

# Het Schippersambacht te Gent (1302 - 1492)

door FERNAND CORRYN

# W

IJ BEHANDELEN IN DEZE STUDIE de geschiedenis van het schippersambacht te Gent gedurende de eerste en kleinere helft van zijn bestaan, d.w.z. van 1302 tot 1492. De omvang van de stof en van het bronnenmateriaal legde ons een beperking in dien tijd op.

Door 1492 als *terminus ad quem* te aanvaarden, meenen wij een brok geschiedenis af te sluiten, welke de opkomst, den bloei, en den ondergang van het democratische Gent omvat. De Guldensporenslag gaf aan de stad haar democratisch karakter. In 1492, door het Verdrag van Kadzand, wordt Gent krachteloos aan den vorst overgeleverd, een stad gelijk een andere. In den loop van deze periode heeft het schippersambacht echter zijn inwendige organisatie vastgelegd, en de privileges verworven, die het welzijn zijner leden nog gedurende een tweetal eeuwen zullen verzekeren.

In de jongste eeuwen van het Oud Regime treft men te Gent naast elkaar twee dergelijke groepeerings aan, die van de Vrije Schippers, en die van de Onvrije Schippers. Hier komt alleen de eerste ter sprake; zij is de eenige die de Middeleeuwen hebben gekend. Haar benaming behoefde toen het epitheton « vrij » niet. Wel bestonden er toen reeds « onvrije » schippers, maar zij vormden nog geen vereeniging, zoodat

de titel van ons opstel, « Het Schippersambacht te Gent (1302-1492) », geen aanleiding tot verwarring kan geven (1).

## OORSPRONG VAN HET SCHIPPERSAMBACHT

Wat den oorsprong van het schippersambacht betreft, staan we er niet beter voor dan voor gelijk welke andere Gentsche nering. Een stichtings-charter bezitten wij niet, overigens zou men tevergeefs naar een zoeken om de eenvoudige reden dat dit niet besloten lag in den geest van den tijd; immers de Middeleeuwsche ambachten zijn niet met een slag of stoot uit den grond gerezen, maar zij hebben zich vrij, onafhankelijk en langzaam gevormd van onder naar boven, m.a.w. de neringen zijn niet door de centrale regeering in het leven geroepen, maar zij hebben zich onder den drang der omstandigheden tot een constructief geheel gevormd, na een lange evolutie doorgemaakt te hebben, en het is slechts in uitzonderlijke gevallen dat de neerschrijving van een reglement samenvalt met de uiteindelijke en volgroeide constitutie van een ambacht.

Dit ontbreken van concrete bewijzen heeft er dan ook aanleiding toegegeven dat de eenige geschiedschrijver, die de schippersnering min of meer systematisch onderzocht heeft, Fr. DE POTTER, op een eenigszins poëtische wijze zegt: « de oorsprong des ambachts is verloren in den nacht des tijds » (2).

Het lijkt ons nuttig hier onze meening betreffende het ontstaan en de evolutie der neringen in het algemeen uiteen te zetten; en al is het ons onmogelijk voor het schippersambacht bij gebrek aan officieele documenten een preciese en welafgebakende dateering voor te stellen, toch is er in de laatste dertig jaren eenige klaarheid in het wordingsproces der ambachten gekomen, dankzij de werkzaamheid van den voortreffelijken Brusselschen hoogleeraar G. DES MAREZ, die dit punt op een

---

(1) Voor deze studie zijn niet alleen benut de eigenlijke fondsen van de schippersnering in het Stads- en in het Rijksarchief te Gent. Wij hebben ons zelf daarenboven het tijdroovend werk opgelegd de machtige reeksen van het Gentsch stadsbestuur, Stadsrekeningen, Jaarregisters van de Schepenen van de Keure en Staten van Goed van de Schepenen van Gedeele aan een nauwgezet onderzoek te onderwerpen.

