliodts bespreekt het boven beschreven werk. Hij begrijpt niet dat het gaat om de heropbouw van de kerktoren van Westkapelle, en verklaart het werk als volgt: „On éleua donc à la hauteur de Westcappelle un phare, dans la projection du paerdemarct, redoutable écueil signalé dès lors”<sup>19</sup>. De rekeningen van Brugge en van het Vrije maken geen gewag van een vuurtoren. Ze vermelden zelfs niet de door Gilliodts aangehaalde Paardemarkt<sup>20</sup>.

Ondertussen nam de sedimentatie toe, zowel in het Zwarte Gat, d.i. de kreek tussen Kadzand en het Ambacht Oostburg, als in het eigenlijke Zwin. De stroming kon niet beletten dat slib zich afzette op de oevers en midden in de bedding. Stilaan doken in de bochten nieuwe platen op. In het begin van de 15de eeuw stak een nieuw gevaar op voor de bevaarbaarheid van het Zwin. De golven spoelden verder de bovenlaag van West-Wulpen af. Doorheen deze strandvlakte schuurden eb en vloed een geul uit, die zich met de totdantoe smalle kreek tussen Kadzand en Wulpen verenigde, „de ghuele gheheeten Bloeteers tusschen Wulpen ende

Cadsand”<sup>21</sup>.

De Blootheerskreek werd breder en dieper. Vandaaruit viel de vloed het Zwarte Gat binnen, en ontmoette daar de vloed, die een uur eerder langs het Zwin binnengekomen was. Telkens stond de stroming enige tijd stil, en liet ze slib bezinken. Deze toestand hinderde ook het schuren van de bedding tussen Damme en Sluis. De Bruggelingen begrepen al gauw welk gevaar de Blootheersgeul voor het Zwin meebracht.

Op 9 januari 1415 gingen afgevaardigden van Brugge scheid te Sluis en voeren naar „Wulpen omme aldaer te overziene eene groote guele liggende tusschen Cadsant ende Wulpen, commende uter zee, dewelke guele binnen zekeren iaren harewaerts zeere ghemeerst ende ghe diept es”<sup>22</sup>. Schepenen van Brugge en het Vrije voeren op 12 mei naar het dorpje 'ten Oostvliete' op de noordoosthoek van Kadzand om te schouwen „eene guele liggende tusschen Wulpen ende Cadsant, die de stroom van der zee binnen zekeren iaren harewaerts daer heift behonnen maken”<sup>23</sup>.

De Bruggelingen lieten de zaak van de Blootheersgeul niet los. Op 8 juli 1416 brachten ze opnieuw een bezoek aan „eene ghuele, die de zee van benoorden bi der cracht vanden vloedende ende storme grotelike inbreict, ende haren loop neimt tusschen Caedsant ende Wulpen, zuudwaert duere met grooten valle ter Groede waert, ende daer mede de zee laet haren loop te nemene ten Zwene waert in”<sup>24</sup>. Men ging na „wat preudicien dat zoude moghen doen den Zwinne ende of men de zelve ghuele zoude moghen overghaen ende damme der in lecghen”<sup>25</sup>.

Er waren 'dycmeesters' meegereisd, die verklaarden dat het mogelijk bleek de Blootheersgeul af te dammen, indien men het gat niet te breed en te diep liet worden. Twee weken later voeren schepenen van Brugge en de Heer van

Moerkerke uit „up t gat dat men heet bloot-  
heers... mids dat ghescepen was t Zwin daer  
of te verlandene, ende ghescepen ware t oost  
vrye groot grief daer of te hebbene, ware daer  
in niet voorsien”. De afgevaardigden gingen na  
„hoe men t best maken zoude ende waer men  
t ghelt halen zoude”<sup>26</sup>.

Ze zagen een goede kans om de geul te over-  
dammen, ja zelfs een deel ervan in te polderen.  
Toen zocht Brugge naar liefhebbers en beloof-  
de geldelijke steun. Op 20 januari en 11 febru-  
ari bezochten schepenen van de stad de „ghuele  
lichghende tusschen Wulpen ende Caedsandt,  
die myn heere van Moerkerke ende zyne mede-  
pleghers voor hadden te bedikene, up dat de  
stede van Brucghe hemlieden lavenesse ende  
hulpe daer in doen wilde”<sup>27</sup>. De stadskas  
schonk in 1422, 1423 en 1424 telkens 200 pd.  
par. aan de Heer van Moerkerke „te hulpen  
der dikage van eenre ghuele, die overghegaen  
es in Wulpen, welc bediken oorbare es der  
vaert, ende omme den loop vanden watere tus-  
schen Sluis ende Damme te bet te vercrighe-  
ne”<sup>28</sup>.

Dank zij het werk van de Heer van Moer-  
kerke werd de Blootheerskreek afgedicht, en  
kon de vloed niet meer tussen Oostvliet en  
Wulpen het Zwin binnendringen. Volgens M.  
Gottschalk sloot de nieuwe polder bij de Tien-  
honderdpolder aan, en besloeg hij 705 G. Hij  
werd aangeduid als de polder tussen Kadzand  
en Wulpen, dan weer als de polder van de  
Heer van Moerkerke of als de polder van het  
Zwarte Gat<sup>29</sup>.

Middelertijd werd het voor de stuurlieden  
steeds moeilijker om in het Zwin hun weg te  
vinden tussen de zandplaten en de moeilijk te  
herkennen oevers. Af en toe strandde een han-  
delsschip of een vissersboot op een of andere  
ondiepte. Brugge ontving meer en meer klach-  
ten over de moeilijke vaart in het Zwin. In het

belang van haar overzeese handel voelde Brug-  
ge zich verplicht maatregelen te nemen. Het  
stadsbestuur besloot, naar het voorbeeld van  
Bremen, de vaargeul met herkenningstekens af  
te bakenen<sup>30</sup>.

Jakob Reingoot, tesorier van Brugge, be-  
sprak op 3 juni 1425 te Sluis de toestand met  
een aantal scheepskapiteinen. Hij vernam „van  
eenighe meesters van scepen zekere advys, om-  
me conde ende merke ghemaect te zine te in-  
commene vander loopinghe vanden Zwene  
waert”<sup>31</sup>. Dezelfde dag nog voer J. Reingoot  
uit, om vooral op de noordzijde van de Zwin-  
monding, bakens te doen stellen : „costen ghe-  
daen ter steylrenoord ende an muelnaersbanke,  
daer de ghedeputeirde van Brucghe ende van-  
den Damme waren met eeneghe meesters van  
scepen, omme conde ende merke ghemaect te  
zine up tincommen ten Zwene waert”<sup>32</sup>. De  
stadsontvanger laat jammer genoeg geen enkele  
detail los betreffende geplaatste merktekens.  
Stelde men alleen rijsbakens, of werden er al  
baaktonnen gelegd ?

De stad Brugge kon het in die periode niet  
zover brengen dat ze een uitgebreid signaliza-  
tiesysteem inrichtte, en een bestendig toezicht  
op de vaargeul uitoefende. Men hield toen  
vooral de oostelijke tak van het Zwin het oog.  
J. Reyngoot handelde op 29 november 1430 te  
Sluis met enkele schippers „aengaende der diep-  
te liggende bider loopinghe ende daer om-  
trent”<sup>33</sup>. Niet alleen banken, maar ook gestran-  
de schepen betekenden een gevaar voor de  
voorbijvarende boten. Een schepen van Brugge  
zocht op 10 februari te Sluis „hoe men wech  
ghecrighen soude eene hulc”<sup>34</sup>, die bedorven  
lach int Zwin, in grooten quetse vanden Zwe-  
ne”<sup>35</sup>. Korte tijd later betaalde de stad 20 pd.  
par. „Ianne Vueghel ende zinnen ghesellen, van  
eene wracke ute te doene, twelcke lach in t  
Zwin up Wulpenhouc”<sup>36</sup>.

Bovendien schiepen de vissers van Kadzand problemen. Ter hoogte van de Wulpenhoek sloegen ze staken in het Zwin, om daartussen hun netten te spannen. Brugge oefende geen gezag uit over het grondgebied en de stranden van Kadzand, maar kon toch van de waterbaljuw verkrijgen dat de genoemde hinderlijke palen verwijderd werden. Op 5 maart 1432 voeren drie schepenen van Brugge te Sluis uit „omme metgaders den bailliu vande watre ende vanden lande ende den ontfanghere van der Sluus te overziene de diepte int Zwin, daer de steylboomen vander visscherie voor Cadsant ghestaen hadden”<sup>37</sup>.

De vissers legden zich niet neer bij het ingrijpen van de Bruggelingen. Ze plaatsten weer staaknetten op de Stijlenoord. Toen werd J. Reyngoot naar Sluis gestuurd om met de baljuw van Sluis te spreken „aengaende der visschers boomen”. Op 13 juli reisde hij naar de Raad van Vlaanderen „up t stic vander visschers boomen int Zwin”. Op 30 augustus ging hij te Sluis scheep „omme t overziene aldaer de visschers boomen bi Catsant”<sup>38</sup>. We vermoeden dat Brugge de Stijlenoord van palen heeft kunnen zuiveren, aangezien we verder geen nieuws over de stijlbomen vernemen.

De stuurlieden behielpen zich enige tijd met de in 1425 geplaatste vaarbakens. Er was echter niemand aangesteld om een beschadigd merkteken te herstellen of een weggespoelde bakens te vernieuwen. Daarnaast bestond het feit dat de stroming de ligging en de vorm van de vaargeulen wijzigde. Als gevolg van vele klachten begaf J. Reyngoot in de zomer van 1443 zich driemaal „te watre tot voor sinte Kathelinen ten Knocke ende daer omtrent met diverschen scipheeren ende sciplieden, omme te bezoukene de vloeden in riven stroome ende in dooden stroome”<sup>39</sup>.

De gebrekkige toestand van de signalizatie

maakte het de grotere handelsschepen steeds moeilijker om onbeschadigd naar Sluis te varen. Daarbij kwam nog dat de vissers hun taak als loods niet altijd getrouw volbrachten. Als gevolg van deze moeilijkheden beraadslaagden de Vier Leden van Vlaanderen op 22 september 1448 over de kwestie „vanden quaden in ledene vanden visschers, waermede vele schepen daghelix verderven, alsoo de vremde coopliden an bringhen”<sup>40</sup>.

Het Brugse Vrije kreeg opdracht met de vissers van de belangrijkste kustplaatsen te praten, om te weten hoe men aan de toestand kon verhelpen. Schepenen reisden op 23 september „te Heys, te Blanckenberghe, te Wendune, t Oosthende ende Wulravensyde, omme aldaer advys te nemene metten stiermans ende ouderlinghen, hoe men best de groote schepen t Sluus int Zwin bringhen zal zonder breken”<sup>41</sup>. Het Vrije bezorgde de ingewonnene inlichtingen aan de Raad van Vlaanderen. Deze ging daarna over tot het reglementeren van de loodsdienst.

De tekst van de „ordonnantie, ghemaect by de vier leden up de piloten”, kwam op 20 juli 1449 te Brugge aan<sup>42</sup>. Het Vrije stuurde algauw schepenen naar de voornaamste vissersgemeenten binnen hun rechtsgebied, nl. naar Koksiedam, Slepeldamme, Heist, Wenduine en Raverside, om „de stiermans ende sciplieden” aldaar op de hoogte te brengen van de verordeningen „aengaende de pyloten, die men heet leetsmannen, ende voort omme den eedt van de voorseyde stiermans ende haerlieder vennoten te ontfaene, naer den inhoudene van der voorseyde ordonnance”<sup>43</sup>.

### 3. De afbakening van de vaargeul geraakte stil-aan georganiseerd

Ondanks de ordonnantie van 1449 verliep het loodsen van grotere schepen niet goed. Schepe-

nen van het Vrije spraken op 23 februari 1456 te Heist en te Raverside met de stuurlieden, „hemlieden ghenoodende an de zee omme een goed advys van hemlieden te wetene, hoe men van nu voortan alle maniere van coopmanscepen in t Zwin ter Sluus zoude moghen bringhen”<sup>44</sup>. Ongetwijfeld gaven de vissers eenparig de schuld van de moeilijkheden aan de gebrekkige afbakening van de vaargeul.

Daarna overlegden Brugge en het Vrije gezamenlijk om een goede oplossing te vinden. Men besloot de ingang van het Zwin beter af te bakenen. Gezanten werden op 7 maart gestuurd naar Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist, Sluis, Koksider en Slepeldamme om aldaar te spreken met de vissers „angaende den piloten ende leedslieden vanden grooten scepen, ende omme te wetene waer men best de teecken en ende bak en legghen zoude in t incommen vanden Zwene ter Sluus”<sup>45</sup>.

Gewapend met de aanwijzingen van de stuurlieden nam Brugge de nodige maatregelen om baaktonnen in het Zwin te doen verankeren. De ontvanger van de stad heeft de onkosten zeer gedetailleerd geboekt. Dank zij zijn nota's vernemen we echter dat er in het Zwin nog een paar baaktonnen van een of andere vroegere signalizatie lagen. Pieter de Drayer kreeg immers opdracht „twee nieuwe cleene bak en te makene, mids dat de andere by der zee of gheworpen waren... de voorseide bak en te legghen in de stede daer de oude bak en laghen, die de zee of gheworpen hadde”<sup>46</sup>.

Pieter Moenaert timmerde drie nieuwe bakens. Uit de tekst leren we dat een baakton werd beslagen met ijzeren hoepels en kruisbanden, voorzien van steunen, en dat ze met twee kettingen en twee ankers op haar plaats bevestigd werd. De kettingen en het overige ijzerwerk van de bedoelde drie bakens woog samen 2.468 pond. De stad kocht zes ankers,

die gemiddeld 2 pd. gr. het stuk kostten. Een smid moest de ankers 'hassene' en de 'hoofden' afhouden. De baaktonnen en de ankers werden op twee boten geladen. Zestien helpers voeren mee, „die de voorseide bak en hilpen zynken int Zwin, omme te prouvene”. Toen de proef lukte, brachten de bootslieden de bakens weer naar Sluis. P. de Draeyer nam het voor 264 pd. par. op zich om „de voorseide III bak en te pekene, ende die te legghene met haren toebehoorten int incommene vanden Zwene”<sup>47</sup>.

Spijtig genoeg geeft de ontvanger van de stad Brugge geen enkele precieze aanduiding aangaande de ligging van de baaktonnen. Hij volstaat met de term „ten incommene vanden Zwene”. Ook deelt hij ons niet mede of er nog oude bakens op hun plaats gebleven waren. Alles bij alles weten we met zekerheid dat er in 1456 vijf baaktonnen gelegd werden. Het kan bijna niet anders of ze dienden om vooral de monding te merken.

Het Stadsarchief te Brugge bewaart een schets van de Zwinmonding<sup>48</sup>. Daarop ziet men ruw geschetst de Plaat tussen Knokke en Kadzand. Vóór Heist en Knokke ligt het Rode Zand. Ten noorden van Sluis is in de vaarbedding, een die daar de naam Pas zal krijgen, een smalle zandplaat opgedoken. Hoewel de tekenaar heel weinig rekening houdt met de proporties, toont hij toch naar welke herkenningstekenen de stuurlieden zich moesten richten om, hetzij de westelijke tak, hetzij de oostelijke tak van het Zwin binnen te varen. De auteur tekent drie tonnen op de westzijde van de Plaat, en twee tonnen op de oostzijde, en daarnaast de torens van Heist, Knokke en Mude, alsmede de Toren van Burgondie, ook geheten het Klein Kasteel<sup>49</sup>.

Dank zij het boven aangehaalde signalizatiesysteem van 1456 konden de stuurlieden gemakkelijker vanuit volle zee hun weg in de



Zwinmonding vinden. Maar indien de afbakening waarlijk uit niets anders dan vijf tonnen bestond, dan konden deze niet volstaan als richtingsaanwijzers. Ook het feit dat niemand aangesteld was om de merktekenen te onderhouden zette kwaad bloed bij de schippers. De vele klachten verplichtten de stad Brugge in de winter 1464-65 stuurlieden van Oostende, Blankenberge, Heist en Sluis te ontbieden „omme met hemlieden te sprekenne annopende der conde vanden Zwene”<sup>50</sup>.

Daarna konfereerde het stadsbestuur met de Brugse schippers, die er groot belang bij hadden dat de vaargeul in beide armen van het Zwin goed herkenbaar was. Het schippersambacht nam, na overleg met de stad Brugge, in 1465 een man in dienst, die de genoemde vaarwegen zou merken en de merktekenen onderhouden. De ordonnantie van 4 mei 1465 omschreef de taak van de bakeman. Op sommige plaatsen moest hij een 'ryse', d.i. een lange tak, op andere plaatsen een 'bollebake'<sup>51</sup> stellen.

Bij het bepalen van het werk van de bakeman begint de tekst met het verste einde van de Vloer. Daar lag een langwerpige plaat, nl. de Speelmanbank. De geul tussen die bank en de streek rond Groede heette de Navel<sup>52</sup>. De naam Vloer bleef behouden voor de vaarweg tussen de Speelman en Wulpen. Op dit eiland stond de Stelle. Verder worden er drie plaatsen genoemd, die langs het noordelijke deel van het Zwarte Gat moeten gelegen hebben<sup>53</sup>. Croocxhoeke, Nieuwerhaven en Koksied waren vissersdorpjes op de oostoever van het Zwartegat, ten noorden van Sluis.

De ordonnantie geeft voorts aanwijzingen aangaande de westelijke arm van het Zwin. De term Pas duidde de vaargeul tussen Sluis, Mude en Kadzand aan. Op de oostzijde van het Pas hoopte zich een langwerpige aanwas op. De tekst droeg de bakeman op de volgende

ondiepten te merken : de bank van het Pas, de Plaat, de Oord van Knokke en de Oord van Kadzand. De aangestelde moest rijsbakens en bollebakens plaatsen, maar er wordt geen gewag gemaakt van baaktonnen. De naam Molenaarsbank wordt niet meer gebruikt, omdat die plaat een deel van de „houc van Cadsant” begon te vormen.

