

De doorvaart voor de binnenscheepvaart te Brugge in de XVIIe eeuw.

Onder de Tachtigjarige oorlog hadden de Noordnederlanders voet gevat in het huidige Zeeuws-Vlaanderen. In 1604 bezetten ze voor goed de steden Oostburg, Aardenburg en Sluis, waarbij de verbinding van de stad Brugge met de zee, over het Zwin, voor altijd werd afgesloten. Ook de verbinding van Gent met de zee over het Sas-van-Gent viel uit.

Over water was Gent toen verbonden met Brugge door de Lieve, die te Damme uitmondde, en die zeer dicht bij het door de Noordnederlanders bezette gebied liep.

Om de provincie Vlaanderen een nieuwe toegang tot de zee te bezorgen werd in 1612 de huidige vaart Gent-Brugge gegraven, die in 1618 verlengd werd door het kanaal Brugge-Plassendale (Oudenburg). Te Plassendale lagen de zee-sluizen en de verbinding met de haven van Oostende en met de zee geschiedde langs een kanaal dat door de kreek van Stene was getrokken¹. Later werden de twee andere Vlaamse havens met Oostende verbonden wanneer in 1638 de vaart Plassendale-Nieuwpoort-Veurne-Duinkerke werd gegraven.

Over het bevaren van de nieuwe waterweg Gent-Brugge-Oostende ontstonden weldra moeilijkheden. Voor de binnenscheepvaart bestond in de middeleeuwen de verplichting om last te breken, waarbij het schippersambacht van een bepaalde stad het recht had de koopwaren die over water

1. J. Americkx, *Zandvoorde-bij-Oostende*, in *Biekorf*, 1955, p. 164.

uit een andere stad toekwamen, te doen overladen in een boot van het plaatselijk schippersambacht, die dan de lading verder vervoerde tot aan de volgende stad.

Wanneer de nieuwe waterweg Gent-Brugge-Oostende in gebruik was genomen, begonnen in 1623 de moeilijkheden tussen de schippersambachten van Oostende, Gent en Brugge. Daar het een nieuwe waterweg was, wist niemand welke de respektieve rechten waren van ieder van de plaatselijke schippersambachten².

Na enkele jaren zien wij dat op de Gentse vaart de schippers van Brugge mochten laden en ontladen tussen Brugge en Hoekstrate (Knesselare), tot waar vroeger de Zuidleie liep, die eigendom was van de stad Brugge, en in wier bed de vaart Gent-Brugge ten dele werd gegraven. De schippers van Gent mochten laden en ontladen tussen Bellem en Gent³.

Tussen Brugge en Oostende mochten de schippers uit beide steden laden en ontladen. Maar ze profiteerden van dit voorrecht om buiten de steden koopwaren te ontladen die dan met wagens binnen de steden werden gevoerd om het betalen van de tolrechten te ontduiken⁴.

En in 1677 werd verboden aan de schippers op de vaart Brugge-Gent, koopwaren of passagiers onderweg op te nemen, omdat dit enkel toegelaten was aan de marktschepen die naar de stedelijke markten vaarden, alsook aan de beurtschepen die op bepaalde dagen koopwaren voerden naar verder afgelegene steden. Er bestonden beurtschepen op de vaarten Brugge-Gent, Brugge - Fort-St. Donaas (Sluis), Brugge-Oostende en Brugge-Nieuwpoort. Ieder lid van het Brugse schippersgild moest deze dienst op zijn beurt verzekeren⁵.

2. H. Van Houtte, *Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime*, Gent, 1920, p. 215.

3. L. Gilliodts van Severen, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, III, Brugge 1906, n° 2149.

4. L. Gilliodts van Severen, *Cartulaire de l'ancien grand Tonlieu de Bruges*, V, Brugge 1908 n° 2985.

5. *Cartul. Estaple*, III, n° 2194, Stadsarchief te Brugge, *Secrete*

In de schippersambachten bestond een strenge reglementatie. De verzender was niet vrij de schipper te nemen die hij verkoos. Zijn lading moest hij overbrengen in het schip dat aan de beurt was. Daarvan vinden wij een slaande voorbeeld te Brugge in 1649. Een schipper, die weldra aan de beurt zou komen, had voor eigen rekening zijn schip volgeladen met tegels en rode steen. Wanneer het zijn beurt was mocht hij niet vertrekken met zijn lading, maar het werd hem opgelegd tonnen naar Ieper te voeren voor het leger. Hij weigerde en werd daarop zijn beurt ontzegd. Alhoewel hij tegen deze beslissing beroep aantekende, moest hij toch wachten van varen totdat hij opnieuw aan de beurt kwam⁶.