(2) FR. DE POTTER, *Gent van den Oudsten Tijd tot Heden*, Gent, 1883-1901, deel III, blz. 8. Ziet voor aanverwante beschrijvingen II, blz. 501-518 (schippershuis); IV, blz. 218-229 (scipliedenhuis); IV, 219-222 (schipperskapel); VII, blz. 337-340 (onvrije schippers); VII, blz. 340-344 (onvrije schippersmaats).

afdoende wijze heeft opgelost. Hij omschrijft den technischen term « ambacht » als aanduidende een beroepsvereniging, bekleed met een zekere autonomie, officieel erkende reglementen bezittend en geleid door hoofden, vrij door de leden verkozen (3).

Dit corporatief stelsel treffen wij vóór 1302 niet aan. Wel komen er op het einde der XIII<sup>e</sup> eeuw dekenen en vindere voor, maar die zijn niet vrij verkozen door de ambachtslieden, zij zijn aangesteld door de schepenen om toezicht uit te oefenen op zekere vakken der stedelijke industrie. Zij zullen in het vervolg verdrongen worden en plaats maken voor de « gezworenen », gekozen door de leden zelf en die later den titel van deken zullen aannemen (4).

Deze evolutie heeft zich voltrokken na 1302, na de wereldverba-zende overwinning van het Vlaamsche volk, t.t.z. van de ambachtslieden op de Fransche legers. Door die strijd werd de broederband ten volle gesmeed en heeft die geest, welke terzelfdertijd de vrijheid en de gebondenheid in zich gesloten houdt, zich over geheel Vlaanderen uitgespreid (5).

In die periode heeft zich dan ook het schippersambacht gevormd. Wanneer? Zooals wij hooger reeds betuigden is het onmogelijk dit nader te bepalen bij gebrek aan sprekende bewijzen, maar dat de nering zich ontwikkeld heeft uit die dubbele grondstelling: verbondenheid tus-schen lieden van een zelfde beroep en solidariteit in de verdediging van hun land tegen vreemde indringers, dit laat geen twijfel over; later heb-ben dan ook sociale en godsdienstige factoren hun invloed uitgewerkt.

In de eerste lijst der ambachten, welke dagteekent van 1313 (6), worden de schippers niet vermeld, hetgeen natuurlijk niet noodzakelijk beteekent dat de corporatie niet bestond — wat wel mogelijk is — maar m.i. ligt het meer voor de hand te beweren dat deze lijst onvolledig opge-maakt is; indien we deze vergelijken met een tweede optekening van

---

(3) DES MAREZ, G., *L'Evolution corporative en Flandre à la fin du 13<sup>e</sup> siècle*. (CONGRES HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE DE GAND, 1907), band II, blz. 482-485.

(4) DES MAREZ, o.c., blz. 483.

(5) De neringen hadden politieke macht te Luik sedert 1303 (PONCELET, *Les Bons Métiers*, p. 4); te Antwerpen tijdens de Vlaamsche overheersching (PRIMS, *Geschiedenis van Antw.*, V, 10).

(6) BLOCKMANS, F., *Eenige nieuwe gegevens over de Gentsche draperie (1120-1313)*. B.C.R.H., deel 104 (1939), blz. 257.

1327 (7), als afgevaardigden der neringen naar Eekloo trokken, dan valt de onvolledigheid van beide lijsten oogenblikkelijk op: neringen in 1313 vernoemd, worden tevergeefs in 1327 gezocht, bv. de kleermakers en de metsers, alhoewel deze absoluut niet verdwenen zijn. Wij kunnen bijgevolg zonder moeite bevestigen dat er telkens een keuze is geschied.

Een volledige vermelding treffen wij eerst aan in 1336. In die crisisjaren werd immers door de stad hulp aan de neringen verleend, en in dergelijke omstandigheden mogen wij wel veronderstellen dat alle bestaande neringen steun zullen ontvangen hebben (8).

In die lijst worden er 59 vernoemd, waaronder ook de schippers, en wel op de 9<sup>e</sup> plaats, een volgorde dewelke nog willekeurig en toevaltig is; terwijl ze in 1356 een quasi-vasten vorm zal aangenomen hebben (9). Wij zullen dan ook de schippers geheel de Middeleeuwen door op de 6<sup>e</sup> plaats terugvinden (10).