SAB, Groenenboek ongecotteert

f° 185<sup>vo</sup> „Upden vierden dach van meye anno LXV. so was ontfanghen Bave van Massenhove omme bakenare te zine vanden ondiepten liggende oostewaert vanden zwene, als daer toe ghecooren byden ghemeenen ambochte vanden sciplieden van Brugghe, ende dede daer toe zinen eed inder manieren ghecostumeirt, die byden voorseiden ambochte gheordineirt was, onderhouden zoude, ende niet der ieghen doen up al dat hy houdende was vande wet van Brugghe, ende up daer of ghecorrigeert te zine up, dat hy dies in ghebreke ware, van welcker ordonnancie tinhouden hier naer volcht.

Dit naervolghende es de ordonnancie die de bakenare sculdich es tonderhoudene, de welcke gheordineirt es byden ambochte vanden sciplieden binnen der voorseider stede van Brugghe anno M.IIIIC.LXV. den vierden dach van meye :

Eerst zo zal de voorseide bakenare baken den speelman up beeden henden, te wetene up elc hende met eenen ryse. Voort buten ant meylant buter stelle een bollebake met eender tonne. Voort zo zal hy den navel baken van danen met bollebaken ende rysbaken toot buten der corter navele. Voort zo zal hy baken den darinc ontrent den godsvliet met rysbaken. Voort van Boudinszoons riet de houcken, ende alle de zanden die daer ontrent ligghen met bollebaken ende rysbaken. Voort zo zal hy baken croocxhoucke. Ende voort noch vander (f° 186<sup>ro</sup>) nieuwer havene toot Cocsyde alle

de zanden zal hy baken met rysbaken, die ten leeghen watre drooghe ligghen. Voort zo zal hy baken t'pas de hoofden, ende den houc vanden passe, ende de plate lancx met bollebaken ende met rysbaken. Voort zo zal hy stellen een bollebake upden steylen noord met eender tonne. Voort zo zal hy stellen upden houc van Cadsant rysbaken.

Ende de voorseide bakenare zal hebben van elcken scepe, dat duer den navel comt, of buten omme, twee grooten tsiaers. Ende was voort gheconsenteirt den voorseiden ambochte vanden sciplieden dat, zo wanneer dat ghebrec ware anden voorseiden bakenare vande voorseide punten tonderhoudene, dat zy dan den zelve bakenare verlaten moghen, ende stellen eenen anderen ende dien bringhen byder wet van Brugghe, omme zinen eed te doene ende ontfanghen te zine, ende dit mids dat zylieden de ghebreken van hem bet bevinden zullen moghen dan yement anders. Actum als boven".

Indien de bakeman zijn werk zorgvuldig volbracht heeft, dan beschikten de stuurlieden vanaf 1465 over een behoorlijk signalizatiesysteem. Maar ondertussen was de reglementering van 1449 betreffende de loodsdienst in verval geraakt. Vele schippers met een gebrekkige kennis van het Zwin loodsten toch vrachtschepen naar Sluis, en veroorzaakten schipbreuken. Als gevolg daarvan zond het Vrije op 5 juni 1469 schepenen naar Heist. Deze spraken met de notabelen om uit te maken „wien men best committeren zoude omme piloten te zine, ende scepen ter Sluis in te bringhene, omme te remedierne de scaden, die daghelicx ghevielen biden ghebreken van dien"<sup>54</sup>.

De toenemende verslibbing en het gebrekkige piloteren van sommige loodsen verwekte bij sommige koopvaarders een afkeer voor de haven van Sluis. Meer en meer meden ze het Zwin en verkozen ze de bredere, diepere Schelde-

mondung tussen Wulpen en Walcheren, en zielden ze naar Antwerpen. Het hieronder aangehaalde voorval schetst duidelijk, hoe Brugge geen pogingen onverlet liet om vreemde handelschepen naar het Zwin te lokken. In 1470 betaalde het stadsbestuur „een certificacie, daer diverssche persoonen in ghetughet hadden, dat wel doenlic was de galeyen van Venegen, doen liggende in de Wielinghe, in te bringhene ter Sluis int Zwin"<sup>55</sup>.

Een commissie van deskundigen werd aangesteld, om de oorzaken van de verslibbing van het Zwin na te gaan. Ze vonden dat de verlanding van de vaargeul tussen Sluis en Kadzand verergerd was, sedert men het kreekgat tussen Kadzand en Wulpen in 1424 afgedamd had, omdat het Zwin de vloed miste, die voordien langs het bedoelde gat binnenkwam, en bij ebbe een hoeveelheid slib uit de vaargeul meespoelde. Na overleg met de Hertog werden de dammen van de bedoelde geul in het najaar van 1470 doorgestoken<sup>56</sup>. Daarna kende de vaarbedding van het Zwin gedurende enkele jaren een merkbare verbetering.

De stroming veranderde gedurig de vorm van de platen in de Zwinmondung. Na enige tijd duiden de tonnebakens niet heel precies meer de ligging van de vaargeul aan. In de periode 1475-76 gaf Brugge aan Joos Vandereeke opdracht deze zaak te onderzoeken. De genoemde informeerde af en toe „te Heys ende daer omtrent of de thonnebaken, liggende int Zwin vander Sluis, laghen in de diepte, ende zo zy behoorden te ligghene"<sup>57</sup>.

Men kon echter niet langer op die manier toezicht houden op de baaktonnen. Brugge nam een „bewaerer vanden thonnen ende baken int Zwin ter Sluis" in dienst. De bakeman was gewoonlijk een te Sluis gevestigde schipper. Zijn gewone taak omvatte: met zijn boot rondvaren om toe te zien dat de baaktonnen op hun

plaats bleven liggen en desnoods hun positie veranderen; bij het naderen van de winter de tonnen uit het water halen; ze kalefateren en insmeren met teer, en ze na de winter terug in het Zwin leggen. Hij moest ook de bollebakens in het oog houden<sup>58</sup>.

De stad Brugge vergoedde de buitengewone uitgaven van de bakeman. Deze was af en toe verplicht een onderdeel van de baaktonnen te herstellen of oude tonnen door nieuwe te vervangen. De bollebakens bezorgden hem soms veel herstelwerk. Telkens het stadsbestuur het nodig vond, moest de bakeman het signalizatienet met nieuwe tonnen of met nieuwe masten uitbreiden.

Thyman van Aalst trad in functie in augustus 1476, met een jaarwedde van 8 pd. gr. De stad gaf hem al dadelijk een bijzondere opdracht, nl. het signalizatiesysteem bij te werken. De ontvanger betaalde hem 5 sch. 9 gr. „ter causen vanden thonnebaken, onlanx gheleyt byden voorseiden Thyman, te doen verpekene ende te versmeerene, ende van twee groote steenen ghedaen ande kethenen vanden twee uterste thonnebaken”<sup>59</sup>.

Ondertussen verkreeg Brugge op 30 maart 1477 vanwege Maria van Burgondie een verordening, waardoor het aan de Vlaamse piloten verboden werd nog langer een handelsschip elders dan naar het Zwin te loodsen: „Item dat negheen stierman, wonende an de Vlaemsche coste, scepen sal moghen voeren oft leeden in Zeelant, noch elders dan ter Sluus int Zwin, upte boete van twintich pont grooten Vlaemsker munten telken te verbuerne, daer of deen held te gheldene ons ende onse nacommers, ende dandere held onser voorseider stede van Brughe”<sup>60</sup>.

Jakob Pauwels volgde in augustus 1478 T. van Aalst op. In 1479 verrichtte een smid van Sluis, nl. Aarnout van Hilten, voor de bakeman

het werk „van eene yserine kethene, dienende om een vanden thonnebaken liggende in t Zwin ter Sluus, ende van een andere kethene by hem vermaect”; de twee kettingen wogen samen 1430 pond<sup>61</sup>.

Waar we in 1456 zagen dat de kettingen van de baaktonnen met ankers aan de bodem bevestigd werden, is er vanaf 1476 alleen nog sprake van zware zinkstenen. Blijkbaar waren ankers niet geschikt om de tonnen lange tijd op dezelfde plaats te houden. De rekening 1480-81 meldt de volgende karweien vanwege J. Pauwels: „van drie thonnen ten tweenden t smeits te voerene ende weder te water te doene”; „van anderhalve thonne ende een tubbekin pecx verbesicht ande voorseide thonnen”; „van twee steenen ghebrocht thebbene van Brugghe ter Sluus ten huse vanden smit”<sup>62</sup>.

Uit de stadsrekeningen kunnen we niet afleiden hoeveel tonnebakens er in totaal lagen, en welke hun positie was. Doch hier kan een kaart uit het Gruuthusemuseum helpen. Dit document was bedoeld als wegwijzer voor de schippers, die het Zwin en zijn delta wilden bevaren. Vanuit zee zagen de stuurliu, behalve de torens van kerken en kastelen, ook nog de volgende bouwwerken: te Blankenberge de Vierbote en de Galg; te Heist de Eiesluis en de Vierbote; op de Oord van Knokke een bollebaken. De schilder tekent de Plaat en een paar banken vóór de westelijke Zwinmond. Vanuit de noordwesthoek van Kadzand steekt de bank, die vroeger de Wulpenhoek vormde, vooruit. Deze langwerpige plaat heet voortaan de Paardemarkt. Ten noorden van Kadzand ligt het Krakezand.

Op de westzijde van de Plaat liggen vijf tonnen, op de oostzijde drie tonnen. De andere banken dragen geen enkel kenteken. In de vaargeulen staan schepen afgebeeld. Men vaart zowel langs het Zwarte Gat als langs het eigen-

lijke Zwin naar de zee. In de westelijke Zwin-arm schijnen de twee takken van de vaargeul nog goed bruikbaar te zijn. Het jaartal 1561, dat op de kaart van Gruuthuse staat, moet later ingevoegd zijn. Immers het Kanaal van Oostburg, dat in het begin van de 16de eeuw gegraven is, komt op het dokument nog niet voor. Omwille van het aantal en de positie van de tonnebakens nemen we aan dat de kaart omstreeks 1480 getekend is, d.i. de periode waarin T. van Aalst en J. Pauwels het signalizatiesysteem gereorganiseerd hebben<sup>63</sup>.

Ook in 1481-82 besteedde J. Pauwels zorg aan zijn werk. Hij liet zes tonnen uit het water halen: „smeere ne met peke”, opnieuw „inde stede te doene”; „als de vorst quam, van de voorseide thonnen uten hyze te halen” en „weder te legghene, als de vorst ghedaen was”. De ontvanger vermeldt „drie thonnen, die gheleyt waren in ougst LXXXII”. Hij deelt niet mede of deze drie tonnen oude vervingen, ofwel een uitbreiding van het systeem betekenden<sup>64</sup>.

De Plaat nam zozeer in de hoogte en in de breedte toe, dat deze begon erg de schippers te hinderen. Naarmate de bank breder en de bedding van het Zwin smaller werd, schuurde de versnellende stroming de vaargeul langs de Plaat dieper uit. Deze diepte en de ondiepte ernaast heetten tijdelijk de Slake. J. Pauwels kreeg de opdracht „vanden twee thonnen, die up de slake gheleyt waren bij den bevel vanden ghecommitteerden”. Hij heeft ook „een eekin mast over hende ghestelt om een bake te makene”<sup>65</sup>.

Het merken van de Plaat voldeed niet dadelijk aan de vereisten van de scheepvaart. Afgevaardigden van Brugge voeren uit om „de thonnebaken ligghende int incommene vanden Zwene ande slake” te schouwen<sup>66</sup>. J. Pauwels verrichtte vervolgens twee werkjes: „van twee

thonnen te verlegghene, die up de nieuwe diepte ligghen, gheheeten de slake”; „van eenen mast ende van eenen bollebakene, die up de slake ghestelt es, omme dat de sciplieden merc daer an nemen zouden”. Verder haalde hij in verscheidene beurten tenminste zeven tonnen uit het water, en noteerde vervolgens: „van drie thonnen te verpekene ende te versmeere ne”; „van II thonnen te verscrepene ende te versmeere ne”; „van noch II thonnen te pekene ende te smeere ne”; „van een thonne, die den bodem inghezeylt was, te vermakene ende te beslane”<sup>67</sup>.

#### 4. De reorganisatie van de loodsdienst

Dank zij de inspanningen van bakeman J. Pauwels beschikten de stuurlieden over een fatsoenlijke signalizatie. Toch kreeg het varen op het Zwin meer en meer een slechte naam. De schuld lag vooral bij schippers, die als loods optraden zonder voldoende kennis van de vaargeul. Erger nog, er waren leedsmannen die hun geloodst schip zomaar naar de Wester-Schelde leidden. Het loodswerk moest aan strenge regels onderworpen worden. Onder de druk van de Vlaamse handelssteden publiceerde de Hertog op 7 februari 1484 zijn „ordonnancie angaende den pyloten, die van slands weghe ghestelt zyn”.

L. Gilliodts, Arch. Stad Brugge, deel 6, p. 235, charter nr. 1197:

„Phelips van Oosteryck, byder gracie gods hertoghe van Bourgoingnen, van Lothringen, van Brabant, van Lemburg ende van Lucenburg, grave van Vlaendren, van Henegauwe, van Holland, van Zeeland ende van Namen, maergrave des helichs rycx, heere van Vriesland ende van Mechelen, allen den ghuenen die deze onse ieghewoordeghe lettren zullen zien of hooren lezen saluut.

De drie leden van onsen lande van Vlaendren hebben ons vertoocht ende te kennen ghegeven, hoe dat Zwin ende de havene vander Sluus es een vanden drie principaelste havenen van kerstenrycke, twelke bezocht ende gheantiert heift gheweist, toten daghe van hedent, meest alle de nacies vander weerelt, die daer huere goeden ende coopmanscepen daghelix doen bringhen in grooter menichte in zulkerwys, dat tfait vander coopmanscepe meerdere ende grootere es binnen onsen lande ende graefscpe van Vlaendren, dan in eenich van onsen anderen landen, maer mids dien dat eeneghe vois ende fame hebben ghedaen gaen, dat tvoorseide Zwin vander Sluus gheondiept ende ghenauwet es, ende ooc dat eeneghe, als stiermans, bootsmans, ende andere wonende up de cost vander zee van onsen voorseiden lande van Vlaendren, hemlieden vervoordert hebben te willen inbringhene int voorseide Zwin vander Sluus schepen, die daer begheerden te wesene, des zy niet wel en hebben connen doen zonder in grooter vreesen te stellene de voorseide schepen van verdervene, mids dat zy oncondich waren vanden gate vanden voorseiden Zwene, ende andere om haer singulier proffyt hebben hemlieden vervoordert te voerene ende te leedene groote menichte van schepen inde Wielinghe, omme alzo te vervremdene coopmanscepe van onsen voorseiden lande van Vlaendren ter grooter scade ende achterdeele, alzo wel van ons als van onsen onderzaten van dien, omme int welke te voorsiene ende te dien hende dat de coopman gheen cause en hebbe, onder tdexele van des voorseit es, te schuwene tvoorseide Zwin vander Sluus, noch dandere havenen binnen onsen voorseiden lande van Vlaendren, de voorseide vanden drien leden hebben tsamen gheraemt ende gheadviseert de punten ende artielen hier naer volghende :

Eerst dat de piloten, die ghenomen ende ghecooren zullen worden, te wetene van Oosthende, Wendunen, Blanckeberghe, Heys, Sluus ende Slependamme, ende elc zonderlinghe solempnellen eed doen zullen in handen van die vander wet van Brugghe, de uutlandsche schepen wel ende ghetrauwelyk int Zwin van Vlaendren te bringhene ende nieuwers el, den bailliu oft scouteeten der voorseider stede van Brugghe gheroupen omme den voorseiden eed te zien doen.