Op de nieuwe vaarten Gent-Brugge-Oostende had de provincie Vlaanderen regelmatige bargediensten ingericht voor het vervoer van reizigers en kleine pakken. Daarom was het aan de schippers verboden andere reizigers mede te nemen dan hun collegas, soldaten, alsook de kooplieden wier waren in het schip werden vervoerd⁷.

Om de handel te vergemakkelijken schafte een ordonantie van de gouverneur generaal te Brussel in dato 15 mei 1666, de beurten af in de schippersambachten. De kooplieden mochten nu vrij een schipper nemen naar hun keuze, op voorwaarde dat ze aan het schip een volle lading zouden bezorgen, hetzij alleen, hetzij samen met andere kooplieden. Dit viel niet in goede aarde bij de Brugse schippers, want in december 1666 moest de Brugse magistraat tussenkomen om aan een koopman het schip te geven dat hij begeerde, men wilde hem het schip geven dat aan de beurt was⁸.

Resolutieboek 1642-1653, f^os 182 en 196 ; alsook *Requesten 1670-1680*, B. n^o 127.

6. *Requesten 1630-1650*, n^o 19.

7. *Cartul. Estaple*, III, n^o 2149, en Stadarchief te Brugge, *Hallegeboden 1654-1670*, f^o 214 v^o.

8. *Hallegeboden 1654-1670*, f^o 308 en *Secr. Resolutieboek 1666-1672*, f^o 2.

De Doorvaart.

De moeilijkheden rond de doorvaart zonder lastbreken voor de binnenschepen te Brugge, geven een beeld van het kleingeestig particularisme van onze voorouders uit de 17^{de} eeuw.

Dank zij de nieuwe kanalen zou Oostende nu een belangrijke haven worden. Daarom eiste het Oostendse schippersambacht dat de schepen die uit zee kwamen met een lading bestemd voor Brugge, te Oostende zouden lastbreken, 't is te zeggen dat hun lading aldaar zou overgebracht worden in één of meer Oostendse schepen, die dan verder naar Brugge zouden varen.

Anderzijds beriep Brugge zich op zijn eeuwenoude rechten als belangrijke haven op het Zwin en eiste dat de zeeschepen bestemd voor Brugge, rechtstreeks tot Brugge zouden doorvaren zonder last te breken te Oostende.

De Raad van Vlaanderen, het hoogste gerechtshof van het graafschap, alsook het hoofdbestuur te Brussel, wisten niet hoe de zaak op te lossen en namen voortdurend voorlopige beslissingen.

Het eerste geschil gebeurde in 1623 wanneer te Oostende Brugse zeeschepen werden opgehouden die toekwamen met een lading uit Engeland. De Raad van Vlaanderen beval de schepen vrij te laten zoniet zou schadeloosstelling geëist worden. Hetzelfde gebeurde korte tijd daarna met een Brugs schip geladen met Franse wijn⁹.

Maar te Brugge werden de Oostendse schepen, die door de stad wilden varen, verplicht last te breken. Waarop de magistraat van Oostende een klacht indiende bij de Raad van Vlaanderen. Oostende liet terecht opmerken dat de vaart Gent-Brugge-Oostende gegraven werd op kosten van de provincie Vlaanderen en dus niet alleen in het voordeel van de stad Brugge. Op 23 november 1623 liet de Raad van Vlaanderen voorlopig de doorvaart toe te Brugge aan

9. *Cartul. Estaple*, III, n° 2099. - 2 september 1623.

de Oostendse schepen, en zou hij verder de zaak onderzoeken. Indien het Brugse schippersgild het recht had de Oostendse schippers te doen lastbreken, zou hem later schadevergoeding moeten betaald worden. Brugge vroeg dat de Raad van Vlaanderen zijn voorlopige beslissing zou willen ongedaan maken. Daarop werd de zaak overgemaakt aan de Geheime Raad te Brussel, die het besluit van 23 november 1623 introk. En op 23 maart 1624 besloot de Grote Raad van Mechelen dat de schepen die te Oostende toekwamen uit zee, bestemd voor Brugge, tot Brugge zouden mogen doorvaren. De Brugse schippers moesten lastbreken te Oostende en de Oostendse schippers te Brugge. Beide steden gingen in beroep. De zaak eindigde bij de Grote Raad van Mechelen, het hoogste gerechtshof van de Spaanse Nederlanden, die na zeventien jaar, op 31 augustus 1640 een vonnis velde waarbij ten voorlopigen titel de schippers van Oostende, Gent en Diksmuide vrij op de vaart Brugge-Gent mochten varen. Twee jaar later kreeg Brugge de toelating al de schepen, samen met hun lading, op te tekenen die vrij door Brugge vaarden en dit voor een mogelijke latere schadeloosstelling¹⁰.