De ambachten in het algemeen, het schippersambacht in het bijzonder, zijn na een lange evolutie in het begin der XIV<sup>e</sup> eeuw tot hun uiteindelijke vorming gekomen. Reeds vóór 1328 heeft de schippersnering haar concreet Middeleeuwsch uitzicht aangenomen en aldus zal ze blijven voortleven, steeds aan haar primitieve en aloude statuten « dat niemand en ghedinct ter contrarien » geklemd, deze angstig en jaloesch bewakend, tot zij op het einde van het Oud Regime als een verfoeilijk en te lang drukkend systeem door een naar vrijheid strevende gemeenschap werden verbannen.

(7) VUYLSTEKE, J., *Stads- en Baljuwrekeningen (1280-1336)*, Gent, 1900, bl. 540. Een eerste maal vinden wij de schippers vermeld te Brugge in 1302-3 (COLLENS, *Compte Communal*); Douai, 1357 (ESPINAS, *Vie Urbaine*); Antwerpen, 1386 (PRIMS, *Antwerpen*); Luik, 1386 (PONCELET, *Les Bons Métiers*); Namen, 1328 (GOETSTOUWERS, *Les Métiers de Namur*).

(8) VUYLSTEKE, J., *Rekeningen der Stad Gent. Tijdvak van Jacob van Artevelde*, Gent, 1874-75, I, blz. 28.

(9) Stadsarchief Gent, *Rekeningen 1356-57*, fol. 146 r<sup>o</sup> en 153 v<sup>o</sup> (cfr. N. DE PAUW, *Voorgeboden*, blz. 165).

(10) VAN WERVEKE, A., *Het Godshuis van Sint Jan en Sint Pauwel te Gent, bijgenaamd de Leugemeete*, Gent, 1909, blz. 94.

	1336	1445	1447	1448	1449	1450	1451	1452	1453	1454	1455
sciplieden	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

# SAMENSTELLING VAN HET AMBACHT

## BESTUURLIJKE SAMENSTELLING.

Een ambacht, evenals elke andere groepeerings, veronderstelt in zijn schoot een kern, dewelke als één persoon optreedt, een tusschenschakel vormt tusschen de vormlooze en ontoereikbare massa en de hoogere instanties, het ambacht synthetiseert tot een rechtspersoon, de inwendige orde handhaaft, die bijgevolg alle macht in handen heeft; een macht, dewelke in moderne termen uitgedrukt, drievoudig is, ze omvat nl. :

- a) één wetgevende bevoegdheid;
- b) een uitvoerende bevoegdheid;
- c) een rechterlijke bevoegdheid.

Die rol was toegewezen aan het bestuur of de « wet » (11), zoals zij dit zelf noemden, en niemand anders kon zich dat recht aanmatigen.

De « wet » was, in verband met de algeheele structuur van de nering, samengesteld uit den DEKEN met daarnaast den STEDEHOUDERE, de 12 GEZWORENEN (12), die, naar de principen van gelijkheid en billijkheid, gelijk en evenredig over de drie leden van het ambacht verdeeld waren (elk lid had vier vertegenwoordigers, en, naar wij vermeen, één per wijk) (13), den « CNAPE », een diensbode, en de drie « HUUSMEESTERS » of « GOEVERNERERS », die het toezicht hielden op de bezittingen van het « ambacht ».

Alle jaren, veertien dagen na half Augustus, dus rond 1 September, werden zonder uitstel en onrechtstreeks de deken en de gezworenen verkozen. Uit elk lid werden acht personen door « den ghemeenen suppoosten » aangesteld op de volgende wijze: de stad werd in vier wijken verdeeld, in elke wijk werden twee personen per lid aangeduid, zoodat men dus alles in zijn geheel genomen 24 schippers had; deze legden dan hun eed af dat ze een deken en de gezworenen zouden kiezen, « die nuttelic sullen sijn gode ende onsen rechten prince ende der ghemeenre stede van Ghent ende den ghemeenen ambachte naer den

(11) St. G., Reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(12) St. G., Jaar. Keure 1407-8, fol. 34 v<sup>o</sup>, 1408 12 Februari (n.s.).