Item dat niement, wie hy zy, voordan en gheorlooft zy eeneghe schepen int Zwin van Vlaendren te bringhene dan alleenlicke die daertoe den eed ghedaen zullen hebben up de peyne elken ter contrarie doende, te verbuerene drie hondert ponden parisis ende tote dien by banne ghecorrigeert te werdene, ten ware dat de scepen in hadden pyloten van buuten slands medeghebrocht, daerup dat zy gherust waren, als waren zy van binnen slands ghebooren of der buuten, de welke pyloten gheene boete verbueren en zullen

Item dat de ghone die alzo ghecooren ende gheheedt zullen wesen pyloten te zyne, zullen voortan daghelix draghen elc up de luchter mauwe van zynen uppersten cleede een zelve rin roer, ten fyne dat men die daarby bekennen zal moghen, up daerof ghecorrigeert te zyne diet niet en dade, ende tot dien elc telker waerffen te verbuerene vichtich pond parisis

Item dat de zelve ghecoorne ende gheheede pyloten voortan niet en zullen moghen doen of voordeel gheven van ghelaghen noch anders, vanden voorseiden uutlandschen schepen eerst in te bringhene up de verbuerte van hondert pond parisis elken te verbuerene alzo menich waerven alst bevonden zoude worden ende voort ghecorrigeert te zyne zoot behooren zoude

Item daert zo ghebuerde dat byder negligen-

cie vanden voorseiden pyloten hier naermaels, dat god verhoede, eenich schip of schepen bedorven worden of scade namen, ende daerof clachte quame voor eeneghe officiers of wetten van desen lande, dat de officiers van der plecke ghehouden zyn zullen die pylote te vanghene zonder die tontslane, ten ware by wetene ende expresse consente van der wet van Brugghe, up daerof de voornoemde officiers ghecorrigeert te zyne naer de gheleghenthede vanden sticke zoot behooren zal

Item daert ooc ghebuerde, dat god verhoede, dat eenich schip bedorve up de cost van Vlaendren ofte voor voorseide Zwin, elc schippere, pylot of andere zal moghen zonder eenich begryp stappans gaen in tvoorseide verlorne schip, omme te helpen behouden coopmans goed int voorseide schip wesende, behouden dat zy ghehouden zullen zyn te bringhene de voorseide ghevischste goeden ende coopmanscepen ter naester iusticie vander naester stede, daer die also ghevischt zullen werden, up de peyne daer zy ter contrarien daden gheachterhaelt ende ghepugniert te zyne van dieften, ende als van hueren aerbeyde, die zy hierinne ghedaen zullen hebben, zullen daerof vernoucht ende betaelt zyn byden coopman, dien tgoed toebehooren zal, ende indien dat zy met hem niet verlyken noch overcommen en connen, zo zal de wet vander plecke daer tvoorseid goed anghebrocht word, taxeren ende arbitreren den aerbeyt ende sallaris vanden ghuenen diet ghevischt zullen hebben, al eer men tvoorseide goed delivrereren zal

Item dat gheen vanden voorseiden ghezwooren pyloten, die binnen den lande van Vlaendren huere woenste zullen houden, niet en zullen moghen eeneghe schepen voeren elders dan int Zwin, up daerof zo wie ter contrarie dade by banne ende andersins ghepugniert te zyne, ten ware in groote merkelyke tempeste ende on-

ghewederte, dat de schippere van den schepe hem niet ghetrooten zoude zyn schip inne ghebrocht te wordene binnen den voorseiden Zwene van Vlaendren, int welke gheval de voorseide pyloten zullen moghen voeren de voorseide scepen, te diere huere ende anders niet, daerse zekerlicst ende zonder vreesse die hoopen ende meenen in te bringhene

Item dat voortan niement, wie hy zy, en gheorlove ande thonnebaken binden Zwene van Vlaendren gheleit zynde te commene, omme die te verlegghene ofte eeneghe aerchede daer an te doene up de verbuerte van live ende van goede, behouden elcx recht

Item dat elc die weten zal dat eeneghe quets of scade warachtelyke ghedaen zal wesen ande voornoemde thonnebaken ende teekene binnen den Zwene liggheende ofte meenynghe hebben dat te doene, zal ghehouden zyn dat ter kennesse te bringhene der wet vander stede van Brugghe of hueren ghecommitteerden binder stede vander Sluus up de verbuerte van drie hondert ponden parisis

Item ende omme de voorseide uutlandsche schepen, byder zee commende, van eenen pylote versekert te zyne, omme die binnen den Zwene te commene, zo zullen de voorseide pyloten, te vissche varende, hemlieden verselschepen ende deelen in zulker wys dat in elken boot eene pylote zy, ten fyne dat de voorseide groote schepen, als de pyloten die zyn zullen daer an ter stont varen moghen, omme hemlieden inde voorseide havene te bringhene

Item zo wanneer eenich vanden voorseiden pyloten sterven zullen, zo zalmen inde stede vanden ghestoorven pylote eenen anderen stellen, vander plecke zynde, daer die ghestoorven wert, byder wet van Brugghe, dies zo zal de wet vander stede, daer die ghestoorven wert, ofte de souffisanste persoonen vander prochyen ghehouden zyn up huerlieder eed ende trauwe

over te zendene in gheschrifte der wet van Brugghe voorseit, binnen derden daghe naer toverlyden vanden pylote, eenen persoon te wetene de ydoniste person vander plecke, om dien pylote te makene ende te eedene byder voorseider wet van Brugghe zoot behoort, ten welken eede te doen den bailliu oft scouteeten gheroupen zal worden zo vooren ghezeit es

Item ende omme te bet de bovenghenoomde punten ende articlen te onderhoudene ende dat hem nyement en excusere van eeneghe ignourancie van niet daerof te wetene ende ter contrarien doende, zo zalmen telker plecke, van dies voorseit es, eene coppie van woorde te woorde gheven, ende ooc elc weert, binder Sluus vreemde coopliden oft meesters van vreemden schepen logierende, zullen ghehouden wesen, up de boete van vyftich pond parisis, te hebbene eene copie van desen, ghehecht up een bart ende die hanghen vooren in huerlieder vloer, te dien hende dat de meesters vanden vreemden schepen ende andere, dient angaet, weten mueghen wat zy te doene hebben

Item de voorseide pyloten zullen voortdan hebben ende ontfanghen vanden voorseiden meesters vanden grooten uutlandschen schepen, die hemlieden te wercke stellen zullen, ende die zy int Zwin van Vlaendren in bringhen zullen, te wetene in ghevoughelyke weere, van eenen schepe voerende vichtich vaten zwaers VIII s. gr., van eenen schepe van hondert vaten zwaers in ghelyke weere twintich scellinghen grooten, van eenen schepe van twee hondert vaten zwaers twee ponden grooten, van eenen schepe van drie hondert vaten zwaers ende der boven drie pond twaelf scellinghen grooten, maer in ongheweerte oft in ghetyden die by nachte ligghen, dan zullen de pyloten danof ghesallarisereert worden boven tguent dies voorseit es, ter taxacie ende ordonnancie van

der wet vander naester gheprevilegerde steden vanden Zwene in Vlaendren, daer de schepen te zulken tyde inne ghebrocht zullen werden

Alle welke punten ende articlen boven verhaelt ter neerenstegher bede ende supplicacie vanden voorseiden drie leden ons voorseids lands van Vlaendren, alvooren hierup ghehadt tadvis van onsen bailliu vanden watre ter Sluus meester Willem Hautain, ende daernaer van onse gheminde ende ghetrauwe den president ende lieden van onser camere vanden rade in Vlaendren, wy by advise ende deliberacie van die van onsen bloede ende andere van onsen grooten rade by ons wesende, hebben de voorseide punten ende articlen hier boven verhaelt ende elc zonderlinghe gheconfermeert, gheaggreert ende gheapprouvert, confermeren, rattificieren ende approuveren by desen, willende dat de voorseide punten ende articlen, ende elc zonderlinghe van nu voort an onderhouden ende vulcommen worden naer huere voorme ende inhoudene zonder eeneghe zwaricheit of difficulteit ter contrarie, behouden dat van alle de boeten hier waren inde voorseide punten ende articlen ghespeciffiert ende verclaerst die ghefallen, verschinen ende ghewyst zullen worden, de tweedeel van dien ons toebehooren zal, waerof onse officiers vander plecke elc int zyne ons iaerlix rekenynghe ghehouden zullen zyn van doene ghelyc vanden anderen exploiten van hueren officien, ende tderdedeel vanden voorseiden boeten zal toebehooren den anbringers of wroughers van dien

Ontbieden daeromme ende bevelen onse voorseide president ende lieden van onser camere vanden rade in Vlaendren, onsen souverain bailliu van Vlaendren, onse baillius van Ghend, Brugghe, Ypre, vanden lande ende vanden watre ter Sluus, ende alle andere onse officieren, iusticierien ende ondersaten wient angaen mach, dat zy den voorseiden vanden drien

leden doen laten ende ghedooghen vanden voorseiden punten ende articlen, ende van allen den inhoudene van desen paisivelic useren ende ghebruucken, ende dat zy die wel duechdelic ende neerenstelic onderhouden ende doen onderhouden naer huere voorme ende inhoudene, ende afdoende alle beletten ter contrarien, behouden altyts in al onse rechten ende heerlijkheit.

Ende omme datmen van desen onsen voorseiden lettren te doene zal moghen hebben in diverschen plecken, wy willen dat an tvidimus van dien, onder zeghel autentyck of coppie ghecollonneert ende gheteekent by een van onsen secretarissen, gheloove gheadiusteert zy ghelyc te desen originale, want ons alzo ghelieft. In kennessen van desen so hebben wy onsen zeghele hieran doen hanghen. Ghegheven in onse stede van Ghend, den zevensten dach van Spoorcle int iaer ons heeren duust CCCC drie ende tachtentich" (= 1484).

Kort samengevat bepaalt de oorkonde : 1. in zes kustplaatsen worden vissers uitgekozen, die vóór de wet van Brugge de eed van piloot afleggen; 2. alleen beëdigde schippers mogen loodsen; 3. de beëdigde piloten dragen een zilveren roer op de linkermouw; 4. de loodsen mogen geen voordelen buiten hun loon ontvangen; 5. ze zijn verantwoordelijk voor de gebeurlijke schade; 6. wie goederen haalt uit een wrak, moet die bij de wet aanbrenghen, en zal loon naar werk ontvangen; 7. een piloot mag een schip nergens elders dan het Zwin binnenvoeren, tenzij een storm dit belet; 8. niemand mag de vaarbakens aanraken; 9. schade aan de baaktonnen moet bij de stad Brugge aangemeld worden; 10. wanneer buitenlandse schepen in het zicht komen, zullen de piloten hen dadelijk tegemoet varen; 11. een gestorven piloot zal binnen drie dagen vervangen worden; 12. een kopie van de ordonnantie moet gepubliceerd

worden in de genoemde zes kustplaatsen en in de schippershuizen van Sluis; 13. er wordt een vast loon gesteld volgens de tonnemaat van het geloodste schip, maar bij stormweer geldt een toemaat; 14. van de boeten gaat 2/3 naar de Hertog en 1/3 naar de aangevers.

De ordonnantie van 7 februari 1484 stelde de loodsen van het Zwin onder het toezicht van de stad Brugge. Het stadsbestuur liet terstond 60 „zelverin roeren van scepen" smeden, „omme die ghedreghen te werdene byden LX pyloten, die ghecoren ende ghenomen zijn ter bewaernesse vanden vreimden coopmen ende van zinen goede, willende verzouken t Zwin ende havene ter Sluus". Goudsmid Rijkaart Volbert 24 stuks, „weghende XXI oncen"<sup>68</sup> Geraart Ingergraven smeedde er 20, „weghende XVIII oncen ende een fierlinc", en 16, die „XIII oncen XI 1/2 inghelsche" wogen<sup>69</sup>. Het volgende jaar maakte R. Volbert nog „XX zelverin roeren om de piloten, weghende tsamen XVIII oncen 1 1/2 inghelsche"<sup>70</sup>.

Brugge deed het in 1483 verbeterde signalizatienet uitbreiden. Kurt Zwarte, die in september 1483 J. Pauwels opvolgde, kreeg heel wat werk op te knappen. De jaarlijkse onderhoudskarwei omvatte : „III thonnen peicx verbesicht ande thonnebaken"; „ghewrocht ande oude thonnen"; „IX groote steenen ande kethenen vande thonnebaken ghehanghen". Bovendien liet de bakeman „vyf nieuwe baecthonnen" maken, die 1 pd. gr. het stuk kostten. Hij bracht drie dagen door „met II booten ende XII mannen der mede, omme te zoukene de twee kethenen, die de galeyers of zeylden, als zy in quamen". Hij timmerde vijf masten tot vaarbakens door ze te voorzien van „standaerden en cruushouten"<sup>71</sup>. Daarna beijverden tien werklieden zich „inde dunen int rechten ende stellen vande nieuwe baken"<sup>72</sup>.

Hoewel de rekening niets zegt aangaande de



bestemming van de vijf nieuwe tonnen, mogen we toch aannemen dat enkele ervan op nieuwe ligplaatsen terecht kwamen. Tot zover weten we dat er enkele baaktonnen op de Wulpenhoek of Paardemarkt lagen. Vermoedelijk dienden de nieuwe kentekenen om nog beter de ingang van het Zwin te merken. Er stond al een bollebaken op de Oord van Knokke, en een op de Plaat. De vijf nieuwe signaalmasten zullen gediend hebben om de linker- en de rechterhoek van de Zwinmonding duidelijker te doen uitkomen.

Nadat de polder van het Zwarte Gat in 1470 doorgestoken was, merkte men aanvankelijk enige verbetering in de vaarbedding. Maar die verbetering duurde niet lang. Enkele jaren later verslechterde de bevaarbaarheid van het Zwarte Gat opnieuw. Brugge stuurde deskundigen die vaststelden dat „fu faicte louverture du poldre appellé le Zwartegat, gisant entre Wulpen et Cadzant”, in de hoop dat de vloed de aangeslibde zandbanken zou wegspoelen, maar „que par ladicte est advenu tout le contraire, et que la maree entrant par ledit Zwartegat, prent yssue par le mesme trou, et ainsi sont lesdis bancz et sablons de plus en plus accruz”.

Het stadsbestuur beijverde zich vervolgens om van hertog Maximiliaan de toelating te bekomen „omme te moghen stoppene t zwarte gat”. De Grote Raad van Mechelen stond op 24 april 1486 het gevraagde oktrooi toe<sup>73</sup>. De stad Brugge zette onmiddellijk al haar middelen in, maar slaagde er niet in de kreek dicht te krijgen. De bakeman werd aangesteld „ten onderhoudene vanden II dycken vanden zwarten ghate”<sup>74</sup>.

In 1486 nam J. Pauwels tijdelijk weer de functie van bakenaar waar. Hij werd naar Kampen en andere kustplaatsen gezonden, om uit te kijken waar hij nieuwe baaktonnen zou laten maken. Daarna droeg het stadsbestuur

hem op „III nieuwe thonnen te bringhene van Ziericzee ter Sluus”<sup>75</sup>. Als onderhoudswerk verrichtte hij: „van drie steenen, die toot den thonnen behooren, uut ende in te bringhene”; „van een kethene te bringhene van Brugghe ter Sluus ende van up te doene”; „van thonnen, die up de slake ligghen, van pekene ende van smerene”; „van twee thonnen te pekene, van stroo, van smeeren ende van calfatene”<sup>76</sup>.

Het rekenjaar 1486-87 bracht J. Pauwels veel drukte. Toen Pieter Brandt uit 'Heys' kwam melden, „datter een vanden thonnebaken uutten Zwene of ghezeylt was by een Bortoen”, liet de bakeman, in afwachting dat de afgerukte ton teruggevonden of vervangen werd, een boot als vaarbaken fungeren: „van eenen boote, die hy hilt ligghende voor Heys, als de thonne of gheseylt was, met IIII mannen”. De bewuste baakton werd teruggevonden en op haar plaats gebracht: „van eender thonne, die ghevischt was biden visschers van Vlissinghe, ende ofgheseylt byden Bortoen”<sup>77</sup>.

De bakeman heeft tenminste negen van zijn tonnen uit het water gehaald om ze te teren: „van twee alve thonnen peicx, daer de VI thonnen mede ghesmeert waeren... van noch III thonnen, van smeerne”. Er waren nog meer karweien: „van eender nieuwe thonne den bodem te vermakene”; „van eenre thonne, die met eenre serpentine<sup>78</sup> duerschoten was, te repairene”; „van drie steenen metter seye<sup>79</sup> te bringhene”; „van twee kethenen uut Brugghe te bringhene”<sup>80</sup>.

Als laatste post halen we aan: „van een bollebaken, dat stond ten Hazegarze voor t slake, ende onsticx ghewaeyt, coste een mast, ende weder up gherecht”<sup>81</sup>. Dit betekent dat de baakmast, die stond op de schorre van het Hazegras, tegenover de Plaat, vervangen werd door een nieuwe mast. Gilliodts verklaart dit werkje als volgt: „le feu fixe du Hazegras re-

levé"<sup>82</sup>. We weten niet op welke aanduiding hij steunt, om de signaalmasten als vuurbakens te beschouwen.

### 5. Brugge verwierf het volledige toezicht op het Zwin

Brugge bezat sedert 7 februari 1484 de controle over de loodsdienst, maar miste nog een bevoegdheid om het verkeer op het Zwin volledig naar zijn hand te kunnen zetten. Na onderhandelingen met hertog Maximiliaan bewam de stad op 14 juni 1487 het waterbaljuwschap<sup>83</sup>. Vanaf dit ogenblik viel de controle op al het scheepsverkeer in het Zwin onder de bevoegdheid van Brugge.

In de rekening 1486-87, f° 169<sup>ro</sup>, verschijnt voor het eerst de rubriek : „Betalinghe ter causen vanden liesghelde vanden pyloten, te wene, van elken scepe van vichtich vaten<sup>84</sup> of daer omtrent twee scell. gr., ende van hondert vaten III s. gr. ende alzo voord naer advnante”. Adriaan van Temseke, klerk van het stapelrecht te Sluis, werd aangesteld om de aankomende schepen te registreren en de piloten te betalen. De genoemde noteerde bij ieder geloodst schip de volgende zeven posten : de naam van de loods; zijn woonplaats; de herkomst van het geloodste schip; de naam van het schip; de kapitein; de lading; de tonnemaat.

De laatste vijf posten worden in onze studie niet, of slechts sporadisch, behandeld. Ze horen thuis in een werk over de economische geschiedenis van het Zwin. De namen van de piloten leveren belang op voor zoekers, die de vissersbevolking van de Vlaamse kustplaatsen wensden te bestuderen. Maar we zullen toch, waar het kan, de woonplaats van de loodsen nagaan, om uit te maken welke vissersgemeenten het grootste aantal piloten leverden. Wat ons hier vooral aangaat, is het cijfer van de schepen, die

volgens de Brugse stadsrekeningen vanaf 1487 het Zwin binnengevaren zijn.

De rekening 1486-87, die op de gewone datum van 1 september begon en eindigde, geeft 75 binnengeloodste handelsschepen. Daar het oktrooi aangaande het waterbaljuwschap op 14 juni 1487 verscheen, en A. van Temseke noteerde dat 8 schepen binnen waren „VIII daghen eer den tax van dien gheordonneirt was”, veronderstellen we dat de geregistreerde 75 schepen in juni, juli en augustus aangekomen zijn. Vanzelfsprekend loodsten verscheidene piloten per rekenjaar meer dan één schip. De grootste schepen werden niet zelden door twee loodsen gevoerd. De kleinste vaartuigen maten 40 of 50 vaten, de grootste 200 vaten.

De kustgemeenten namen, volgens A. van Temseke, het volgende aandeel in de 75 schepen : Blankenberge 26, Oostende 23, Wenduine 13, Heist 5, Sluis 2, Slepeldamme 2, Lombardside 1, Duinkerke 1. Het oktrooi van 7 februari 1484 wees Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist, Sluis en Slepeldamme aan als standplaatsen van piloten. Uit de bovenstaande cijfers blijkt dat de eerstgenoemde drie plaatsen het grootste aantal schepen loodsten. Uit deze vaststelling moeten we afleiden, niet zozeer dat Oostende, Wenduine en Blankenberge een veel talrijker vissersbevolking bezaten, maar wel dat ze op onze Vlaamse kust de gunstige positie innamen om de vreemde handelsvaarders af te wachten en verder te voeren.

Weinige maanden nadat de stad Brugge van aartshertog Maximiliaan het waterbaljuwschap verkregen had, ontstond onenigheid tussen de genoemde twee partijen. De spanning groeide in het voorjaar van 1488 uit tot een oorlog. Deze toestand schrikte heel wat vreemde kooplieden ervan af om de haven van Sluis aan te doen. De rekening sept. 1487 - feb. 1488 bevat geen rubriek 'liesgeld'. De rekening maart

1488 - aug. 1488, f° 143<sup>vo</sup> somt slechts 23 schepen op, geloodst door de volgende piloten: Oostende 13; Blankenberge 5, Wenduine 2, Heist 1, Lombardside 1 en Zierikzee 1. Daarna werd het loodsen gestaakt. Ook was er vanaf 1490 geen bakeman meer in dienst.