In mei 1650 kwamen deken en eed van de Brugse schippers, alsook de korenwegers en korendragers, protesteren op het Brugse stadhuis omdat de Brugse magistraat, op aanvraag van de gouverneur van Oostende, schepen geladen met graan voor het leger, door Brugge had laten varen zonder lastbreken. Deze schepen kwamen waarschijnlijk uit een stad die te Brugge niet vrijgesteld was van lastbreken¹¹.

De hogere overheid trachtte een einde te stellen aan al de moeilijkheden van de vrije doorvaart. Op 3 mei 1650 werd in de Staten van Vlaanderen voorgesteld een algemene vrije doorvaart te verlenen door al de steden gelegen langs de waterwegen van de provincie Vlaanderen. De Gentse afgevaardigden verzetten zich ertegen van zohaast dit ontwerp

10. *Cartul. Estaple*, III, n° 2101, en *Cartul. Tonlieu*, V, n° 2993.

11. *Secr. Resolutieboek 1642-1653*, f°s 235 v° - 237.

was gekend en nog vóór dat de andere leden hun respectieve magistraten hadden kunnen raadplegen. Brugge daarentegen wilde de zaak doen doorgaan en zond een deputatie naar het hof te Brussel om voor zijn eigen schippers een algemene doorvaart zonder lastbreken te bekomen door al de delen van de Spaanse Nederlanden, aangezien de schippers uit al de andere steden door Brugge mochten varen zonder lastbreken, en dit ingevolge de besluiten van 23 november 1623 en 21 augustus 1641¹².

Twee jaar later, op 23 maart 1652, werd door de Staten van Brabant, van Artesië, van Henegouwen en van Vlaanderen een vrije doorvaart gevraagd door al de steden die lagen op de Schelde en op de Leie. De zaak ging niet door omdat de gouverneur generaal aartshertog Leopold liet opmerken dat de nieuwe regeling schade zou berokkenen aan de rechten van de Majesteit. En men weet dat de Spaanse overheden te Brussel gedurende de XVII^{de} eeuw voortdurend in geldgebrek leefden¹³.

De zeeschepen bestemd voor Brugge die te Oostende toekwamen mochten altijd doorvaren tot Brugge. Maar in 1652 herbegonnen de moeilijkheden. Te Brugge was een Oostends schip, geladen met zout, opgehouden. Daarom werd te Oostende een schip uit Lubeck, bestemd voor Brugge, opgehouden. In dit jaar had Brugge een handelsverdrag gesloten met de Hanzesteden en dit was nu het eerste schip dat ingevolge dit verdrag te Oostende toekwam. Slechts nadat het Oostends schip te Brugge was vrijgelaten mocht het zeeschip uit Lubeck doorvaren tot Brugge. De Brugse kooplieden waren niet gerust. Op 31 mei en 26 juni kwamen twee kooplieden vragen aan de Brugse magistraat of zij een schip uit Engeland en een ander uit Lubeck naar Brugge konden laten komen zonder lastbreken te Oostende¹⁴.

12. *Secr. Resolutieboek 1642-1653*, f^os 236 v^o - 237.

13. *Cartul. Estaple*, III, n^o 2137.

14. *Cartul. Estaple*, III, n^os 2132, 2133, 2135, *Cartul. Tonlieu*, V,

Het duurde nog tot 20 augustus 1652 vooraleer te Oostende de vrije doorvaart naar Brugge werd toegelaten aan de schepen van de Hanzesteden, aan deze uit de landen van de koning van Spanje en van zijn bondgenoten. En twee dagen later werd ook aan de Oostendse schippers de vrije doorvaart toegestaan door Brugge, en op 14 november de doorvaart door Gent¹⁵.

De ruzie tussen Brugge en Oostende herbegon enkele dagen later op 26 november 1652, wanneer het Brugse schippersambacht twee Oostendse schepen wilde verplichten last te breken, omdat de Oostendse schippers geweigerd hadden de verklaring van hun lading neer te leggen op het tolkantoor te Brugge¹⁶.

De Brugse schippers zagen met lede ogen de doorvaart van de Oostendse schepen. In de stad heerste grote onrust. En op 1 maart 1653 werden opnieuw twee Oostendse schepen, die door Brugge vaarden, bij het sas van het Minnewater met stenen beworpen en verplicht binnen de stad terug te keren. Acht dagen later was de procureur generaal uit Gent te Brugge toegekomen om deze Oostendse schepen vrij door Brugge te laten wegvaren. Dit gaf aanleiding tot een echte volksoproer, waarover enkele bijzonderheden terug te vinden zijn in een van de strafregisters van de stad Brugge. Twee dagen daarna was er nog een Oostends schip te Brugge bijgekomen.