(13) DE POTTER, *Gent*, III, blz. 485.

ordonnanchie van den boucke » (14). Als tegenprestatie was de nieuw-verkozen deken gehouden een intredegeschenk van 12 pond grooten in de kas van het ambacht te storten (15), zooals overigens algemeen voorkwam in alle andere neringen, om met die voorwaar niet geringe som alsdan een feestviering in te richten.

Na den deken werden door dezelfde kiezers twaalf gezworenen aangesteld. Alhoewel nergens uitdrukkelijk vernoemd, noch door een « ordonnanchie » gestaafd, toch vermeenen wij dit aantal als vaststaand te mogen aanschouwen. Een tekst daarenboven van 1408 maakt gewag van dit aantal (16), terwijl anderzijds in 1467 duidelijk blijkt dat de drie leden hun respectievelijke vertegenwoordigers onder de gezworenen hadden (17).

Om alle partijverkiezing uit te schakelen mocht een deken geen kiezer zijn, zooals een kiezer geen deken zijn kon (18). Elk jaar werd een nieuw bestuur verkozen. Om daarenboven te voorkomen dat dit een erfelijk karakter zou krijgen en in een familiebezit van een zekere kaste zou ontaarden, waren deken, gezworenen en liefmeesters verplicht te wepelen, t.t.z. waren zij gedurende een bepaalde tijdspanne van de bekleeding van elk bestuurlijk ambt uitgesloten; de deken en liefmeesters voor den duur van vier jaar, de gezworenen en huismeesters van drie jaar, alleen de « cnapē » was bestendig en bleef zijn ambt uitoefenen tot het hem ontnomen werd (19). In een periode van 150 jaren zijn ons slechts drie gevallen bekend, waar op dezen regel een uitzondering werd gemaakt. In 1367 en 1370 (20) bekleedt Jan Mayhuus het dekenschap, Giselbrecht Mayhuus in 1373 en 1376 (21), Zeger Everwyn in 1384 en 1386 (22), hetgeen wel een bewijs is van de sterke innerlijke orde, de stevige gehechtheid aan een gezonde inwendige organisatie en de trouwe gebondenheid aan de « ordonnanchie ».

Acht dagen voor zijn aftreden was de deken verplicht rekenschap te geven van zijn beheer en dientengevolge diende hij den geldelijken

---

(14) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(15) S. G., Jaar. Keure 1443-44, fol. 117 r<sup>o</sup>, 1444 26 Maart (n.s.).

(16) S. G., Jaar. Keure 1407-8, fol. 34 v<sup>o</sup>, 1408 12 Febr. (n.s.).

(17) DE POTTER, *Gent*, IV, blz. 220.

(18) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 6 r<sup>o</sup>.

(19) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 v<sup>o</sup>.

(20) S. G., *Wijsdommen der Neringen*, fol. 30 r<sup>o</sup> en 32 r<sup>o</sup>.

(21) S. G., *Wijsdommen der Neringen*, fol. 40 en 15 r<sup>o</sup>.

(22) *ib.*, fol. 35 r<sup>o</sup> en 36 r<sup>o</sup>.

staat van het ambacht te rechtvaardigen, zooals tevens de huismeesters zouden doen ten overstaan van de bezittingen van het « sciplieden-huus » (23), zoodat elke ontvreemding van ambachtsgoederen uitgesloten was. Als materiele vergoeding ontvingen deken en gezworenen een bovenkleed met kap en een langen kapmantel, de « cnape » een bovenkleed met kap en « bienfayte » (24), en de drie huismeesters een bovenkleed met kap (25).

## DEKEN EN GEZWORENEN.

Wij zullen deken en gezworenen in eenzelfde verband behandelen, daar er tusschen beide ambten geen essentieel onderscheid te maken valt. Ze vormden, zooals wij hooger reeds zagen, een onverbreekbaar geheel m.a.w. de « wet » (26), waarin de deken slechts de eerste was onder de gezworenen, aan wien zijn titel alleen prestige, maar geen werkelijke macht medebracht. Zijn bevoegdheid loopt geheel en al parallel met deze der gezworenen; niets, wat slechts eenigszins verband hield met de essentie van het ambacht, kon hij doen dan alleenlijk in het bijzijn van hen (27).