Nadat Brugge zich in 1490 moest overgeven aan Maximiliaan, bood Sluis verder weerstand. Inmiddels bleef het Zwin afgesloten voor het scheepsverkeer. Vele handelsschepen voeren door naar Zeeuwse havens. Eerst in 1492 keerde de vrede terug. Zodra de weg naar zee weer open lag, spande Brugge zich in om de buitenlandse koopvaarders weer aan te trekken. Joos de Baenst kreeg opdracht het verwaarloosde signalizatiesysteem van het Zwin na te zien: „t wederkeeren ende onderhoud vanden thonnen liggende voor de Sluis, welke tonnen by eenighen ruuters van oorloge ontvremdt waren”<sup>85</sup>.

Op 1 september 1492 trad Klaas Crans in dienst als „bewarer vanden thonnen ende baken liggende buuten der Sluis”<sup>86</sup>. Smid Cornelis Huusman van Sluis werd in september 1493 door de tesoriers van Brugge aangesproken om aan de baaktonnen te werken. K. Crans voerde in juni 1494 twee kettingen en twee zware stenen van Brugge naar Sluis<sup>87</sup>. Het signalizatiesysteem moest echter nog grondiger hersteld worden.

De officiële loodsdienst was nog steeds niet in werking getreden. Om die reden voeren de buitenlandse handelsschepen, waaronder vele Spaanse, vooral naar Zeeland. In augustus 1494 vernam men te Brugge dat er opnieuw een Spaans konvooi vóór de Vlaamse kust zeilde. De baljuw van Brugge reed naar Wenduine, om vandaaruit de toestand te verkennen. Op 13 augustus zond het stadsbestuur hem een bode, „ten fyne dat hy zekere scepen, doe daer an tland zynde, dade hebben pyloten omme

ter Sluis te commene”. Daarop loodsten vissers van Wenduine enkele Spaanse schepen naar Sluis<sup>88</sup>.

Nadat Brugge de Spanjaarden zover gekregen had dat ze weer het Zwin wilden bezoeken, zond het op 9 juni 1495 een afgevaardigde naar Sluis om „te wetene in wat state de tonnebaken gheleyt waren ter bewaernesse vanden coopman frequenterende dit land van Vlaendren”<sup>89</sup>. Toen vaarden K. Crans en zijn mannen van september tot november verscheidene keren „met zinen boote ande tonnen liggende buuten der Sluis, omme die te legghene, dat de coopman daer by gheene scade ofte interest en ghebuere”<sup>90</sup>.

Uit de voorgaande alinea blijkt duidelijk, dat de stroming de ligging en de vorm van de ondiepten steeds wijzigde. Daarbij kwam nog dat de zandbanken vóór de Zwinmonding aangroeiden. De punt van de Paardemarkt wies in westelijke richting aan. Langs de noordzijde van de Oord van Knokke bezonk een streep sedimentatie. De nieuwe langwerpige plaat heette het Nieuwland. Kornelis Thys, een piloot van Oostende, gelastte zich ermee de westhoek van de Zwinmonding beter te merken door „twee tonnen te legghene tusschen tnyuland ende troode sandt voor Heys”<sup>91</sup>.

Daarna bracht Jan Lippins op 30 december het bericht „van zekere menichte van scepen aldoe commende uut Spaengen ende up weghe te ariverne int Zwin ende havene ter Sluis”<sup>92</sup>. Brugge verwittigde onmiddellijk de loodsen van Oostende. De bovengenoemde K. Thys „pylote vanden bancken van Vlaendren... trac met zeven pyloten, zynen medeghesellen, naer de ghaleyen” en leidde ze naar Sluis. Andries Hendricx, „pylote van Oosthende”, en 6 kollega's piloteerden „zevene Spaensche scepen, commende van Billebau uut Spaingen, gheladen met ysere ende wulle”<sup>93</sup>.

Een andere schipper van Sluis, Jan de Smet trad in 1495 tijdelijk als bakeman op. Hij voer plichtsgetrouw naar de baaktonnen en heeft „die telkent gheleyt ende verleyt alzo daertoe diende, te dien hende dat de coopman, verzouckende tzwin ende havene ter Sluus, daerby niet geinteresseert noch bescadicht en zoude zyn, voor al metten kosten”<sup>94</sup>. Op 1 september 1496 werd Adriaan van Hille bakeman met een jaarloon van 6 pd. gr. Ondanks de zorgen van de bakenaars bleef het aantal geloodste schepen zeer gering: 1495-96, f° 240ro, 4 schepen; 1496-97, f° 126vo, 3 schepen; 1497-98, f° 88ro, 4 schepen. Deze 11 vaartuigen werden door Wenduïense schippers binnengeleid. Brugge greep toen naar de taktiek van de inschikkelijkheid. Op 6 november 1498 zond de stad schepenen naar Sluis. Deze spoorden de bedienden van het stapelrecht aldaar aan voorkomend te zijn tegenover de piloten, door hen dadelijk te betalen, en tegenover de vreemde schippers, door hen vriendelijk te ontvangen<sup>95</sup>.

Wanneer we de stadsrekeningen van de periode 1490-1500 alle samen overzien, dan biedt het handelsverkeer op het Zwin een povere indruk. Het verval van de scheepvaart moet in de eerste plaats geweten aan de burgeroorlog, vervolgens aan de verslechtering van de vaargeul. Het geringe aantal officieel geregistreerde schepen sproot echter grotendeels voort uit het feit, dat er van de in 1484 bedigde loodsen niet veel meer hun dienst waarnamen.

In de kustgemeenten begonnen andere schippers zich als vrije piloot op te werken. Sommige vreemde handelsvaarders bedienden zich van zulke leedsman. Deze schepen werden uiteraard niet genoteerd in de rekeningen van de stadsontvanger. Wanneer deze in de rekening 1498-99 geen enkel binnengeloodst schip noteert, dan kunnen we toch niet geloven dat er ge-

urende het bedoelde rekenjaar geen enkel koopvaardijschip naar Sluis voer. Men moet aannemen dat niet-officiële piloten in de periode 1490-1500 een aantal vaartuigen binnengeloodst hebben.

## 6. Brugge houdt het Zwin bevaarbaar

Onloochebaar verminderde het scheepsverkeer naar Sluis. De Brugse kooplieden en allen, die in Vlaanderen van de overzese handel leefden, maakten zich fel ongerust om de teloorgang van het vaarverkeer op het Zwin. Het afnemen van de handel bracht niet alleen verlies voor allerlei bedrijven en ambachten, maar ook een vermindering van de tolrechten van de graaf van Vlaanderen. De Vier Leden staken de koppen bij elkaar en richtten zich daarna tot Filips de Schone. Ze wezen hem erop:

„hoe tvoorseide land, t welke geheelic gefondeert es upde hantieringhe ende frequentacie vanden vremen coopluyden ende staple van hueren coopmanscepen, bynnen corten iaren haerwaerts, by ghebreke vander diepte vanden Zwene vander Sluus, zo grootelicx ende in zulkewys gedeclineert ende veraermt, dat tzelve land, zonderlinge onse steden van Brugghe ende Sluus met hueren dependenten, gescepen zyn geheelick ghedesoleert te werdene ende te nyeuten te gane”.

De Hertog en zijn raadsleden bogen zich over het dringende probleem. Hij had al een commissie aangesteld, die het probleem van de loodsen onderzochten. In afwachting dat deze deskundigen hun oordeel uitspraken, publiceerde Filips de Schone op 3 december 1499 een oorkonde, die orde schiep op het gebied van het loodswerk; „makende goede ordonancie ende pollicie up tfait vanden pyloten”.

Er bestonden immers grote onregelmatigheden in dit opzicht bij zover „dat eenige scippers,

hemlieden niet wel verstaende noch kennesse hebbende vanden voornoemden Zwene, hemlieden vervoordert hebben ende daghelicx vervoorderen de voorseide scepen te gheleedene, by faulte van kennesse vanden voorseiden Zwene, in Zeeland ende elders ieghens den wille vanden coopliden". Dit feit betekende een groot nadeel voor de tolrechten van de Hertog, en voor de handel van Brugge, Damme, Sluis, het Brugse Vrije en het gehele Vlaamse land.

Jan de Hont en Adriaan Drabbe kregen opdracht dadelijk naar Sluis, Heist, Blankenberge, Wenduine, Oostende en Raverside te reizen. Daar moesten ze samen met de plaatselijke autoriteiten de schippers uitkiezen, die ze bevonden „hemlieden best verstaende ende expertst zynde omme de voorseide scepen als piloten te gheleedene, hemlieden ghelastende ende bevelende oick van onsen weghe de voorseide scepen te gheleedene int voorseide Zwin ter Sluus, zo verre alst hemlieden moghelijk wesen sal, mids redelycken loen ende sallaris die zy vanden coopliden dairaf nemen zullen, nemende ende ontfanghende vanden selven sciplieden, die by u alsoe hiertoe gecoren ende ghestelt zullen wesen, den behoirlycken eedt, dat zy hen, elck int zyne, int gene des voorseit es, met datter ancleeft, wel ende getrouwelick quyten zullen".

Tot slot van zijn oorkonde stelde de Hertog straffen vast voor schippers, die niet door zijn twee kommissarissen aangesteld waren, en toch trachtten handelsscepen te loodsen. J. de Hont en A. Drabbe kweten zich zo vlug en zo goed van hun taak, dat in de genoemde maand december 1499 opnieuw de post 'drincghelt' van de piloten in de stadsrekening verscheen. De oorkonde bepaalde wel dat de loods zijn loon zou ontvangen vanwege de schipper van het gepiloteerde schip, maar het Brugse stads-

bestuur toonde zich zo tegemoetkomend te-genover de binnenzeilende handelaars, dat het zelf het loodsgeld uitbetaalde<sup>96</sup>.

Tegelijk verbeterde Brugge het signalizatiesysteem. De loodsen verlangden immers dat de ingang van het Zwin op een duidelijker manier gemerkt werd. Houthandelaar Geraart Bayns uit Sluis leverde in 1500 „III masten, dienende tot III upstaende tonnebaken, die by advise van zekere scippers ende piloten ghestelt waren ande noord ende an Cadsant... III groote houten, II smalle backen ende VI sparren... diversche houten, kercesparren, balcken... dienende ande voorseide tonnebaken". Al dit hout kostte samen 3 pd. 14 s. 10 d. gr.<sup>97</sup>.

Ondertussen maakte Brugge zich meer en meer zorgen om de slechte staat van het Zwin. Vanaf 1498 voer herhaaldelijk een door de Hertog aangestelde kommissie uit om de wateren rond Kadzand en Wulpen, alsook de Honte te schouwen. Wulpen was door de werking van de zeegolven tot een onbeduidend eiland herleid. Als gevolg daarvan bereikte de vloed bijna even vlug het Zwarte Gat als de Zwinmonding. De twee stromingen botsten op elkaar ten zuiden van Kadzand en zetten daar banken af.

De kommissieleden bevonden verder dat, ter hoogte van St.-Katarinapolder bij IJzendijke, de vloed 1 1/2 uur later kwam opzetten dan in het Zwin. Ze bevalen aan een kanaal te graven doorheen de genoemde polder naar het Zwarte Gat, bij de plaats genoemd 'ten Pats cruce'. Op het ogenblik dat de vloed vanuit de Honte het nieuwe kanaal zal binnenstromen, zal de waterstand in het Zwarte Gat al aan het dalen zijn. De bedoelde stroming zal bijgevolg het afgezette slib langs het Zwin weer naar zee spoelen<sup>98</sup>.

De kommissarissen gaven de raad een kanaal te graven, „beghinnende by Pots cruce naer den

Ysendycschen waterghanc, ende van danen toter sluus, naer sinte Kathelynen poldre<sup>99</sup>. Omwille van de omvang van het werk en de grote financiële last werden de Vier Leden in deze zaak betrokken. De Raad van Vlaanderen besprak op 10 december 1500 het voorstel van Brugge, dat gesteund werd door de commissie, om in het bedoelde gebied een strook met 116 R breedte te onteigenen, „omme t watre van der zee also duer t land te bringhene ten proffyte vanden Zwene van der Sluus<sup>100</sup>.

De afgevaardigden van het Brugse Vrije maakten grote bezwaren tegen dit plan. Ze vreesden, niet ten onrechte, dat de dijken van het kanaal bij hoge vloed wel eens zouden be-geven. Maar de Hertog gaf toch op 13 april 1501 toelating om een waterweg tussen twee dijken aan te leggen vanaf de zeedijk van de St.-Katelijnepolder tot de zeedijk te Pats Kruis. Toch gelukte het Vrije erin een belangrijke bepaling in het oktrooi te doen inlassen. Brugge mocht de stukken zeedijk op beide uiteinden van het kanaal 'voor Oostburch' niet doorsteken, voordat het Zwarte Gat op het noordeinde afgedamd was; „clore et estoupper le braz de mer de sainte Marie veer que lon dit le Zwartegat<sup>101</sup>.

Terwijl de stad Brugge hard werkte om haar kanaal met de nodige dijken en sluisjes klaar te krijgen, lette ze verder goed op de herkenningstekenen, die de vreemde koopvaarders de weg naar het Zwin wezen. Er stonden goed zichtbare masten op de kust van Knokke en van Kadzand, en op de Plaat. Daarnaast vormden de kerktorens van Knokke en Muide uitstekende wegwijzers voor de invarende schepen. Toen de kerktoeren van Heist<sup>102</sup> omstreek 1500 begon te vervallen, ontving pastoor Boudewijn van Steelandt vanwege de stad Brugge een onverwachte bijdrage van 2 1/2 pd. gr. „ter hulpe van der reparacie vanden thorre van der zelve

kerke, ende dat midt dat den zelve torre eenen vanden besten landteekenen es, die de scippers, in zeede zynde, kennen<sup>103</sup>.

Middelertijt kreeg Brugge het Kanaal van Oostburg klaar. Het oktrooi bepaalde echter dat de nieuw gegraven waterweg eerst met de zee in verbinding mocht gebracht worden, wanneer het Zwarte Gat bij Sint Maria Veer afgedamd was. De stad zocht geldmiddelen samen en begon dan in 1505 het „stoppen van sinte Marie veere, ghenamt t zwarte gat<sup>104</sup>. Blijkens de rekeningen van Brugge vorderde de bouw van de dam zo goed, dat deze vóór de winter 1507-08 overeind stond.

In afwachting dat het Kanaal van Oostburg geopend werd, besteedde het stadsbestuur het onderhoud van de dam van Sint Maria Veer aan een aannemer uit. Terwijl meer en meer betwisting rond het kanaal loskwam, vernielde in maart 1510 een geweldige storm een groot deel van de genoemde dam. Wanneer Brugge trachtte het Zwarte Gat opnieuw te dichten, kon het de financiële middelen niet opbrengen, en moest het de dam helemaal opgeven.

De sedimentatie won veld op alle oevers en platen van de Zwindelta. De slibafzetting nam zienderogen toe op de Molenaarsbank en de Oord van Knokke. De westen- en noordwestenwinden hadden gedurende de 15de eeuw het afgezette zand gedurig naar het oosten en het zuidoosten geblazen. De duinenrij was een heel eind tot voorbij Knokke gevorderd, en hielp zelfs al de monding van de westelijke tak van het Zwin opvullen.

De sedimentatie wijzigde de kracht en de werking van de getijden. De schippers kloegen erover dat de baaktonnen de vaargeul niet meer precies aantoonde. Schepenen van Brugge begaven zich op 27 september 1511 „ter Sluus up tincommen vanden scepen, daer de thonnen ligghen, bezouckende de ondiepten ende on-

diempten daer omtrent wesende"<sup>105</sup>. Jakob Mu-  
saert, uit een bekende Sluise schippersfamilie,  
was in 1510 in de plaats van bakeman A. van  
Hille getreden. Hij en zijn helpers hadden, na  
de inspektietocht van de schepenen, veel werk  
„vanden thonnen te verlegghene, binden alven  
iare van deser rekeninghe, waer toe zy eenen  
hue<sup>106</sup> ofte boot leveren moeten, zonder den  
cost van der stede"<sup>107</sup>.

Daar „de openynghe vanden nieuwen can-  
nale" afhing van het afdammen van het Zwarte  
Gat, kwam Brugge met een nieuw plan voor  
de dag. Men zou de dijk op een veiliger plaats  
bouwen, nl. ongeveer 2 km ten zuiden van Sint  
Maria Vere, d.i. bij Krooxhoeke. Doch het aan-  
slepen van de gehele kwestie wekte meer en  
meer betwisting. Deskundigen begonnen te twij-  
felen aan het nut van het Kanaal van Oostburg.  
Ze meenden dat de eb, die vanuit de Schelde  
doorheen het kanaal westwaarts zou afvloeien,  
het Zwin zou bereiken op het ogenblik dat de  
nieuwe vloed vanuit zee het Zwin binnen-  
stroomde. Gedurende een paar uren zou er  
dood tij zijn. Zoiets kon alleen maar de slib-  
afzetting bevorderen<sup>108</sup>.

Tussen de discussies door bekwam Brugge  
toch op 4 mei 1515 een oktrooi om het Zwarte  
Gat ter hoogte van Krooxhoeke af te dammen.  
Maar de andere steden van Vlaanderen weiger-  
den verdere medewerking. Toen drongen de  
Bruggelingen als maar harder bij het landsbe-  
stuur aan om de opening van het Kanaal van  
Oostburg te verkrijgen. Tenslotte hakte Karel V  
de knoop door. Hij gaf opdracht aan de Heer  
van Fiennes „dat hy hem in persoone vinden  
zoude ter openynghe vanden nieuwen cannale".  
Het doorsteken gebeurde op 9 mei 1516 in  
tegenwoordigheid van afgevaardigden van het  
Vrije en van Brugge<sup>109</sup>. Op die manier kregen  
de Bruggelingen eindelijk hun kanaal 'inghe-  
steken'.