In die tijd bestond de Coupure nog niet te Brugge. Ze werd eerst in 1751 gegraven. Om van de Dampoort naar de Gentse vaart te varen, volgden de schepen de Langerei, de Verversdijk, de Steenhoudersdijk, de Dijver, door de hof van Gruuthuse, langs het St. Janshospitaal naar het Minnewater, waar toen het Gentse sas lag. Men ziet nog sporen

vervolg op n° 3012 en n° 3013; *Secr. Resolutieboek 1642-1653*, f° 295 v°.

15. *Cart. Estaple*, V, n° 2138; *Cart. Tonlieu*, V, n°s 3014 en 3015; V. Brants, *Liste chronologique des Edits et Ordonnances des Pays-Bas 1621-1700*. Brussel 1910, 14 novembre 1652.

16. *Cart. Estaple*, III, n°s 2140 en 2142.

van de bij het sas behorend bloksluis in de zijgevel van het huis n° 13 van de Wijngaardplaats. De schepen die door Brugge vaarden konden niet zeer groot zijn. In de hof van Gruuthuse te Brugge werd in 1910 het St. Bonifaciusbrugje gebouwd, boven een oude bloksluis, die nu nog bestaat, en die een breedte heeft van 3,10 m. Van 1620 tot aan het graven van de Coupure in 1751-1753, moesten de schepen die van Oostende naar Gent vaarden, door deze bloksluis.

En we zien dat in 1730 de beurtschepen die tweemaal in de maand Brugge verbonden met Antwerpen en Brussel, als minimum lading 20 ton moesten vervoeren en als maximum 30 ton ^{16bis}.

Wanneer in maart 1653 de Oostendse schepen door Brugge vaarden, hadden drie schippersvrouwen, die woonden bij de Strobrug, twee jongens van twaalf jaar rondgestuurd, ieder voorzien van een metalen pan en een ijzer om erop te kloppen, ten einde het volk samen te roepen. De ene jongen had geroepen : „mans ende kinderen dat sy commen op de Carmersbrugge om te beletten den deurvaert”. De andere had rondgeroepen dat om één uur „alle schippers wijfs souden commen op de Strobrugge” om er de doorvaart van de Oostendse schepen te beletten. Deze jongens waren rondgegaan langs de Langerei en de Potterierei, verder door de Karmersstraat, Balstraat, Rodestraat, Ganzeplaats, Scharestreet, naar de Walplaats en de Meers.

Daarenboven waren vijftiwintig Brugse schippers bijeengekomen op de Mestmarkt (de St.-Annarei tussen de Karmers- en Strobruggen). Ze dreigden een Brugs schip, geladen met mest, te doen zinken bij de Wijngaardbrug aan het Minnewater, zodat geen enkel schip aldaar zou kunnen doorvaren. Een grote bende volk, bewapend met stenen, was bijeengekomen aan de Walbrug. De procureur generaal, vergezeld door de burgemeester van de commune met zijn schadebeletters of politieagenten, waren aldaar aanwezig.

16 bis. *Cart. Estaple*, IV, n° 2354.

De schadebeletters trokken hun rapier om het volk van de Walbrug te verdrijven naar de Meers, maar ze werden met stenen bekogeld en moesten vluchten door het Stoofstraatje¹⁷. 's Namiddags had men twee afdelingen van de burgerlijke wacht (bestaande uit gewapende burgers) opgeroepen om de schepen te beschermen. Het gelukte hun de oproerlingen uiteen te drijven. Maar, om de rust te herstellen vond men het geraadzaam de lading van de Oostendse schepen te doen overbrengen in Brugse schepen. Ondertussen was een van de muiters aangehouden, die echter werd vrijgelaten om verdere onlusten te vermijden¹⁸.

Op 25 augustus 1653 nieuwe onlusten wanneer enkele Oostendse schepen, geladen met zout, door Brugge wilden varen. De magistraat loofde een premie uit van 35 pond groten voor diegenen die de plichtigen zouden kenbaar maken. Dit hielp tot niets, de daders waren genoeg bekend, maar men durfde ze niet aanhouden. De 2^{de} oktober nieuwe moeilijkheden. 's Nachts werd een ander schip uit Oostende, ook geladen met zout, in de grond geboord. De magistraat loofde nu een premie uit van 100 lb. groten voor wie de daders zou aanbrenge¹⁹.