Gebeurt het soms dat wij den deken alleen aantreffen zonder dat naast hem de gezworenen vermeld worden, dan vindt dit zijn oorsprong in het feit dat eerstgenoemde zijn opdracht uitvoert niet in rechtstreeksch verband met de belangen van de nering, maar op uitdrukkelijk bevel van de schepenen, beschouwd als een persoonlijkheid. Hij vertegenwoordigt immers het ambacht ten overstaan van de stad, concretiseert de rechtspersoonlijkheid van het ambacht, en maakt als dusdanig deel uit van het stedelijk organisme. Hij smeedt den schakel tusschen nering en stad eenerzijds, en tusschen stad en land anderzijds, zoodat hij wel als een der meest vooraanstaande en invloedrijke personages dient bestempeld, met wiens macht dient rekening gehouden.

*Wetgevende Bevoegdheid.* Alhoewel er geen documenten voorhanden zijn, die ons het vast bewijs leveren, dat de « wet » ordonnantiën uitgevaardigd heeft, beweren wij toch, dat alle reglementen en statuten,

(23) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(24) Wij hebben niet kunnen uitmaken wat dit beteekent, misschien is het in verband te brengen met been. (bien).

(25) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(26) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(27) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2; fol. 3 v<sup>o</sup>.

welke uitsluitend de innerlijke werking van het ambacht betreffen, van hen uitgegaan zijn, zooals bv. de inwendige arbeidsverdeeling over de drie leden van meesters, Durmeschepen en knapen; besluiten aangaande de kapel, het armenhuis, enz., daar de corporaties een afgesloten en onafhankelijk geheel vormden, waarin de inwendige structuur niet aan de willekeur der stad, maar wel van de « wet » onderhevig was.

*Uitvoerende Bevoegdheid.* De deken en gezworenen, het wezenlijk hoofd van het ambacht, hebben alle beleid in handen. Zij verwezenlijken het contact met het stedelijk of centraal bestuur, zij vertegenwoordigen de nering op alle plaatsen en tijden. Geen lid kan zich aan hun actie of bevel onttrekken. Alles wat in betrekking staat tot de rivieren moet aan hun oordeel onderworpen (28), zij roepen de leden op tot den krijgsdienst (29), zij verleenen de « vrijheid » aan een persoon (30), aan hen leggen de huismeesters hun eed af (31), zij bevelen waar de feestdagen moeten gevierd (32), zij verbieden een schipper zijn ambacht uit te oefenen (33), aan hen moet elk schipper verklaren « hoe hij inde riviere ghevaren heeft » (34), zij verpachten, verkoopen of vermeederen de bezittingen van het ambacht (35), enz., enz., met een woord alles was aan het college van deken en gezworenen onderworpen.

*Rechterlijke Bevoegdheid.* Al wat « den rivieren toebehoorde », in den ruimsten zin opgevat, werd door den « wet » in eerste instantie geoordeeld. Niemand mocht zich tot een ander tribunaal wenden, deed hij het wel dan trof hem een boete van drie pond parisis en zou hij gedurende 40 dagen zijn nering laten (37); zoo ook was het de « wet » verboden iemand anders dan schippers te « hooren », alhoewel hier nochtans geen onderscheid gemaakt werd tusschen vrije en onvrije schippers (38). Zoo merken wij hoe in 1432 een proces hangende is

(28) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(29) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 2 r<sup>o</sup>.

(30) ib., fol. 3 v<sup>o</sup>.

(31) ib., fol. 1 v<sup>o</sup>.

(32) ib., fol. 2 r<sup>o</sup>.

(33) S. G., Jaar. Keure, 1476-77, fol. 20 r<sup>o</sup>, 1476 17 September.

(34) ib., fol. 20 r<sup>o</sup>, 1476 17 September.

(35) S. G., Jaar. Keure, 1391-92, fol. 54 v<sup>o</sup>, 1391 12 September.

(36) DE POTTER, IV, blz. 581, 1360 14 Juli.