## 7. De bakemannen in de 16de eeuw

Vreemde schippers, die het Zwin bezochten,  
klaagden herhaaldelijk over de moeilijke be-  
vaarbaarheid van de zeearm. In hun eigen land  
deelden ze hun mening aan kollega's mede.  
Anderzijds waren er piloten, die hun loodswerk  
niet goed aan konden, en die de schuld van hun  
mislukkingen op de toestand van de vaarweg  
schoven. Brugge trachtte de lasterpraatjes de  
kop in te drukken door in januari 1519 een  
groep deskundigen de vaarbedding te laten  
meten. Hun bevindingen werden vervolgens  
gepubliceerd :

„Ten verzoucke van burchmeesters, scep-  
enen ende raden vander stede van Brugghe, so  
hebben beede de burchmeesters vander Mude  
ende water rechte ter Sluus, metgaders Loys de  
Grave ende Lenaert Gheerolf, bewaerders ende  
toesienders vanden tonnen int Zwin liggende,  
gheweest in tvoorseide Zwin, vander stede van-  
der Sluus tot buuten inde opene zeede, ende  
wederomme totter Sluus, vergheselschipt met  
Dieric Cornelissen, Bertelmeeus Janssone, Jan  
Piersen ende Cornelis Merseman, alle viere pi-  
loten daghelicx de zee ende t Zwin vander Sluus  
frequenterende, ende hebben de diepte ende  
wyde vanden voornoemden Zwene bevonden  
indermanieren naervolghende :

Eerst hebben zy bevonden dat in tincommen  
van Zwene, daer de westerste tonne licht, totter  
tweester tonne diepe es, te leechsten water, drie  
vamen<sup>110</sup> ende een half ofte bet, ende ten  
hoochsten watere zeven vamen, ende de zelve  
diepte es wyt zes cabelen, elcken cable tzech-  
tich vamen lanc, makende drie hondert tzech-  
tich vamen.

Item daer de andere tonnen ligghe, te wete-  
ne upde loopinge ofte zille, dat de principale  
ondiepte es, es tzelve Zwin bevonden ten lee-  
ghen 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 datmen daer met allen scepen in tincommen ende uutvaren ende tallen wynden lovierien mach.

Item, van datmen de vier tonnen leden es tot byden casteelen tot 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 ghevisiteert ende bevonden den IIIen ende IIIIen daghen van lauwe XV<sup>c</sup> neghentiene"<sup>111</sup>.

Het is wel spijtig dat de bovenstaande tekst niet aangeeft hoeveel tonnen de vaarbedding afbakenden, en waar die heel precies lagen. We kunnen wel enkele vaststellingen maken. Ten noorden van Knokke scheen de monding nog een behoorlijke breedte en diepte te bezitten. Verder oostelijk won de aanslibbing veld op de zuidzijde van de Lopinge, d.w.z. langs het Hazegras. Deze geul tussen het Hazegras en de Paardemarkt verloor breedte en diepte ter oorzake van de sedimentatie. De Plaat wordt niet genoemd, maar het kan bijna niet anders of 'de vier tonnen' vormden het signalizatiesysteem van de genoemde langwerpige bank.

De stadsrekeningen van Brugge geven na 1500 slechts spaarzame details aangaande het onderhoud van de signalizatie. De ontvanger noteert meestal alleen de totale som van het herstelwerk. In paragraaf 3 zagen we reeds dat de ankers van de baaktonnen omstreeks 1475 door zware stenen vervangen werden. Af en toe kwam een steen los van zijn ketting of brak de ketting. Wanneer de bakemannen de verloren stukken niet konden terugvinden, was Brugge verplicht zich nieuw materiaal aan te schaffen. Steenhouwer Geraart Platteau leverde in 1532 „zes groote steenen van Antoing... om de thonnen in t Zwin daeran te hanghene ende

houden ligghene"<sup>112</sup>. In 1534 kocht Brugge nogmaals zes zinkstenen.

In 1537 beantwoordden de bakens van het Zwin opnieuw niet meer aan hun functie. Schepenen voeren op 22 juni uit en gaven de bakeman opdracht „te doen stellene zekere bakenen ende de thonnen te doen verlegghene". De stad kocht zeven Doornikse stenen „omme te zynckene in t Zwin ter Sluus, ende hanckeren vanden thonnen", en vijf eiken bomen „omme t stellen inde stede van bakenen". J. Musaert heeft de bedoelde nieuwe bakens „int Zwin ghestelt". Bij al dit uitzonderlijk werk maakte hij 13 pd. 10 s. 6 d. gr. onkosten<sup>113</sup>. Jan Drubbe leverde in 1538 „vyf mastkins omme tmaken van vyf bakenen, omme te stellene int Zwin ter Sluus"<sup>114</sup>. Blijkbaar ging men meer en meer ertoe over mastbakens te gebruiken.

De ordonnantie van 1499 betreffende de piloten van het Zwin geraakte stilaan in de vergeethoek. Wat meer is, de meeste beëdigde loodsen waren overleden of buiten dienst. Andere schippers namen hun plaats in. Deze volbrachten wel goed hun werk, „nemaer de zelve pilooten en hebben noynt gheen eedt ghedaen, noch ooc eenighe teeckenen vander voorseide stede (= Brugge) ghedreghen". Er traden ook stuurlieden op, die „den inganck vanden voornoemden Zwene" onvoldoende kenden. Ze loodsten allerlei schepen, vooral Spaanse vaartuigen geladen met wol.

Door het feit dat ze niet genoeg met de vaargeul vertrouwd waren, deden ze soms een schip „geraeken tzant ofte bancken ofte platen". Zulke piloten veroorzaakten niet alleen schade aan de buitenlandse schepen, maar ze hebben ook „grootelicx geblammiert ende gediffameirt de voorseide havene zonder cause of redene, by dat tselve Zween alzoe goet es van diepte ende anderszins, als tselve gheweest heift over zes-



tich iaren”.

Er moest krachtig ingegrepen worden om de dreigende ondergang van de Brugse handel te voorkomen. De stad maakte op 24 september 1539 de bepalingen bekend, volgens dewelke ze opnieuw loodsen in dienst nam : onder de vissers worden de beste stuurlieden uitgekozen; dezen leggen hun eed af en dragen hun kenteken; de piloot vergoedt de gebeurlijke schade aan de eigenaar van het schip; een erkend piloot mag zijn teken niet uitlenen; wanneer een loods overlijdt, dan brengt de weduwe, of de erfgenamen, zijn kenteken binnen twee weken terug naar de wethouders van Brugge<sup>115</sup>.

Enkele dagen na de publikatie van het boven aangehaald hallegebod ontbood het stadsbestuur een aantal piloten van Sluis, Heist, Blankenberge, Wenduine en Oostende om met hen „taccordeirne vanden sallaris van tinbringhen vanden Spaenschen scepen binden Zwene ter Sluus, ende van hueren eedt te doene der stede, ende coopman daerinne ghetrauwelic te diene ne”<sup>116</sup>. Een beëdigde loods ontving 2 1/2 sch. gr. per 50 vaten. Op 3 april 1540 reisde trespriester Jakob Lootins naar de kustgemeenten om aan de loodsen aldaar, „volghende hueren eedt, te ghevene een zelverin roerkin, in theekin dat zy zyn pylooten deser stede”<sup>117</sup>.

Verlangde Brugge goed werk vanwege zijn loodsen, dan behoorde het te zorgen voor een fatsoenlijke afbakening van de vaargeul. Frans van Oost leverde „vier blaewe steenen”; smid Adriaan Reyniers van Sluis smeedde de bijhorende kettingen<sup>118</sup>. Ook in de volgende jaren kocht Brugge herhaaldelijk zinkstenen aan F. van Oost en andere steenhouders.

Brugge hield een waakzaam oog op de inpoldering die overal in de Zwindelta vorderde. De sedimentatie deed het voorland van Groede, de Speelmansbank en Oost-Wulpen naar elkaar toegroeien. Uit de verlande Navel werden twee

polders gewonnen : de Groot-Breskenspolder in 1510, de Klein-Breskenspolder in 1527<sup>119</sup>. In 1544 kocht Nikolaas Lam uit Maldegem de overblijvende stukken van Wulpen en Koezand met de bijhorende schorren. In 1545 kreeg hij oktrooi om doorheen de halfverlande Vloer tussen Jong-Breskens en Wulpen een dam te bouwen.

Daardoor was het Zwarte Gat van de Honte gescheiden. Brugge zag in dit feit een gevaar voor de bevaarbaarheid van het Zwin. De stad kon de inpolderingsplannen van N. Lam verijdelen. Ze verkreeg van Karel V de toelating om de dam in de Vloer door te steken. Afgevaardigden van Brugge voeren op 22 mei 1545 naar de Vloer om „te ziene doen brekene... den dam aldaer gheleyt by Claeis Lam”. Ook in juni en augustus gingen schepenen zien „of den zelve dam ghenouch utghedaen was ende gheen belet meer en dede”<sup>120</sup>.

In zijn werk 'Bruges, Port de Mer', reproduceert L. Gilliodts een kaart, die de streek tussen Knokke, Sluis, Biervliet, de Honte en de zee weergeeft. Volgens zijn mening werd het document in 1514 getekend. M. Gottschalk, o.c.2, 124, dateert die kaart in 1547. Op de tekening ziet men, in het Zwin, tussen Sluis en de zee, vijf baaktonnen, nl. een op de noordpunt van de bank van het Pas; een op de noordpunt van de Plaat; drie in de vaargeul die ten noorden van de Plaat, tussen de kust van Knokke en de Paardemarkt naar de zee strekt.

We kunnen moeilijk geloven dat er in 1547 slechts vijf baaktonnen tussen Sluis en de zee lagen. Het is duidelijk dat de tekenaar het signalatiesysteem niet volledig wilde of kon weergeven. Hij toont immers geen enkele mastbaken of rijsbaken. Hij tekent wel, ter hoogte van de plaats „ten pots cruce”, een kruis langs het Zwarte Gat. Tussen Sluis en Slepeldamme bevindt zich op de oever het plaatsje 'ten cru-

ce'. Vermoedelijk stond daar een kruispaal, die de oostgrens van het Sluise stadsgebied aanwees. Het Oostburgse Kanaal loopt tussen twee dijken, zonder enige sluis of dam, van Pots Kruis naar de Honte. Het Zwarte Gat mondt in de zee uit tussen Kadzand en het overblijvend oosteinde van Wulpen. De Vloer bestaat nog als kreek tussen Wulpen en Breskens<sup>121</sup>.

SBR 1547-48, f<sup>o</sup> 100v<sup>o</sup>, verhaalt uitvoerig het redden van een handelsschip. Jan Breidel voer in juni 1548 „met diversche ghesellen ende scippers in zee tot up een plate ofte zant ghenaeamt de Peerdemarck ande Cassansche zyde vander havene ter Sluus, omme thelpene sauverene ende af te wyndene met machte ende binnen ghetyde vander zee, een groot Spaensch scip gheladen met wulle, twelcke aldaer inde gront ghesielt was, ende in groote dangiere van bederfvene". Het vaartuig werd dank zij de inspanningen van alle helpers 'ghesauveert'.

Anthonis Musaert, die in 1540 zijn vader als bakeman opvolgde, volbracht even getrouw „tlegghen ende verlegghen vanden thonnebakken". Dat deze karwei steeds lastiger werd, blijkt uit het feit dat de jaarwedde verhoogde tot 10 pd. gr. en dat in de zomer van 1551 een grootscheeps onderzoek van de vaargeul nodig bleek. Piloten van Blankenberge en Wenduine schouwden in april en augustus het Zwin „zonderlinghe ten leeghen watere, omme te ziene ende verstane de plaetsen vanden diepten ende ondiepten van diere". Ondertussen maakte A. Musaert 12 pd. 7 s. 4 d. gr. onkosten „int uutvaren met diverssche scippers, int verlegghen vanden voorseiden tonnen, stellen vanden bakens"<sup>122</sup>.

Ook in 1552 werden loodsen van Wenduine en Blankenberge ingezet om in het Zwin „zekerlicx te merckene de diepten ende ondiepten vandien". Dit werk kostte aan de bakeman

13 pd. 8 sch. 2 gr.<sup>123</sup>. Toch bleek het merken van de vaargeul nog niet te voldoen. Einde augustus 1552 voeren zes piloten van Wenduine uit en „ghinghen visiteren de diepten ende ondiepten vanden Zwene ter Sluus". Daarna huurde A. Musaert nog andere schippers, die die hem hielpen de baaktonnen te verleggen. Dit bracht de uitgave van 10 pd. 7 s. gr. mede<sup>124</sup>.

Het werk van de bakeman werd steeds drukker. Er ging geen jaar voorbij of hij moest in de vaargeul bijzondere karweien opknappen, die 8 tot 10 pd. gr. kostten. Jammer genoeg noteert de stadsontvanger geen details meer betreffende de ligging, de aard en het aantal van de herkenningstekens. Omstreeks het midden van de 16de eeuw werd een kaart opgemaakt, die de toestand van het eiland Kadzand en van de Zwinmonding schetst.

De Oord van Knokke en het Hazegras zijn nog wat breder geworden. Zes tonnen duiden de westoever van de overgeblevene, oostelijke Zwinmonding aan; twee tonnen liggen op het noordeinde van de Plaat<sup>125</sup>. We zien echter geen enkele baakton op beide hoeken van de monding, en in het Pas. We geloven wel dat het signalizatiesysteem wel een paar tonnen meer omvatte dan de bedoelde kaart weergeeft, te meer omdat de tekenaar de mastbakens niet aanduidt<sup>126</sup>.

Een stukje van Oost-Wulpen bestaat nog als een bewoond eilandje. De tekenaar toont immers de kerk van Oostende en een paar woningen, o.a. de Stelle. 'Den ouden vloer' is grotendeels verland. De schorren van Wulpen zijn bijna aan het voorland van de Jong-Breskenspolder vergroeid. We zien nog de twee uiteinden van de dam, die N. Lam in 1545 bouwde, maar die Brugge kort daarna deed doorbreken.

A. Musaert zorgde verder voor de afbake-

ning van de waterweg, waarlangs de buitenlandse koopwaren naar Brugge gevoerd werden. Meer en meer had hij de hulp van schippers nodig „int verlegghen vande voorseide thonnen, tsetten vande bakens”. In de periode 1560-70 verrichtte smid Lukas Joris van Sluis veel smeedwerk voor de vaarbakens; hij smeedde vooral ijzeren kettingen voor de tonnen. Doch het werk van de bakeman en zijn helpers werd steeds moeilijker.

Het Kanaal van Oostburg bracht weinig of geen voordeel op. Af en toe zond Brugge deskundigen uit over het Zwin, het Zwarte Gat, de Vloer en de Wester-Schelde. Ze konden niets anders vaststellen dan dat de bevaarbaarheid van de vaarwegen naar Sluis steeds verslechterde. De stad baggerde het Kanaal van Oostburg uit. Maar ze kon met geen middelen bereiken, dat er doorheen de genoemde vaart een stroming kwam, die volstond om het Pas vóór Sluis en de vaargeul langs de Plaat en het Hazegras te schuren.

In die periode steeg in de Nederlanden de spanning op religieus en sociaal gebied. In 1566 barstte de Beeldenstorm uit. Daarna onderdrukte de Hertog van Alva op harde manier de opstand van de hervormingsgezinden. Toch kon het Spaanse landsbestuur niet beletten dat de protestanten in Zeeland en Holland enkele kustplaatsen bezet hielden. Van deze posities uit bekampten ze de Spaanse konvooien ter zee. Vanaf 1572 maakten de Watergeuzen van Vlissinge de kust van Noord-Vlaanderen onveilig.

Dit alles vergemakkelijkte zeker niet de taak van Jan Vanderschilde, die in 1575 bakeman werd. Zijn buitengewone jaarlijkse onkosten stegen tot ca. 15 pd. gr. In mei 1577 voeren schepen van Brugge uit, „tintende de diepten vanden Zwene tot over de uuterste thonne ofte bake”<sup>127</sup>. De tresoriers reisden in juli 1580 naar

Middelburg in Zeeland om „een oude thonne, uuyt t Zwin verlopen”, terug te krijgen. Deze „baketonne vanden Zwene ter Sluis, met haerre ketene lanck wel XLVIII voeten”, werd teruggehaald<sup>128</sup>.

Schepenen hielden in mei 1581 opnieuw een inspektietocht op het Zwin, „ter cause van tverloopen vande diepte, tversanden vanden Zwene, oick in t uuytcompste vanden passe vander Sluis, ende voor de stede, ende dat de tonnen meest alle verleyt dyenen”<sup>129</sup>. Het verwaarlozen van de signalizatie werd wel enerzijds veroorzaakt door de verwarde politieke toestand. Maar we mogen niet uit het oog verliezen, dat de verslibbing het de bakeman moeilijk maakte om zijn merktekenen op hun geschikte plaats te houden.

Brugge, dat in die tijd evenals een groot deel van de Nederlanden, onder een Calvinistisch bewind stond, bleef verder vechten om zijn vaarweg naar de zee in stand te houden. De stad wilde kost wat kost door baggeren de verzanding van het Pas tegengaan. Tresorier J. Casenbroot en de bakeman voeren naar Zierikzee „om patroen te nemene ende gheinstrueert te wordene van tfantsoen ende operatie vanden mol, daermede men t Zyerycxee ghewoone was dhavene dyepe te houdene, twelcke int pas vander Sluis grootelicx van noode was”. Op 8 juni 1581 sprak de tresorier te Sluis met oude schippers over „tpatroon vanden mol, van Zyericxee ghebrocht”<sup>130</sup>.

Het onderhouden van de signalizatie in het Zwin werd steeds kostelijker. J. Vanderschilde ontving een jaarloon van 12 pd. gr. Daarnaast vergoedde de stadskas hem van 1577 tot 1583 jaarlijks 25 tot 40 pd. gr. onkosten. Zo werden in 1581 twee volledig nieuwe baaktonnen met hun toebehoorten vervaardigd. Ze kostten de stad 40 pd. gr.<sup>131</sup>.