Ondertussen had de gouverneur generaal aartshertog Leopold op 26 mei 1653 voorgesteld, de vergunning voor een algemene doorvaart in de Spaanse Nederlanden te kopen. Het aandeel van de stad Brugge zou jaarlijks 8.000 gulden bedragen. Brugge weigerde en vroeg dat eerst de vaart Brugge-Oostende zou verdiept worden op kosten van al de deelgenoten aan de doorvaart. Ook Gent verzette zich tegen de algemene doorvaart²⁰.

Te Brugge werden de vreemde schepen nog dikwijls opgehouden wanneer ze door de stad wilden varen. Op

17. Rijksarchief te Brugge, Fonds Brugge n° 626 : *Examinatiebouck* 1646-1656, f°s 136 v° - 139 v°.

18. *Secr. Resolutieboek* 1642-1653, f°s 314 - 315.

19. *Secr. Resolutieboek* 1642-1653, f°s 333 v° en 335 ; alsook *Cart. Tonlieu*, V, vervolg op n° 3017.

20. *Cart. Tonlieu*, V, n°s 3018, 3019, 3020 en 3023, en *Secr. Resolutieboek* 1653-1659, f°s 4 en 79.

15 maart 1654 waren het schepen met krijgsvoorraad bestemd voor Grevelingen, die door de Brugse schippers verplicht werden terug binnen de stad te keren. De magistraat bekwam dat zij vrij mochten vertrekken. Maar wanneer deze schepen op hun terugreis door Brugge passeerden, was een van de schepen geladen met enkele koopwaren voor de kommissaris van de artillerie die met de boten medevaarde. Hij werd verplicht deze koopwaren over te laden in een Brugs schip dat later teruggezonden werd zonder betaling²¹.

In september 1654 herbegonnen de moeilijkheden. Een ledig Oostends schip dat door Brugge terugkeerde, werd 's nachts beschadigd. De volgende dag werden twee Oostendse schepen, geladen met zout, door een menigte vrouwen met stenen beworpen. Twee dagen later werden opnieuw twee Oostendse schepen op stenen onthaald. Nu werden op ieder schip twee schadebeletters geplaatst. Deze werden 's nachts verjaagd, waarna de vier schepen tot zinken werden gebracht.

Tegen al deze inbreuken op de vrije doorvaart van de schepen had Oostende een klacht ingediend bij de Raad van Vlaanderen, die aan de Brugse magistraat vroeg welke maatregelen hij genomen had om de overvallen op vreemde schepen te beletten. Ondertussen vernam men dat er iedere nacht te Brugge bijeenkomsten werden gehouden om gewapenderhand te beletten dat de daders zouden aangehouden worden²².

Eindelijk, op 24 september 1654 zond Brugge afgevaardigden naar de Raad van Vlaanderen om te beramen hoe men de bijzonderste plichtigen, allen Brugse schippers, zou aanhouden. Maar Brugge vroeg gedurig uitstel voor deze aanhoudingen omdat het gevaar voor oproer te groot was.

De 22ste februari 1655 werd te Brugge een Oostends schip, geladen met haring, in de grond geboord, en de

21. *Cart. Tonlieu*, V, vervolg op n° 3021, en *Secr. Resolutieboek* 1653-1659, f°s 28 v° - 29 v°.

22. *Cart. Tonlieu*, V, vervolg op n° 3017; en *Secr. Resolutieboek* 1653-1659, f°s 47 v° - 50.

schipper ervan werd mishandeld. Het schip was 's nachts buiten de stad aangevallen door gemaskerde personen en dit niettegenstaande de tussenkomst van de burgerlijke wacht.

Om verdere incidenten te voorkomen vroeg de Brugse magistraat dat de vrije doorvaart voor alle schepen te Brugge zou geschorst worden, in afwachting dat een algemene doorvaart voor geheel de Spaanse Nederlanden zou afgekondigd worden. Maar de incidenten met de schepen duurden voort zowel te Brugge als te Oostende.

Op 2 december 1656 werden te Oostende drie Brugse schepen aangehouden om de schade te verhalen die het vorige jaar te Brugge was veroorzaakt aan Oostendse schepen, alsook om deze Brugse schepen te doen lastbreken. Eerst op 9 april 1657 werden ze vrijgelaten op bevel van de Raad van Vlaanderen. De 7^{de} december 1657 werd te Brugge de doorvaart van twee Oostendse schepen door het volk belet²³.

Het duurde nog jaren, namelijk tot 20 april 1667, vooraleer te Brugge de onruststokers, veertig in getal, werden aangehouden op bevel van de procureur generaal en dit met de hulp van de burgerlijke wacht²⁴.