(37) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(38) De onvrije schippers maakten geen deel uit van het schippersambacht, om reden dat zij de « vryhede » t.t.z. de voorrechten der nering niet bezaten. Zij vormden derhalve een gemeenschap op zichzelf en zullen op het einde der 15<sup>e</sup> eeuw een alleenstaande en officieel erkende nering in het licht roepen.



tusschen de onvrije en vrije schippers, waarbij eerstgenoemden meenden « nyewers te wette te stane dan alleenlic voor scepene vander Kuere ». Maar aldus vatten het de vrije niet op en « dede verandwoorden dat hij ende zijne voorsaten dberecht van ichelijken musecen ende anderen contrarierende der vrijheit van ziere voors, neeringhe ghehadt hadden ». De schepenen nemen de stelling der vrije schippers aan met gevolg dat de onvrije aan de rechtbank van het ambacht onderworpen worden (39). In 1451 echter slaan de vrije schippers een geheel anderen toon aan. Dan verklaren zij juist het tegenovergestelde! Het gaat er hem namelijk om uit te maken of Willem Everwyn, fs. Willems, vrij schipper is of niet. Deze Willem Everwyn wil dit bewijzen aan de hand van getuigen, maar de deken wil daar niet van hooren « mids dat zij gheene vrije sciplieden en waren, zegghende dat hij gheene beleeden soude dan die vrij waren in de zelve neeringhe ». De Breede Raad (40) nochtans bekrachtigde de uitspraak der schepenen van 1432 en besloten « dat zij gehouden werden den voornoemden Willem recht ende wet te doene up zijn versouc ende voorstel binnen XIII daghen eerstcommende, ende te hooren orconscip ende informacie naer de costume vanden zoldere, t'elcx rechte, alzo wel vrije sciplieden als onvrije ende onvrije als vrije weerdich van trauwen ende gheloeve » (41).

Die rechtspraak van deken en gezworenen was echter heel gering, en betrof slechts zaken van inwendigen aard, zooals twisten tusschen de vrije schippers onderling, koopen en verkoopen van schepen en getouwen, verwisselen van schepen, en onregelmatigheden die op de rivieren gebeurden (42). Hadden de oneenigheden een meer ernstig en uitwendig karakter, zooals bv. een proces met een ander ambacht, dan kwamen de « questies » ofwel voor de schepenen van der Keure, ofwel voor de « ghemeenen dekenen » (43). Had het geschil een nog breeder uitzicht, zooals een debat tusschen de schippers van twee steden, dan werden de beide partijen voor den Raad van Vlaanderen gebracht.

(39) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1432 22 October.

(40) De Breede Raad of Collatie was de rechtbank der neringen, samengesteld uit de « ervachtege poorters », den overdeken der neringen, de 53 kleine dekenen, den deken der wevers samen met zijn gezworenen en den deken der 5 neringen met zijn gezworenen. De Collatie vergaderde op den « zolder », het bovenste verdiep van het schepenhuis der Keure.

(41) S. G., Wijsdommen der neringen, fol. 105 v<sup>o</sup>.

(42) S. G., reeks 180, n<sup>o</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(43) Onder « ghemeenen dekenen » verstaat men alle dekenen der stad, dewelke deel uitmaakten van den Breeden Raad.

## DE STEDÉHOUDER.

Het kon voorkomen dat de deken in de onmogelijkheid gesteld was zijn ambt waar te nemen, daar hij zich dikwijls, door zijn schippersbedrijvigheid, in beslag genomen, buiten de stad bevond (44). In dergelijke gevallen trof men dan naast de gezworenen een « stedehouder » aan, dewelke volledig de bevoegdheid van den deken in handen had.

Geen enkel document nochtans stelt ons dezen ambtenaar concreet en in zijn geheel voor. Wij weten hoegenaamd niet op welke wijze hij verkozen werd, hoe lang hij zijn amot. uitoefende, welke zijn juiste bevoegdheid was. Wij veronderstellen derhalve dat hij den deken bijstond in zijn functies, hem soms verving, en gerecruteerd werd onder de gezworenen (45), maar algeheele zekerheid hebben wij daaromtrent niet (45bis).