Ondertussen wijzigde zich de politieke toe-

stand. Farnese begon de Zuidelijke Nederlanden op de kalvinisten te heroveren. In 1584 moest Brugge zich aan hem overgeven. Maar de rebellen slaagden erin Sluis te houden. Op die manier blokkeerden ze het Zwin. Geen bakeman zorgde nog voor de bakens van het Zwin. Nadat Farnese in 1587 Sluis tot overgave gedwongen had, was Brugge niet in staat om de waterweg naar het Zwin te herstellen. De stad begon de Ieperleet als verbinding met de zee te gebruiken<sup>132</sup>. We mogen derhalve zeggen dat de geschiedenis van de baaktonnen en de signaalmasten van het Zwin in 1584 eindigt.

### **8. De loodsen van het Zwin stemmen verder Brugge**

Dank zij de ordonnantie van 3 december 1499 beschikten de vreemde koopvaarders weer over betrouwbare piloten. Dezen loodsten van december 1499 tot augustus 1500 ongeveer 50 schepen binnen. SBR, 1499-1500 vermeldt bij 38 vaartuigen de woonplaats van de loods: Wenduine 22, Blankenberge 10, Oostende 4, Heist 2. Daarnaast betaalden de bedienden van het stapelrecht te Sluis in juli 1500 „XVI piloten, die de vlote van Spaengnen ter Sluus int Zwin ghebrocht hebben”. Maar de stadsontvanger noemt niet de woonplaats van de bedoelde loodsen, noch het aantal door hen geloodste schepen.

Rekening 1500-01 somt 44 handelsschepen op; de prestaties van de piloten waren: Wenduine 25, Blankenberge 10, Oostende 5. Rekening 1501-02: 27 schepen; piloten: Wenduine 10, Blankenberge 8, Oostende 3, Heist 3. Totnogtoe werd het drinkgeld van de piloten geboekt onder de rubriek „uutgheven van gemeene zaken”. In de rekening 1501-02 verschijnt de nota „dat men van nu voortan dit

pilotaighe ghelt stelle in een capitle appart”. Als gevolg daarvan last de ontvanger in de rekening 1502-03 een nieuwe rubriek in: „Huutgheven ende betalinghe ghedaen van piloten, die binnen desen iare scepen met coopmanscepe gheladen ter Sluus int Zwin ghebrocht hebben”.

Uit de aantekeningen van de ontvanger wordt het steeds duidelijker, dat de meerderheid van de schepen, die gedurende de 16de eeuw het Zwin binnenvoeren, Spaanse koopvaarders waren. Deze voeren gewoonlijk in konvooi en verschenen dan ook in groep. De rekening 1502-03 precizeert niet iedere aankomende groep. Toch schatten we dat ca. 50 handelsschepen binnenzeilden. Een groot aantal ervan, „de vlote van Spaingnen” genoemd, werd door piloten van Wenduine, Heist en Sluis binnengehaald. Tevens kwam de gewoonte op uit te kijken naar de naderende Spaanse konvooien en deze „tot onder Inghelandt” tegemoet te varen. De piloot, die erin lukte als eerste een konvooi in het zicht te krijgen, en de tijding naar Sluis te brengen, ontving een fooi.

De cijfers van de binnenkomende schepen volgen in paragraaf 10. Hieronder geven we allerlei bijzonderheden aangaande het loodswerk. Het wordt echter moeilijk om het aandeel van de kustgemeenten te bepalen, omdat de stadsontvanger meer en meer nalaat de woonplaats van de loods te noemen. Merkwaardig is wel dat een groep piloten op 16 mei 1504 15 schepen, „gheladen met wulle, ysere ende andre coopmanscepen ghecommen uut Spaingnen”, geloodst heeft. Rekening 1511-12 vermeldt moeilijkheden met twee schepen. Twee loodsen uit Sluis „hielpen inhalen een oosterscip, dat up tzandt gheseylt was buuten tonnen”. Andere Sluise schippers hebben „een scip, twelke duer scoten was byden Scotten, zodat in dangiere was van bedervene, ter Sluus

inghebrocht”.

Enkele piloten van Heist, nl. Jakob Hughe-  
man en 'zyne veynooten', verdienden in 1517  
108 pd. par. door enkele dagen thuis te blijven.  
In opdracht van het Vrije moesten ze op de  
uitkijk staan, totdat Karel V met zijn vloot uit  
Spanje aankwam, „omme hem met hueren boo-  
ten te convoyerne ende guydene”<sup>133</sup>. In juni  
1518 zeilde een grote vloot onder de leiding  
van Don Ferdinand, broer van Karel V, van  
Spanje naar de Nederlanden. Piloten uit ver-  
scheiden kustgemeenten hebben de schepen tot  
in Zeeland begeleid<sup>134</sup>. Verder noteren we dat  
de tonnemaat van de koopvaarders meer en  
meer boven 200 vaten uitgaat. De rekening  
1519-20 vermeldt zelfs „eene galeye, groot  
VII<sup>c</sup> vaten”.

Vanaf 1525 ging het aantal binnenkomende  
handelsschepen in dalende lijn. De voornaamste  
oorzaak van deze achteruitgang lag bij de  
slechte bevaarbaarheid van de vaargeul. De  
banken en andere ondiepten bezorgden het  
Zwin een ongunstige naam bij de buitenlandse  
schippers. Toen greep Brugge naar een nieuw  
wapen: de publiciteit. Het werd tijd dat men  
de buitenlandse handelaars door middel van  
premies aanlokte. In die periode voeren hoofd-  
zakelijk konvooien Spaanse wolschepen het  
Zwin binnen. In de stadsrekeningen heet de  
leider van een konvooi 'capiteyn', en de bevel-  
voerder van een schip 'meestere'.

In 1530 bedacht het Brugse stadsbestuur de  
Spaanse konvooileider en zijn scheepskapiteins  
met een bijzondere tegemoetkoming: „gheghe-  
ven den capiteyn ende diverssche meesters van-  
den voorseiden Spaensschen scepen, om dat zy  
te ghewillegher souden wesen up een ander tyt  
met hueren scepen in t Zwin ter Sluus te com-  
mene, ende den andren meesters vanden scepen  
zulc rapport vanden Zwene te doene, als zy  
daerof bevonden hadden, te wetene den capi-

teyn een fluweelen ende dandre elc een satti-  
nen wambays”<sup>135</sup>.

Tevens organiseerde Brugge beter de uitkijk  
op zee. Omstreeks de tijd dat een of ander kon-  
vooi vanuit Spanje onder weg was, stuurde het  
stadsbestuur een paar piloten met hun helpers  
uit, die vóór Duinkerke bleven liggen om de  
Spanjaarden af te wachten. Zodra dezen in het  
zicht verschenen, werd hun aankomst gesigna-  
leerd in de voornaamste kustgemeenten. Op die  
manier konden de koopvaarders vlugger met  
loodsen bemand worden. Al deze bemoeiingen  
van de stad Brugge spoorden de Spaanse kapi-  
teins aan om de havens van Zeeland links te la-  
ten liggen, en weerom het Zwin op te zoeken.

Ook de tonnemaat van de handelsschepen  
liep op. In de periode 1530-40 bedroeg de in-  
houd van nagenoeg de helft van de binnen-  
lopende schepen 200 tot 300 vaten. Omstreeks  
1545 verschenen er handelsvaarders van 350  
tot 400 vaten. In september 1535 zeilde een  
konvooi van 10 Spaanse handelsschepen bin-  
nen. De scheepskapiteinen kregen elk een fooi  
van ½ pd. gr. „ten hende dat zy te bet zoude  
gheneghen zyn meer int Zwin te commene”<sup>136</sup>.  
En bij moeilijke opdrachten betaalde Brugge  
een dubbel of driedubbel pilotengeld. A. Mu-  
saert en vijf andere loodsen van Sluis verricht-  
ten in juli 1537 een bijzondere prestatie, waar-  
voor ze 8 pd. 5 sch. gr. ontvingen: „van uut  
Zeelandt zes Spaensche schepen, die daer ghe-  
laen waren, int Zwin ter Sluus te bringhene”<sup>137</sup>.

Vanaf 1537-38 werd het een vaste regel aan  
iedere Spaanse konvooileider of scheepskapitein  
een geschenk aan te bieden, „ten hende dat hy  
vanden Zwene goedt rapport doen zoude”. In  
gewone omstandigheden kreeg een konvooilei-  
der vier el fluweel, in bijzondere gevallen een  
som geld of zilverwerk. Aan een scheepskapi-  
tein gaf men vier el satijn. Zelfs de Spaanse  
stuurlieden werden door drinkgeld aangespoord

om de haven van Sluis aan te doen.

Brugge moest zich inderdaad geweldig inspannen om zijn overzese handel recht te houden. Meermaals was een konvooi met Spaanse wolschepen voorbijgevaren. Soms bleef een konvooi vóór de kust liggen, en aarzelde het om de steven naar de Zwinmonding te wenden. In zulk geval stuurde de stad een afgevaardigde naar de vlootleider. We vermelden o.a. het voorbeeld van schepen Jan Onsyn, die op 15 juni 1538 uitvoer naar een Spaanse vloot, „ligghende ande noordt, omme die int Zwin te doen commene”<sup>138</sup>.

In de 16de eeuw bestond er herhaaldelijk een toestand van oorlog tussen Spanje en Frankrijk. Om die reden voeren de Spaanse schepen, die de handelsbetrekkingen met de Nederlanden onderhielden, steeds in een gewapend konvooi. De zee betekende echter niet alleen een uitstekende weg om koopwaren vanuit het verre Spanje aan te voeren. De Spaanse legerleiding gebruikte de waterweg ook voor militaire transporten. Zo loodsten op 15 juni 1543 Vlaamse piloten 12 schepen, „daer mede ghecommen waeren de capythein ende drie duusent Spaengiaerden soldoyers”<sup>139</sup>.

SBR 1543-44 geeft een paar staaltjes van de moeilijkheden, die Brugge en zijn piloten ondervonden bij hun activiteit om de Spaanse schepen naar het Zwin te lokken. Einde mei 1544 reed raadsheer Jan Onsyn van Brugge naar Sluis om daar een vissersboot te huren. Met die boot stuurde hij 12 Sluise loodsen in zee om een Spaanse vloot „te verbeydene ende mannene”. De genoemde schippers lagen van 1 tot 27 juni „onder Inghelandt”, maar moesten onverrichterzake terugkeren.

Enkele dagen later stuurde J. Onsyn 12 Blankenbergse piloten naar „de voornoemde Spaensche vlote, die zy vonden ende maenden omme te brynghene in t Zwin ter Sluus”. Maar

een plotse storm maakte het hen te gevaarlijk om het Zwin binnen te stevenen. Ondertussen zond J. Onsyn op dezelfde dag, nl. 12 juli, 10 Sluise loodsen uit om te helpen het genoemde Spaanse konvooi te piloteren. Deze waren pas drie mijl in zee of ze moesten terugkeren wegens „tgroot quaet wedere ende contrarie wyndt, die doens ghebuerde”.

In het rekenjaar 1544-45 zeilden ca. 60 handelschepen het Zwin binnen. Tenminste drie groepen ervan werden door Sluizenaren geloodst. Deze waren tijdig uitgevaren om de Spaanse schepen „te ghemoete te gaene, aborderene ende versekerne... dat die niet voor by in Zeyllant zeyllen zouden”. Een ander konvooi werd door Blankenbergse schippers binnengebracht. Onder dezen waren er vier niet-officiële loodsen: „nemaer midts dat zy gheen roer en hadden van deser stede, zo en waren zy niet te rekenen over bekende pyloten”. Toch gaf de stadsontvanger hen elk 6 sch. 8 gr. „omme beters wille”.

Het was meestal de taak van „Ian Breidele, staepelaere deser stede, residerende ter Sluus”, om met de kustplaatsen contact te onderhouden. Zo zorgde hij op 13 september 1546 ervoor om „pyloten in zee te doen voerene ende te pyloterene zekere Spaensche scepen, die doens up de reyse waeren van herrewaerts over te commene”. Gedurende de maand oktober beijverde hij zich, „in de havene vanden Zwene ende buuten up de noort, omme inne te halene ende brynghene zekere Spaensche scepen, ghelaeden met wulle”<sup>140</sup>.

Ook de volgende rekeningen vermelden herhaaldelijk het feit dat een boot met loodsen in zee steekt om een Spaanse vloot af te wachten. Verder lezen we af en toe het bericht dat een schip strandt op de Plaat of op de oevers van het Zwin, maar door piloten gered wordt. Bij dergelijke karweien onderscheidde zich

vooral bakeman A. Musaert. In de periode 1538 tot 1550 geeft de stadsontvanger bij de naam van de meeste piloten hun woonplaats. Hier volgen de prestaties van de loodsen, voor zover hun woonplaats genoteerd wordt.

	Blankenberge	Wenduine	Oostende	Sluis
1537-38	21	7		
1538-39	16	11		
1539-40	25	5		
1540-41	23	5		
1541-42	25	4	4	
1542-43	16	13	10	9
1543-44	?	?		6
1544-45	11	6	4	± 30
1545-46	?	?	?	?
1546-47	15	7		13
1547-48	7	8		10
1548-49	8	4		6
1549-50	7	7		4
1550-51	7	3		1

### 9. De laatste jaren van de Zwinloodsen

De voorgaande paragraaf bespreekt de schepen, die volgens de stadsontvanger in de 1ste helft van de 16de eeuw de rede van Sluis binnenvoeren. Maar hoe bereikte de veelsoortige lading van al die vaartuigen Brugge? De waterweg bestond uit: 1. het deel van het Zwin, dat van Sluis tot Damme reikte; 2. de Nieuwe Reie van Damme naar Brugge, die door middel van het sas te Damme van de zeegetijden afgescheiden gehouden werd. Aanvankelijk lieten de kleine tonnemaat van de koopvaarders en de toestand van de vaargeul tussen Sluis en Damme toe dat zeeschepen geladen tot Damme vaarden. Sommige ervan konden de sluis passeren en tot Brugge doorreizen. De overige

moesten buiten het sas hun lading op kleinere vaartuigen overladen.

Het stroomgebied van de Reie besloeg een beperkte oppervlakte, en kon niet voldoende oppervlakte verschaffen om de Nieuwe Reie en de geul tussen Damme en Sluis te schuren<sup>141</sup>. Slechts door gedurig baggeren en uitdelven kon Brugge de nieuwe Reie bevaarbaar houden. Doch buiten Damme ont kwam de kronkelende kreek niet aan de wet van de verlanding. De vloed bracht het slib zo vlug aan, dat al omstreeks 1400 geen volwaardig zeeschip nog naar Damme kon varen. De meeste goederen werden bijgevolg in de haven van Sluis overgeladen.

De verslibbing nam verder toe in de vaargeul tussen Sluis en Damme. Brugge was genoodzaakt veel en kostelijk graafwerk uit te voeren, zoniet kende de scheepvaart van de zee naar Brugge een voortijdig einde. De stadsrekeningen van de 15de eeuw spreken klare taal aangaande de inspanningen van de Bruggelingen. Een paar bochten van de kreek werden rechtgetrokken, andere sektoren gekanaliseerd. De stadswerklieden werkten herhaaldelijk 'metten molle', d.i. een soort van baggerboot. Na allerlei ingrepen vertoonde de vaargeul tussen Damme en Sluis niet meer zozeer het uitzicht van een kreek, maar van een kanaal, en heette voortaan de Zoute Vaart.

Ondanks de zware inspanningen bleef de Zoute Vaart een moeilijk te onderhouden en te bevaren weg. Brugge stelde deskundigen aan, die de verbinding met de zee moesten verbeteren. Ze raadden de stad aan een gans nieuw kanaal te graven. In de zomer van 1548 begon het werk. Men dolf vanuit de Nieuwe Reie te Damme, langs het sas heen, een nieuwe bedding recht naar het Pas tussen Sluis en Mude. Op beide oevers van het nieuwe kanaal werden dijken gelegd, en ter hoogte van Mude een sas

gebouwd. Vanaf 1550 konden de binnensche-  
pen niet alleen door de Zoute Vaart, maar ook  
door de Verse Vaart naar Brugge varen<sup>142</sup>.

In de periode 1550-55 stevenden eerder wei-  
nig handelsschepen het Zwin binnen. Dit diepte-  
punt in het handelsverkeer werd veroorzaakt  
door de ontoereikende afbakening en de slech-  
te bevaarbaarheid van de vaargeul. Maar wan-  
neer we bemerken dat daarna opnieuw 30, 40  
of meer koopvaarders per jaar Sluis bereiken,  
moeten nog andere oorzaken gewerkt hebben.  
De handelsbetrekkingen met het buitenland zijn  
immers aan allerlei factoren verbonden. Af en  
toe drukte een of andere oorlog tussen Spanje  
en Frankrijk het cijfer van de aanzeilende  
Spaanse schepen. Ook de toestand op de inter-  
nationale handelsmarkt bepaalde de drukte  
van de invoer en de uitvoer over zee.

Ook de stadsrekeningen van de 2de helft  
van de 16de eeuw laten aanvoelen dat Brugge  
al het mogelijke doet om de koopvaarders naar  
het Zwin te lokken. Toen in de zomer 1552  
weerom een Spaans konvooi verwacht werd,  
huurde J. Breidel te Sluis een boot. Daarop  
bracht hij 31 piloten samen en zond ze op  
17 september de Spanjaarden tegemoet. Na  
vele dagen wachten verscheen eindelijk de  
vloot. De bedoelde loodsen hadden allemaal  
30 dagen op zee gelegen; ze ontvingen 20 gr.  
per dag. De ligdagen, het piloteren en de huur  
van de boot kostten de stadskas in totaal 87 pd.  
14 sch. 8 gr.<sup>143</sup>.

Schepen Simon Deboodt reisde op 20 novem-  
ber 1552 naar Sluis „omme t uutreeden van  
eenen boodt met pyloten, ende die te zendene  
in zee naer de vlote van Biscayen, die men  
verstont up weghe zynde, ten fyne die te bren-  
ghene inde havene vanden Zwene ter Sluus”<sup>144</sup>.  
Toch stond Brugge, ondanks al zijn pogen, voor  
het feit dat meer en meer Spaanse handelaars  
het Zwin meden. Jan Vanderstraten uit Oost-

ende bracht op 9 november het bericht „van t  
arriveren vander vlote van Chevile (= Sevilla)  
ghepasseert wesende naer Zeelandt”. Een an-  
dere Oostendenaar meldde op 10 december dat  
opnieuw een Spaans konvooi voorbijgezeild  
was.