De vaart Brugge-Oostende zou verdiept worden en in 1663 zou de hand gelegd worden aan het graven van de nu nog bestaande handelskom te Brugge. Op aanvraag van het Brugse schippersambacht vroeg de Brugse magistraat aan de gouverneur generaal en dit ten voordele van de Brugse schippers, de vrije doorvaart op al de waterwegen van de provincie Vlaanderen, ten einde de Brugse handel te bevorderen²⁵.

Het voorstel dat de Brugse schippers toen voorlegden was een meesterstuk van particularisme :

23. *Secr. Resolutieboek 1653-1659*, f^{os} 58, 60, 66 v^o, 69 v^o, 83 - 85 en 161 - 162 ; alsook *Cart. Tonlieu*, V, vervolg op n^o 3017.

24. *Cart. Tonlieu*, V, n^o 3035.

25. *Cart. Tonlieu*, V, n^o 3033.

- 1° Vrije doorvaart te Oostende voor al de schepen met een lading bestemd voor Brugge.
- 2° Van al de schepen die uit zee te Brugge toekomen, zullen alleen de Vlaamse schepen verder mogen varen zonder lastbreken.
- 3° Wanneer het waterpeil in de vaart Brugge-Oostende zo laag is dat de schepen een deel van hun lading moeten overbrengen in andere schepen, zal dit alleen mogen gebeuren in boten van de vrije Brugse schippers.
- 4° De schippers van Brugge zullen te Gent vrij mogen doorvaren op al de waterwegen die aldaar samenlopen.
- 5° In en rondom Brugge mag niemand een lading innemen tenzij de Brugse schippers.
- 6° Al de vreemde schippers die met een lading te Brugge zijn toegekomen, zullen er slechts een lading mogen innemen voor hun eigen stad, indien de Brugse schippers aldaar van hetzelfde voorrecht genieten²⁶.

Eindelijk, op 29 januari 1664, werd aan de Brugse schippers de algemene vrije doorvaart toegestaan op al de waterwegen van de Provincie Vlaanderen²⁷.

De moeilijkheden herbegonnen dadelijk. Op 21 februari 1664 wilde een schip uit Oostende met een lading bestemd voor Gent, door Brugge varen zonder lastbreken. Het werd vastgehouden, waarop in maart te Oostende een schip uit Middelburg en bestemd voor Brugge, werd opgehouden. Op bevel van het hof te Brussel werd het vrijgelaten. Hetzelfde gebeurde op 10 april 1664 met een Engels schip bestemd voor Brugge, dat ook te Oostende werd opgehouden. Nochtans, sedert het graven van de Oostendse vaart, mochten al de schepen, met een lading van honderd last (200 ton) en eronder, en bestemd voor Brugge, zonder lastbreken te Oostende doorvaren²⁸.

26. *Cart. Tonlieu*, V, n° 3033; alsook *Portefeuille Commerce et Navigation 1660-1670*, n° 14.

27. Brants, *Liste chronologique 1621-1700*, 16 février 1664.

28. *Cart. Tonlieu*, V, n° 3035; en L. Gilliodts van Severen, *Car-*

Er gebeurden nog andere plagerijen. De 8ste mei 1664 kwam te Brugge een Oostends schip, geladen met zout en bestemd voor Gent. Het mocht vrij doorvaren. Maar omdat het te zwaar geladen was, vroeg het om een deel van zijn lading te mogen overladen in een Brugs schip. De Brugse magistraat kon dit niet toestaan en het Oostendse schip geraakte met veel moeite door de stad en kon zijn reis naar Gent voortzetten²⁹.

Het doorvaren te Brugge van vreemde schepen zonder lastbreken bleef een doorn in het oog van de Brugse schippers, die wel wilden genieten van de vrije doorvaart in de andere steden, maar die hetzelfde in hun stad niet wilden toestaan aan vreemde schippers.

Op 12 mei 1664 hadden onbekenden de kaai van de Gruuthusebrug in het water geworpen om de doorvaart van vreemde schepen te beletten. De stad Brugge loofde een premie uit van 25 pond groten om de daders te ontdekken en de procureur generaal kwam naar Brugge om de zaak ter plaats te onderzoeken. Te Brugge werden strenge maatregelen genomen tegen een mogelijke oproer. 's Avonds, na het luiden van de „schelle” of avondklok, mocht niemand meer op straat komen zonder licht. Wanneer iemand 's nachts gerucht hoorde langs de reien moest hij terstond de wacht verwittigen. En nevens de twee afdelingen van de burgerlijke wacht werd nu nog iedere avond een derde afdeling van de burgerlijke wacht opgeroepen. En om wel te kunnen rekenen op de trouw van de burgerlijke wacht, liet de Brugse magistraat door al de leden van de wacht de eed van trouw aan de stad hernieuwen.