In de eerstvolgende jaren lieten de meeste  
Spanjaarden het Zwin ter zijde liggen. In juni  
1555 meldde een bode uit Wenduine dat een  
groepje Spaanse schepen „voor Heyst laghen”.  
J. Breidel haastte zich om deze vaartuigen van  
piloten te voorzien. In 1556 oogstte de Brugse  
handel meer succes. Zowel in februari als in  
april konden afgevaardigden van de stad een  
Spaans konvooi overhalen om het Zwin binnen  
te varen. Aangezien de ontvanger de binnen-  
komende schepen meestal in groepen samen-  
vat, specifiëert hij in vele gevallen niet meer de  
woonplaats van de loods. Toch blijkt uit enkele  
details dat de meeste vreemde vaartuigen door  
piloten van Sluis, Blankenberge en Wenduine  
ingehaald werden.

De rekening 1557-58 geeft eerst de ongunsti-  
ge melding „datter VII<sup>e</sup> Spaensche scepen met  
wulle naer Zeelandt waren”, en vervolgens de  
aankomst van 11 Spaanse wolschepen. Een be-  
langrijk nieuws is wel dat de handelsbetrekkin-  
gen tussen Brugge en de Londense Hanza her-  
steld waren. De Sluise schipper Steven Diericx  
en andere piloten loodsten „eene vlote van  
XXXVII scepen, gheladen met Inghelsche wul-  
le ende vachten”.

Voortaan nam de stad Brugge de gewoonte  
aan om de schippers, die te Sluis ladingen wol  
overnamen, te betalen om die „uuter zoutte  
vaert inde verssche over te slane ende voorts  
te Brugghe te bringhene”. Het overbrengen van  
de wol van de genoemde 37 Engelse schepen  
kostte de stadskas 70 pd. gr. Daarnaast werden  
in hetzelfde jaar uit Spaanse koopvaarders  
1.385 balen wol overgeladen, en het volgende



jaar 95 balen en 215 zakken. Daarna verminderte sterk de aanvoer van Spaanse wol.

De Vlaamse loodsen voeren de Engelse schepen tegemoet tot in Engeland. Zo haalden Sluise piloten op 20 augustus 1559 een Engelse vloot van 54 schepen binnen. Ook gedurende de volgende jaren stevenden talrijke wolschepen naar Londen naar Sluis. De meest noemenswaardige cijfers zijn: Sluise piloten loodsen op 15 oktober 1560 43 Engelse schepen; een Engelse vloot komt aan op 25 juli 1561; Sluizenars piloteren in april 1563 31 Engelse schepen; Vincent Jacobs, geholpen door nog andere Blankenbergse vissers, loodst op 19 augustus „twaalf hulcschepen met wulle” uit Engeland. In die periode kwamen weinig Spaanse handelsschepen naar het Zwin.

De waterweg van Sluis naar Brugge, die bestond uit de in 1550 gegravene Verse Vaart, en de reeds lang bestaande Nieuwe Reie of Damse Vaart, bleek niet opgewassen te zijn tegen zijn taak, nl. het vlugge vervoer van de aankomende handelsgoederen. Vooral de Damse Vaart en het sas te Mude bezaten niet het formaat om zeeschepen te laten passeren. De Bruggelingen zagen al gauw het nadeel van die toestand. Het mocht niet zijn dat hun handelsbedrijvigheid leed onder de gebrekkigheid van de aanvoerwegen.

Een nieuw kanaal moest de Damse Vaart vervangen. Brugge nam daartoe de bedding van bestaande kanaaltjes: 1. het Oud Zwin van Brugge tot de plaats 'ten peerboome', eertijds Pylyzers Dam geheten<sup>145</sup>; 2. de Monnikerede; 3. de bestaande Verse Vaart, van Lembeke tot Mude. Delvers verbreedden en verdiepten het Oud Zwin, groeven de verlande Monnikerede weer uit en verbonden die met de Verse Vaart. Deze laatste werd verruimd, en te Mude werd een nieuw sas gebouwd, dat kon zeeschepen verwerken<sup>146</sup>.

De nieuwe waterweg, die de naam Koolkerkse of Sluise Vaart kreeg, kon in het voorjaar 1566 open gesteld worden. Dadelijk voeren de eerste zeeschepen binnen. Het stadsbestuur beloofde de schippers, die als eerste erbij waren om naar Brugge door te varen. De ontvanger somt de gegadigden op: 1. de kapitein Ferdinand Minos, op 13 april 1566 „met zynen Spaenghschen scepe eerste ghecommen zynde duer de nyeuwe varsche vaert”; 2. Pieter van Boven „int inhalen van zekeren Spaenschen scepe duer de nyeuwe varsche vaert tot binden stede”; 3. vier schippers, „die teerste scip ghebrocht hebben inde nyeuwe vaert”<sup>147</sup>.

De nieuwe Verse Vaart was toch niet in staat om alle zeeschepen te dragen. Uit de rekeningen 1565-66, 1566-67 en 1567-68 blijkt immers dat men te Sluis verder ging met het overladen van Engelse wolschepen. Deze bleven het Zwin bezoeken. De Blankenbergse piloot Anthonis Michielssone loodste een Engels konvooi in 1567. In hetzelfde jaar werd „eene andre Inghelsche vlote” binnengehaald. In 1568 vaarden 7 Spaanse vaartuigen tot „binnen deser stede”. De Spanjaarden begonnen weer in groter aantal het Zwin op te zoeken.

Ondertussen werd de toestand vóór de Vlaamse kust onveilig tengevolge van het optreden van de Watergeuzen uit Vlissinge. Toch ging het loodswerk verder door. De hertog Medina Celi was aangesteld om de Hertog van Alva te vervangen. De eerstgenoemde vertrok in mei 1572 met een vloot uit Spanje. In zijn konvooi voeren een groot aantal handelsvaartuigen mede. De gehele vloot verscheen in het begin van juni vóór het Zwin. Piloten van Wenduine, Blankenberg, Heist en Sluis loodsten 41 Spaanse koopvaarders binnen. Toen Medina vervolgens wilde naar Antwerpen doorzetten, werd dit hem belet door de Watergeuzen. Na enkele dagen wachten kregen zijn oorlogschepen

pen de toelating om de haven van Sluis aan te doen. De reeds genoemde Vlaamse vissers loodsten dan „ooc de scepen, in t zelve Zweyn ghebrocht hebbende den hertoghe de Medina Celi”<sup>148</sup>.

Ondanks de vijandige aktie van de Watergeuzen vóór en op de kust van Vlaanderen ging het handelsverkeer in het Zwin verder. De stadsontvanger houdt er echter mee op het werk van de piloten te detailleren. Vanaf de rekening 1572-73 vat hij alle uitgaven voor loodswerk samen, en gebruikt hij de volgende formule: „Betaelt diversche pyloten van Blanckeberghe, Heyst, Wendunen ende Sluus, van thebbene ghepyloteert ende gheweeght int Zweyn ter Sluus diversche Spaensche, Inghelsche ende Schotsche scepen, by groote menichte van attestatien vanden stapelare ter Sluus”.

De stadsrekening liet niet alleen na het aantal geloodste schepen op te geven, ze maakte ook geen gewag meer van de naam en de woonplaats van de piloten. Daarbij kwam het feit dat de loodsen begonnen weigerachtig te staan tegenover hun werk. Omwille van het gevaar op zee eisten ze meer waarborgen en een hoger loon. De trossiers van Brugge onderhandelden op 21 augustus 1579 te Sluis met de loodsen „up de continuatie vande pilotaige vanden schepen int Zwin arriverende”<sup>149</sup>.

Na verdere onderhandelingen maakten schepenen op 2 november „taccort metten pyloten omme voor een iaer, inghaende kersmesse daernaer tcanael vanden Zwene te pyloterene”. Jan Janssens, Matheus Cloet en Elias Eylandt werden „by maniere van preuve voor ordinaire gaige van eenen iaere” van 10 pd. gr. aanvaard. Het akkoord werd ieder jaar vernieuwd.

Een paar niet met naam genoemde piloten werkten van kerstmis 1580 tot kerstmis 1581 voor de gezamenlijke wedde van 30 pd. gr. Naast hun loon ontvingen ze 6 pd. gr. „tot een

pyloot boot”, en 5 pd. 14 sch. gr. „van lakene thuerlyeder cleedynghe”<sup>150</sup>. De wedde van de dienst nemende loodsen bedroeg in de volgende jaren : SBR 1581-82 : 36 pd. gr.; 1582-83 : 48 pd. gr.; 1583-84 : 24 pd. gr.; 1584-85 : „overmids de continuele rebellie der stede vander Sluus, priverende dese stede van hare navigatie, en es te diere causen niet becosticht geweest, dus hier : niet”. In de volgende rekening vervalt de post „uutgheven van pyloteghelt”.

In het slot van par. 6 hebben we reeds gesproken over de militaire handelingen, die het einde van de bakens van het Zwin inluiden. Bij de herovering van het Brugse Vrije kon Farnese in 1584 wel Brugge, maar niet Sluis innemen. Zolang de rebellen Sluis bezet hielden was er geen spraak van handelsverkeer op het Zwin. Het werk van de loodsen viel meteen stil. De Bruggelingen bleven niet bij de pakken zitten. Ze kozen onmiddellijk de Ieperleet als vaarweg naar de zee<sup>151</sup>.

Gedurende het driejarig beleg van Sluis werd het sas van de Versé Vaart grondig vernield, en geraakte de Zoute Vaart stilaan volgeslibd. Na de val van Sluis verrichtte Brugge een paar schuchtere inspanningen om de handelsvaart in het Zwin op gang te brengen. De stadsrekeningen vermelden een poging. Pilot Cornelis Hertsins ontving ½ pd. gr. „van ingebrocht thebben deerste scip, ghelost voor thasegars, gaende diepe XI voeten”<sup>152</sup>.

Het werk van de Vlaamse vissers, dat daarin bestond dat ze allerlei buitenlandse schepen van volle zee naar Sluis loodsten, is feitelijk in 1584 geëindigd. Toch ging de scheepvaart op het Zwin verder. Het cijfer en de aard van de invarende vaartuigen varieerde volgens de omstandigheden. Van 1584 tot 1587 bevoorraden de Nederlanders over de waterweg het garnizoen van het geblokkeerde Sluis, zolang dit

mogelijk was. Na de inname door Farnese koken de galeien van Spinola het Zwin als vlootbasis. Het verkeer van de Spaanse oorlogsschepen duurde, totdat in 1604 de genoemde havenstad door Maurits van Nassau veroverd werd. Vanaf dit ogenblik heerste de Nederlandse vloot over de Zwindelta.

Na het Verdrag van Munster hernam het handelsverkeer op het Zwin. Tengevolge van de scheiding tussen Noord en Zuid was de betekenis van Sluis als havenstad fel verminderd, maar er voeren weer koopvaarders het Zwin binnen. Hun ladingen werden op de dam van het Donaasfort overgeslagen in binnenschepen, die over de Verse Vaart naar Brugge vaarden. De groeiende verslibbing van de vaarbedding tussen Sluis en het Donaasfort stelde in het midden van de 18de eeuw een einde aan de scheepvaart in de genoemde sektor. Trouwens de Bruggelingen beschikten reeds lange tijd over de Oostendse Vaart.

Ca. 1800 kon men alleen nog met kleine schepen van zee uit Sluis bereiken. Tenslotte verlandde de vaargeul te Sluis zelf. Maar er bleef een beperkt verkeer op het Zwin mogelijk. In hst. 5, par. 13, zullen we zien dat de uitbaters van de Nieuwe Hazegraspolder omstreeks 1790 langs het zg. Dievegat materialen aanbrachten, en langs dezelfde weg hun veldvruchten wegvoerden. Uit de dichtgeslibde rede van Sluis werd in 1760 het Sluise Havenpolderdje, en in 1808 het Mariapolderdje gewonnen. De dam van Zwinpolder kortte in 1864 verder de vroegere zeearm af. De Internationale Dijk deed in 1872 het zeldzame verkeer in het Dievegat ophouden.

## 10. De tabellen van de scheepvaart op het Zwin in de 16de eeuw

In de onderhavige paragraaf vatten we de cijfers van het handelsverkeer op het Zwin samen. We mogen de tabellen niet zo maar voorschieten zonder allerlei voorbehoud te maken. Vooreerst wijzen we er nogmaals op dat de stadsontvanger slechts die handelsschepen noteert, die door een officiële piloot geloodst werden. We moeten dus erop wijzen dat het niet uitgesloten is dat enkele vaartuigen door vrije loodsen ingebracht zijn. Het getal van deze laatste schepen zal gering geweest zijn, aangezien de stad Brugge toch het werk van de beëdigde loodsen betaalde.

Vele rekeningen duiden heel precies aan hoeveel schepen gedurende het rekenjaar binnenvoerden, andere melden eenvoudig de aankomst van een bepaald konvooi, maar laten na het aantal schepen en piloten te noemen. Af en toe precizeert de ontvanger wel de omvang van een bepaald konvooi en de woonplaats van de loodsen. In andere gevallen kunnen we het cijfer tamelijk goed schatten.

Voor de documenten uit de periode 1560-70 maken het ons moeilijk om het getal binnengelopen schepen te benaderen. Gelukkig noteerde de ontvanger bepaalde details, die ons een overzichtelijk beeld geven betreffende de invoer van één soort koopwaren. Dank zij zijn cijfers kunnen we met een grote zekerheid bepalen — tenminste voor de jaren 1557-67 hoeveel wol uit Engeland naar Brugge gevoerd werd. Tenslotte staan we voor het feit dat we van 1572 tot 1579 de schommelingen van het handelsverkeer in het Zwin moeten aflezen uit de som uitgaven voor pilotengeld.

SBR 1499-1500, f° 82ro	± 50 schepen *	1538-39, f° 84ro	37
1500-01, f° 90vo	44	1539-40, f° 75ro	37
1501-02, f° 98ro	38	1540-41, f° 76ro	34
1502-03, f° 82vo	± 50	1541-42, f° 88vo	34
1503-04, f° 86vo	30	1542-43, f° 91vo	52
1504-05, f° 95vo	75	1543-44, f° 90ro	± 25
1505-06, f° 90vo	61	1544-45, f° 89ro	± 60
1506-07, f° 99ro	65	1545-46, f° 88ro	± 40
1507-08, f° 82ro	51	1546-47, f° 89ro	32
1508-09, f° 70ro	56	1547-48, f° 82vo	26
1509-10, f° 69ro	64	1548-49, f° 88ro	± 25
1510-11, f° 77ro	47	1549-50, f° 84ro	19
1511-12, f° 103vo	47	1550-51, f° 87ro	14
1512-13, f° 147ro	48	1551-52, f° 74vo	1
1513-14, f° 135ro	26	1552-53, f° 74ro	± 30
1514-15, f° 105ro	17	1553-54, f° 72ro	0
1515-16, f° 109ro	40	1554-55, f° 72vo	± 10
1516-17, f° 120vo	40	1555-56, f° 76vo	± 30
1517-18, f° 117vo	31	1556-57, f° 80ro	7
1518-19, f° 117ro	48	SBR 1557-58, f° 86vo	48
1519-20, f° 120vo	64	1558-59, f° 79vo	± 60
1520-21, f° 122vo	43	1559-60, f° 82vo	**
1521-22, f° 121vo	29	1560-61, f° 88ro	47
1522-23, f° 112ro	21	1561-62, f° 88ro	**
1523-24, f° 116vo	32	1562-63, f° 87ro	± 50
1524-25, f° 113vo	19	1563-64, f° 96ro	2
1525-26, f° 108vo	17	1564-65, f° 104ro	**
1526-27, f° 112ro	15	1565-66, f° 80vo	**
1527-28, f° 115vo	4	1566-67, f° 82ro	**
1528-29, f° 110vo	5	1567-68, f° 81ro	32
1529-30, f° 106ro	8	1568-69, f° 78vo	**
1530-31, f° 107ro	25	1569-70, f° 70ro	7
1531-32, f° 101vo	15	1570-71, f° 72vo	15
1532-33, f° 99ro	28	1571-72, f° 63vo	41
1533-34, f° 78ro	26		
1534-35, f° 76vo	23		
1535-36, f° 80ro	31		
1536-37, f° 79vo	29		
1537-38, f° 57ro	33		
		<i>De Uitgaven voor pilotengeld</i>	
		1572-73, f° 68vo	39 - 14 - 8 gr.
		1573-74, f° 61ro	13 - 12 - 0 gr.

\* Iedere rekening begint op 2 september.

\*\* Getal moeilijk te schatten.

1574-75, f° 63vo	75 - 1 - 9 gr.
1575-76, f° 61ro	8 - 2 - 0 gr.
1576-77, f° 64ro	90 - 12 - 0 gr.
1577-78, f° 67ro	68 - 7 - 6 gr.
1578-79, f° 54ro	26 - 17 - 6 gr.
1579-80, f° 57ro	11 - 13 - 9 gr.

(tot einde 1579)

#### *De jaarwedde van de piloten*

1579-80, f° 57ro	30 - 0 - 0 gr.
1580-81, f° 45ro	30 - 0 - 0 gr.
1581-82, f° 47vo	36 - 0 - 0 gr.
1582-83, f° 46vo	48 - 0 - 0 gr.
1583-84, f° 46ro	24 - 0 - 0 gr.
1584-85, f° 56ro	'niet'

#### *De aanvoer van Engelse wol*

	balen	vachten
1557-58	zie par. 8	
1558-59	3.691	207.740
1559-60	595	70.735
1560-61	6.122	752.648
1561-62	2.626	201.276
1562-63	2.804	264.622
1563-64	geen cijfers vermeld	
1564-65	2.480	139.518
1565-66	2.134	224.336
1566-67	1.340	109.633

<sup>1</sup> J. De Smet, De Brugse Wyc-namen, Soc. d'Em. deel 85, p. 116 (1948) citeert deze woorden uit F. Ganshof, Over stadsontwikkeling tusschen Loire en Rijn gedurende de Middeleeuwen, Standaard-Boekhandel, 1941.

<sup>2</sup> W. Buntinx, Waterdunen, een vergeten stad in Zeeuws-Vlaanderen, Hand. Maatsch. Gesch. Gent, deel 22, p. 155 (1968).

<sup>3</sup> M. Coornaert, St.-Pieters-op-de-Dijk, p. 300 en 304.

<sup>4</sup> J. Van Dale, Reglement voor de scheepvaart en de heffing der tollén op het Zwin, Bijdragen tot de Oudheidkunde en Geschiedenis inzonderheid van Zeeuwsch-Vlaanderen, deel 5, p. 12. Het oorspronkelijke dokument werd in 1944 te Sluis door brand vernield.

<sup>5</sup> J. Van Dale, a.c. p. 135.

<sup>6</sup> L. Gilliodts, Inv. Arch. Stad Brugge, 2, 564, Charter nr. 564.

<sup>7</sup> K. Koppman, Das Seebuch, Niederdeutsche Denkmäler, Band 1, Bremen (1876).

<sup>8</sup> K. Koppman, a.c. p. 6.

<sup>9</sup> K. Koppman, a.c. p. 51.

<sup>10</sup> De Vierbote en de Noordmolen van Heist stonden op de zeedijk vóór de dorpskom. De bedoelde kerk was die van Koudekerke, die zich 500 m landinwaarts bevond. Zie KH, p. 38 en 47.

<sup>11</sup> De Nederduitse tekst geeft de foutieve schrijfwijzen 'Klockendep' en 'Klocken'.

<sup>12</sup> M. Coornaert, Zeewering Oudemaarspolder, R.d.P. 8ste jaar, nr. 2; p. 61 (1966).

<sup>13</sup> A. Lang, Geschichte des Seezeichenwesens bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts; Bondsministerie voor Verkeer, Bonn, 1965.

<sup>14</sup> Het varen op het Zwin was aan allerlei bepalingen onderworpen. Daarover kan men raadplegen de rekeningen van de Waterbaljuw en die van de Baljuw van Damme (Rijksarchief Brussel) en L. Gilliodts, Coutume de Mude.

<sup>15</sup> SBR, 1399-1400, f° 57vo.

<sup>16</sup> SBR, 1408-09, f° 73ro.

<sup>17</sup> SBR, 1410-11, f° 124ro.

<sup>18</sup> RH 32466, SBR, 1412-13, f° 67ro; RV 150, Rek. 1412-13, f° 91vo. Zie ook M. Coornaert, De verdediging van de kust van Noord-Vlaanderen vanaf 1300, R.d.P. 11de jaar, nr. 3, p. 93; J. Opedrinck, Westkapelle, R.d.P. 1ste jaar, nr. 3, p. 32-33 (1959).

<sup>19</sup> L. Gilliodts, Bruges sous Jean-sans-Peur, La Flandre, jaar 1884, p. 380.

<sup>20</sup> L. Gilliodts, Inv. Arch. Stad Brugge, 4, 141, haalt de term uit een rubriek van de Brugse stadsrekeningen, die als hoofding draagt: „Ontfanghen van der stede lande, van der stede visscherien, van poorten ende kelchieden, van den ouden Zwene ende van der paerdemaert". Hier wordt de paardemarkt binnen de stad bedoeld. Brugge was zeker niet eigenaar van de Wulpenhoek, die later de naam Paardemarkt gekregen heeft.

<sup>21</sup> RV 151, Rek. 1414-15, f° 41ro.

<sup>22</sup> SBR, 1415-16, f° 70ro.

<sup>23</sup> Idem, f° 76vo.

<sup>24</sup> RH 32470, SBR, 1415-16, f° 89vo.

<sup>25</sup> RV 153, Rek. 1416-17, f° 14ro.

<sup>26</sup> RV 153, Rek. 1416-17, f° 15ro.

<sup>27</sup> SBR, 1421-22, f° 77ro en 78ro.

<sup>28</sup> Idem, f° 103ro.

<sup>29</sup> M. Gottschalk, o.c., deel 2, p. 26.

- 30 A. Lang, o.c., p. 3. Steunend op een oorkonde van 1410 verklaart schrijver: „Die ältesten Hinweise auf künstliche Seezeichen an der deutschen Nordseeküste betreffen Tonnen und Kapen der Weser“. Hamburg is eerst in de periode 1440-50 begonnen met het afbakenen van de Elbe.
- 31 RH 32479, SBR, 1424-25, f° 74vo.
- 32 Idem, SBR, 1424-25, f° 87vo.
- 33 SBR, 1430-31, f° 59ro.
- 34 Verwijs-Verdam, 3, 735, hulk, „eene soort van vrachtschip, een groot en log koopvaardijschip“.
- 35 SBR, 1431-32, f° 58vo.
- 36 SBR, 1431-32, f° 46vo.
- 37 SBR, 1431-32, f° 59ro.
- 38 SBR, 1431-32, f° 62ro en vo, f° 65vo.
- 39 SBR, 1442-43, f° 57ro.
- 40 RV 181, Rek. 1448-49, f° 69ro.
- 41 Idem, f° 23ro.
- 42 We konden de tekst van het bedoelde dokument niet ontdekken.
- 43 RV 181, Rek. 1448-49, f° 60vo en 63vo.
- 44 RV 188, Rek. 1455-56, f° 26vo.
- 45 Idem, f° 27ro.
- 46 SBR, 1455-56, f° 35vo.
- 47 SBR, 1455-56, f° 35vo.
- 48 L. Gilliodts, Bruges, Port de Mer, p. 198, publiceert deze kaart, en dateert dit dokument in het begin van de 16e eeuw. Wij situeren de schets in het midden van de 15de eeuw.
- 49 SAB, kaart 22. We wijzen erop dat de stad op 8 juli 1455 4 sch. 2 gr. betaalde aan „Meester Jacob Ynghele, van te doen maken eene figure vanden Vlaemschen stroom“ (SBR, 1454-55, f° 50vo).
- 50 SBR, 1464-65, f° 51ro.
- 51 Een bollebaken was een mast; deze droeg bovenaan een bolvormig kenteken, meestal een ton. A. Lang, o.c., p. 22, geeft de afbeelding van dergelijk baken, nl. een mast onderaan voorzien van stutten, bovenaan van een ton. Hij tekent ook een 'kape', d.i. een baken in de aard van een bollebaken, maar bovenop staat een driehoekige punt. Zie ook A. Viaene, Biekerf, 70ste jaar, p. 314 en 318 (1969).
- 52 M. Gottschalk, o.c., 2, 36, situeert de Navel met behulp van RABR, Kaarten-Plannen, nr. 351.
- 53 K. De Flou kent niet de Speelman, de Daring, Boudins Zoons Riet en Steylenoord. Hij situeert de Navel bij Breskens: 11, 127.
- 54 RV 204, f° 27vo. Verder vermeldt SBR, 1471-72, f° 123vo, een betaling aan „Bave de Bakenare ende zyn medegheselle, van haerliedre cost ende moyten, van dat zy ghynghen visentieren den Vloer ende den Navele liggende byden Zwene vander Sluus, ende over brochten de diepten die daer ghecommen waren“.
- 55 SBR, 1469-70, f° 111vo. De kreek tussen Walcheren enerzijds, en Watenduinen en Koezand anderzijds, die de Wie-lingen heette, werd fel verbreed en verdiept door de stormvloed die ca. 1375 heersten. Een herinnering aan dit feit is o.a. een nota op de kaart van J. Horenbault uit 1622 (RAG, Inv. 65, nr. 595): „De Wielinghen braken duere Anno 1376“.
- 56 RV 206, Rek. 1470-71, f° 40ro en 42vo.
- 57 SBR, 1475-76, f° 144ro; 1476-77, f° 141vo.
- 58 A. Lang, o.c., p. 9: de 'tonnenleger' van Hamburg moest zijn tonnen op 1 november binnenhalen, en op 22 februari uitleggen.
- 59 SBR, 1476-77, f° 141vo.
- 60 Gilliodts, Inv. Arch. Brugge, 6, p. 141, charter 1152.
- 61 SBR, 1479-80, f° 169ro.
- 62 SBR, 1480-81, f° 181vo.
- 63 Een foto van de kaart van het Gruuthusemuseum staat in de studie over Damme, onder leiding van H. Hoste, p. 22, VTB uitgave, Antwerpen (1956), en in J.D. Chastelain, Bloei en Verval van de Zwinstreek (1957). Verder weten we dat de stad Brugge in 1480 aan schilder Cornelis Beelaert opdracht gaf de Plaat „te scilderne ende in pointure te stellen“: SBR, 1480-81, f° 179ro.
- 64 SBR, 1481-82, f° 175vo.
- 65 SBR, 1481-82, f° 175vo.
- 66 SBR, 1482-83, f° 169ro.
- 67 SBR, 1482-83, f° 172vo.
- 68 Een Brugs ons woog ca. 30 gram. De vierling en de engelse zijn onderdelen van het ons. Een zilveren roer had een gewicht van ongeveer 25 gram.
- 69 SBR, 1483-84, f° 174vo.
- 70 SBR, 1484-85, f° 153ro.
- 71 Blijkbaar droegen sommige signaalmasten bovenaan een kruis. Trouwens kruispalen betekenden gebruikelijke herkenningstekens voor de schippers. In paragraaf 1 wijzen we op de kruispaal tussen Brugge en Damme, de kruisen langs de Ieperleet en de Lisseweegse Watergang, en het havenkruis van Blankenberge.
- 72 SBR, 1483-84, f° 175ro.
- 73 L. Gilliodts, Bruges, Port de Mer, Soc. Em. 1894, p. 46; SBR 1485-86, f° 137ro.
- 74 SBR, maart 1488 - aug. 1488, f° 147ro. Volgens M. Gottschalk o.c., 2, 130, bleef er een gat van 70 R (ca. 270 m) breedte tussen de twee dijkhoofden open.
- 75 SBR, 1485-86, f° 138ro en 169vo. De stad betaalde op 27 juli 1486 „Heinin f Pieters van Ziericzee ter causen vanden handghedade van drie thonnebaken“, 7 pd. 5 sch. gr.; „van VIC ysere daer mede datse besleghen waren“, 3 pd. 12 sch. gr., „vanden thonnen te slepene“, 4 sch. gr.
- 76 SBR, 1485-86, f° 180vo.
- 77 SBR, 1486-87, f° 168ro en 174vo.
- 78 Verwijs-Verdam, 7, 997, serpentine, „klein stuk geschut, veldslang“.
- 79 Verwijs-Verdam, 7, 917, seye, „eene platte schuit, volgens Gilliodts“.
- 80 SBR, 1486-87, f° 174vo.
- 81 SBR, 1486-87, f° 175ro.
- 82 L. Gilliodts, Arch. Stad Brugge, 6, 276.
- 83 L. Gilliodts, Arch. Stad Brugge, 6, 274.
- 84 Dr. J. De Smet, Tables du Commerce et de la Navigation du Port de Bruges 1675-98; 1 vat = 1 last van 2000 pond.
- 85 SBR, 1492-93, f° 170ro.
- 86 SBR, 1492-93, f° 180ro.
- 87 RH 32547, SBR, 1493-94, f° 153ro.
- 88 RH 32547, SBR, 1493-94, f° 154ro en 168vo.
- 89 RH 32548, SBR, 1494-95, f° 158ro.
- 90 idem, f° 175ro.
- 91 idem, f° 178vo.
- 92 idem, f° 177vo.
- 93 RH 32548, SBR, 1494-95, f° 178vo en 181ro.
- 94 idem, f° 183vo.
- 95 SBR, 1498-99, f° 53ro. Brugge slaagde erin het onthaal van de vreemde kooplieden nog te verbeteren door de „zes

dienaerscepen vanden watere ter Sluus" in handen te krijgen. De stad nam die zes funkties, vanaf 15 juli 1501, in pacht van de ontvanger van Vlaanderen, opdat „den coopman, komende en arriverende met zynen goede ende coopmanscepe int Zwin ter Sluus, in allen redelicheden ghetraecteirt zoude wesen, ende gheen cause hebben byden rudicheden hier voormaels byden zelven dienaers up hemlieden gheschiedt, zelve Zwyn te latene ende met haerlieder goede ende coopmanscepe van danen te vervreimden" (SBR 1501-02, f° 99vo).

96 De aangehaalde teksten komen uit L. Gilliodts, Inv. Arch. Brugge, charter 1293, deel 6, p. 448.

97 SBR, 1499-1500, f° 101ro.

98 L. Gilliodts, Bruges, Port de Mer, Soc. Em. 1894, p. 46. Ook M. Gottschalk, o.c. 2, p. 130, bespreekt de bemoeiingen van Brugge om het Zwin bevaarbaar te houden.

99 SBR, 1499-1500, f° 101ro.

100 RV 240, Rek. 1500-01, f° 50ro.

101 L. Gilliodts, o.c., p. 55.

102 Hier gaat het om de toren van het kerkje van Koudekerke, dat te Heist op het oude kerkhof gestaan heeft. Zie KH, p. 29 en 58.

103 SBR, 1502-03, f° 97vo.

104 SBR, 1504-05, f° 117vo.

105 SBR, 1511-12, f° 82ro.

106 Verwijs-Verdam, huede of hoede = klein vrachtschip.

107 SBR, 1511-12, f° 109ro. SBR, 1513-14, f° 142vo: betaling van 20 sch. 10 gr. aan „Cornelis Tolfin, stierman, de welke in zee ghevonden hadde een thonne, de welke lach ter Sluus, die metten quaden wedre wech ghedreven was".

108 L. Gilliodts, o.c., p. 100.

109 SBR, 1515-16, f° 95vo; RV 255, Rek. 1515-16, f° 31vo. Zie ook M. Gottschalk, o.c. 2, p. 125-136.

110 Verwijs-Verdam, 8, 1137; een vadem is de afstand tussen de twee gestrekte armen, d.i. 5 voet.

111 SAB, Groenenboek c, f° 401vo.

112 SBR, 1531-32, f° 91ro.

113 SBR, 1536-37, f° 65vo, f° 69vo en 83ro.

114 SBR, 1537-38, f° 81ro.

115 SAB, Hallegeboden, 1530-42, f° 340vo. Maar wat gebeurde er wanneer een piloot zijn kenteken verloor? Vincent Meys van Blankenberge, „verclarende by zynen eede zyn roer verloren thebbene in Ingheland", ontving op 12 juli 1557 een nieuw zilveren roer uit de handen van de tresoriers van Brugge (SAB, Ferieboek Tresoriers, 1556-57, f° 41vo).

116 SBR, 1539-40, f° 75ro.

117 SBR, 1539-40, f° 59ro. De ontvanger bestelde eerst bij zilversmid Pauwels Lyns „CXL zelverin roerkins omme de pyloten, frequenterende ende eedt ghedaen hebbende pyloten te zyne vanden Zwene ter Sluus, ghegheven te werdene" (f° 83ro).

118 SBR, 1539-40, f° 65ro en 66ro.

119 M. Gottschalk, o.c. 2, 104 en 166.

120 SBR, 1544-45, f° 69vo, 70ro, 71ro, 71vo, 73ro en 75vo.

121 L. Gilliodts, o.c., p. 38.

122 SBR, 1550-51, f° 88ro. Zilversmid Nicasius Warnier maakt 6 zilveren roeren voor de Zwinloodsen, „die de zelve draghen anden hals, ten fyne dat zy byden vreimden coopman ter zee wesende daerby bekent moghen werden" (f° 100ro).

123 SBR, 1551-52, f° 74vo.

124 SBR, 1552-53, f° 74vo. Zilversmid Jan Crabbe levert „dertich zelve roeren, weghende XIII onchen XIII inghelschen". Deze werden overhandigd aan „XXX nieuwe pyloten, zom wonende te Wendune ende dandere te Blanckeberghe", 12 gr. per stuk (f° 88ro).

125 RAG, Inv. 65, kaart 591. We wijzen erop dat het Vrije in maart 1552 opdracht gaf aan enkele Zwinloodsen de „diepten ghelegghen ontrent den Zwene ende den eylande van Cad-sant" aan te wijzen „omme dezelve beworpen te werdene by meester Pieter Pourbus schildre" (RV 291, Rek. 1551-52, f° 178vo).

126 M. Gottschalk, o.c. 1, 198, dateert die kaart in 1555. SBR, 1553-54, f° 76ro, vermeldt „Joos Lamaek, schildere, ter cause, van IIII caerten by hem ghemaect ende gheschildert inhoudende de situatie vander stede van Brugghe, metgaders vanden Zwene ter Sluus ende de landen ende wateren daer ontrent gelegghen", 34 sch. gr.

127 SBR, 1576-77, f° 54ro.

128 SBR, 1579-80, f° 49ro en 64ro.

129 SBR, 1580-81, f° 36ro.

130 SBR, 1580-81, f° 34vo.

131 SBR, 1580-81, f° 46vo.

132 STP, p. 68.

133 RV 256, Rek. 1516-17, f° 91ro.

134 SBR, 1517-18, f° 128vo.

135 SBR, 1529-30, f° 106vo.

136 SBR, 1535-36, f° 81vo.

137 SBR, 1536-37, f° 82ro.

138 SBR, 1537-38, f° 62vo.

139 SBR, 1542-43, f° 94vo.

140 SBR, 1546-47, f° 61ro en 64ro.

141 M. Coornaert, Bijdrage, p. 23-31.

142 SBR, 1546-47, f° 80ro; 1547-48, f° 74vo; 1548-49, f° 80ro.

143 SBR, 1552-53, f° 74ro.

144 SBR, 1552-53, f° 54ro.

145 Daar het waterpeil van de nieuwe vaart hoger kwam te staan, legde men te Pereboom een dam in het Oud Zwin. Het Vrije liet die dam in juli 1564 tot een overdrag ombouwen (RV 303, Rek. 1563-64, f° 65ro).

146 RV 302, Rek. 1562-63, f° 67ro; RV 303, Rek. 1563-64, f° 55ro; SBR, 1564-65, f° 76vo.

147 SBR, 1565-66, f° 80vo.

148 SBR, 1571-72, f° 63vo.

149 SBR, 1579-80, f° 45ro en 57ro.

150 SBR, 1580-81, f° 45ro.

151 STP, p. 68.

152 SBR, 1598-99, f° 38ro.