's Nachts werden oproerige briefjes aangeplakt. Ze werden ter inzage op het stadhuis gelegd. Wie de schrijvers ervan kon ontdekken ontving een premie van 3000 gulden. De schuldigen werden echter niet gevonden en vier verdachte

tulaire du Consulat d'Espagne, II, Brugge 1903, p. 581, alsook *Secr. Resolutieboek 1659-1666*, f^{os} 159 v^o, 160, 161, 163 v^o.

29. *Secr. Resolutieboek 1659-1666*, f^o 166 v^o.

personen, die aangehouden waren, werden onschuldig bevonden. Stilaan kwamen de gemoederen tot bedaring en vanaf 31 mei 1664 werd de derde afdeling van de burgerlijke wacht 's nachts thuisgelaten³⁰.

En op 1 augustus 1664 werd de vrije doorvaart te Oostende toegestaan aan al de schepen die naar Brugge vaarden, zowel eigene als vreemde. Maar onderweg mochten ze niets laden of ontladen. Toch werden nog Brugse schepen verplicht last te breken te Oostende³¹.

Brugse schepen die van Doornik kwamen werden te Gent opgehouden om last te breken omdat ze hun lading buiten de geslotene steden hadden ingenomen, alhoewel het varen op de Schelde vrij was voor iedereen. Te Brugge deed men hetzelfde met een schip uit Antwerpen, alhoewel deze schepen vrije doorvaart hadden ingevolge de akte van 16 mei 1666. Waarop Brugge liet opmerken dat de vaart Oostende-Gent gegraven was op de kosten van de provincie Vlaanderen. De andere provincies, die niet bijgedragen hadden in de kosten, mochten dan ook niet genieten van de vrije doorvaart op dit kanaal.

In 1669 werden twee Franse schepen bestemd voor Brugge, te Oostende vastgehouden om last te breken. De Geheime Raad te Brussel moest tussenkomen om deze twee schepen te doen vrijlaten. Andere vreemde schepen werden daarna nog opgehouden te Oostende en de Geheime Raad moest iedermaal tussenkomen en verbood aan de magistraat van Oostende nog schepen, zowel eigene als vreemde, op te houden³².

En op 7 december 1674 werd op aanvraag van de Brugse

30. *Secr. Resolutieboek 1659-1666*, f^{os} 167-177 v^o; *Portefeuille Commerce et Navigation 1660-1670*, n^o 17, alsook *Chronycke van Vlaanderen*, III, Brugge, A. Wydts 1737, III, pp. 725-727.

31. *Cart. Estaple*, V, n^o 2151; *Placcaerten van Vlaanderen*, III, p. 697; *Cart. Tonlieu*, V, n^o 3043; en *Secr. Resolutieboek 1659-1666*, f^o 202.

32. *Secr. Resolutieboek 1659-1666*, f^o 250 en 251 v^o; alsook *Secr. Resolutieboek 1666-1672*, f^{os} 110 v^o - 113; *Cart. Tonlieu*, V, n^o 3049; en *Cart. Estaple*, III, n^o 2182.

koorndragers, een Gents schip geladen met haver te Brugge opgehouden, omdat het de haver op het platteland had geladen en alleen de schepen die een lading ingenomen hadden in de gesloten steden, recht hadden op vrije doorvaart³³.

Van 1670 tot 1675 werd de Oostendse vaart doorgetrokken van Plassendale tot Oostende en werden nieuwe zeesluizen gebouwd te Slijkens. De rechtstreekse verbinding te water met Oostende was onderbroken door een dam in de vaart te Plassendale. Nu werden de koopwaren uit de zeeschepen aan de dam overgeladen in Brugse schepen. Maar de Oostendse schippers wilden dat de schepen die uit zee kwamen met bestemming voor Brugge, te Oostende hun lading zouden overbrengen in Oostendse schepen die ze dan zouden voeren tot aan de dam te Plassendale, waar de lading in Brugse schepen zou overgebracht worden³⁴.

In december 1675 waren de zeesluizen te Slijkens voltooid en op 25 januari 1676 werd de dam weggenomen. Het eerste schip dat door de nieuwe sluisen vaarde had aan boord de gouverneur generaal van de Spaanse Nederlanden, graaf de Villa Hermosa³⁵.

Te Oostende werden in de eerste maanden na de ingebruikneming van de nieuwe zeesluis alleen de eigene nationale zeeschepen doorgelaten, totdat de gouverneur generaal beval al de schepen die uit zee kwamen door te laten³⁶. En op 5 november 1676 begon men te Gent de schepen op te houden die bestemd waren voor Brugge³⁷.

Nu en dan gebeurden er nog kleine incidenten te Gent, te Brugge en te Oostende, totdat op 26 november 1699

33. *Secr. Resolutieboek 1672-1676*, f° 180.

34. *Portefeuille Commerce et Navigation 1670-1680*, n° 2 - juli 1670.

35. Beaucourt de Noortvelde, *Beschryving van den Opganck, Voortganck en Onderganck der Brugsche Koophandel*. Brugge 1775, pp. 293 - 295.

36. *Cart. Estaple*, III, n° 2204; *Cart. Tonlieu*, V, n°s 3056, 3057, 3058; alsook *Secr. Resolutieboek 1672-1676*, f°s 254, 256.

37. *Cart. Tonlieu*, V, n° 3061; en *Secr. Resolutieboek 1676-1679*, f°s 10 v° - 14.

het hoofdbestuur te Brussel voorstelde al de schippersgilden van geheel het land te verenigen in een enkel korps. Dit ging samen met het ontwerp van generaal Boulangier om de waterwegen te verbeteren ten einde Antwerpen over Gent, Brugge en Oostende te verbinden met de zee. Bij gemis aan geldmiddelen en door de tegenstand van de meeste steden kwam dit ontwerp nooit tot uitvoering³⁸.

Weldra zou de Spaanse Erfenisoorlog uitbreken, die het begin van de 18^{de} eeuw bij ons inluidde. En in 1713 gingen de Spaanse Nederlanden over naar het huis van Oostenrijk.

Hoe verliep het verder met de vrije doorvaart in de 18^{de} eeuw ?

Op 18 september 1737 vroeg de Oostendse magistraat, samen met de Gentse Handelskamer, aan de Staten van Vlaanderen dat de lading van al de zeeschepen die te Oostende toekwamen, aldaar zou overgebracht worden in Oostendse schepen, die vrij door Brugge naar Gent zouden mogen varen. Op dit verzoek werd niet ingegaan³⁹.

Het volgende jaar 1738 vroeg de Gentse magistraat dat te Brugge de Coupure zou gegraven worden van de Molenbrug naar de Buiten Boninvest, ten einde aan de zeeschepen bestemd voor Gent, toe te laten door Brugge te varen. De diepte van de Reie tussen de Molenbrug, Dijver en Minnewater was onvoldoende voor zeeschepen en de stenen bruggen lieten geen schepen met vaststaande masten door. De Coupure werd gegraven in 1751 en in hetzelfde jaar werd de vaart Brugge-Gent verdiept tot elf voet of 3 meters, zodat ook zeeschepen aldaar konden varen.

Na het voleindigen van deze werken kwam op 15 december 1753 een voorlopig dekreet, dat de vrije doorvaart van zeeschepen door Brugge toestond. Maar Brugge wilde slechts de vrije doorvaart toestaan aan de eigene nationale zeeschepen met uitsluiting van de vreemde⁴⁰.

38. *Cart. Estaple*, III, n^{os} 2255 en 2260.

39. *Cart. Tonlieu*, VI, n^o 3163.

40. *Cart. Estaple*, IV, n^{os} 2383 en 2382; *Cart. Tonlieu*, VI, n^o 3198, en pp. 470 en 471.

Eindelijk op 18 mei 1763 werd door een ordonnantie van de gouverneur generaal Karel van Lorreinen de verplichting tot lastbreken afgeschaft, wanneer zowel de schippers uit Doornik als uit Vlaanderen overal de vrije doorvaart kregen in Vlaanderen, zodat de schepen nu overal vrij mochten doorvaren. De Brugse schippers gingen in beroep tegen deze ordonnantie, maar ze werden afgewezen⁴¹.

Daarmede konden de schepen vrij varen op al de wateren van de Oostenrijkse Nederlanden en was het middeleeuws voorrecht van het verplichte lastbreken voor goed afgeschaft.

J. DE SMET

41. *Ordonnances des Pays-Bas autrichiens*, II, Brussel 1897, p. 19 en *Cart. Tonlieu*, VI, p. 471 en *Cart. Estaple*, IV, n° 2462. Later in 1787 ontstonden nieuwe moeilijkheden ter gelegenheid van de doorvaart te Brugge van zeeschepen bestemd voor Gent. Cf. R. Coppieters, *Journal d'événements divers et remarquables (1767-1797)*, uitgegeven door P. Verhaegen, Brugge 1907, pp. 87, 96, 103 en 108. Dit werd definitief toegestaan door keizerlijk dekreet van 21 januari 1788 (*Ordonnances des Pays-Bas autrichiens*, XIII, p. 165).