## DE HUISMEESTERS.

Zooals wij hooger reeds gelegenheid hadden er op te wijzen, ging men na de aanstelling van deken en gezworenen over tot de verkiezing van de drie « huismeesters », ook « bewarers » of « gouverneurs » genaamd (45ter).

Elk lid had zijn eigen vertegenwoordiger (46), terwijl aan ieder van hen een bepaalde taak opgelegd was. Een huismeester hield toezicht op het armenhuis (47), een tweede op de vergaderzaal, de derde op de kapel (48).

De bevoegdheid van de huismeesters was tamelijk groot; vooreerst waren zij de plaatsvervangers en vertegenwoordigers van de wet in de ondergeschikte en hun respectievelijk toegewezen gebouwen; daarmede was verbonden, dat alles wat rechtstreeks of onrechtstreeks in betrekking kwam met het « scipliedenhuus », in zijn uitgebreidste beteekenis — het omvatte zoowel het armenhuis als het vergaderlokaal — aan hun

(44) S. G., Jaar. Keure 1483-84, fol. 78 r<sup>o</sup>, 1483 22 December.

(45) S. G., Jaar. Keure 1479-80, fol. 141 r<sup>o</sup>, 1480 19 April.

(45bis) Slechts vijf gevallen van plaatsvervangers zijn ons bekend: 1359-60, Jan van Aerszele voor Hendrik Eekaard; 1476-77, Jan Meuleneer voor Lieven Haddin; 1478-79, Simen Lippens voor Frans van de Velde; 1479-80, Gillis de Wale voor Jan Obrecht; 1485-86, Jan Stulpaart voor Jooris van der Eeken.

(45ter) S. G., reeks 180, n<sup>o</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(46) ib., fol. 1 r<sup>o</sup>.

(47) S. G., Jaar. Keure 1490-70, fol. 112 r<sup>o</sup>, 1470 3 Juli.

(48) S. G., Jaar. Keure 1442-43, fol. 146 v<sup>o</sup>, 1443 3 Juli.

toezicht onderworpen was, zooals bv. verkoopen, koopen of verpachten van grond (49), het koopen van renten (50), het innen van boeten (51).

Na hun ambtsjaar dienden zij, evenals de gezworenen, drie jaar te wepelen (52) en acht dagen voor de verkiezing van het nieuwe bestuur rekening voor te leggen van de administratie van het huisgoed (53), terwijl de nieuwverkozenen hun eed aan den deken en de gezworenen zouden afleggen (54).

## DE LIEFMEESTERS.

Zooals de naam het heel duidelijk aantoonde, stonden deze personen in betrekking met de Lieve. Weinig is ons nochtans daaromtrent bekend. Hoe talrijk ze waren? Wie ze waren? blijven ons zoovele opene vragen. Ze schijnen niet rechtstreeks van het ambacht deel te hebben uitgemaakt, slechts eenmaal werd van hen melding gemaakt in de « vryhede » (schippersstatuten).

Wij vermeenene dat ze aangesteld werden door de stad, om reden dat de Lieve en toebehoorten eigen bezit waren van de stad (55), logischerwijze mogen wij dan ook daaruit afleiden dat de toezieners der Lieve stedelijke van overheidswege aangestelde ambtenaren waren. Er dient echter hierop gewezen dat de liefmeesters slechts één enkele maal in de stadsrekeningen vermeld worden, wanneer zij op kosten van de stadskas gekleed worden (56).

Tenslotte kunnen wij er aan toevoegen dat er meer dan twee liefmeesters waren, in dien zin immers getuigt volgende tekst: « jeghen Wouter vander Sickelen ende meester Lauwereinse, den coepman, over hemlieden ende hare medeghesellen als liefmeesters » (57). Na hun ambtsjaar moesten zij vier jaar wachten vooraleer zij opnieuw konden herkozen worden (58).

(49) S. G., Jaar. Keure 1391-92, fol. 54 v<sup>o</sup>, 1391 12 September.

(50) S. G., Jaar. Keure 1469-70, fol. 112 r<sup>o</sup>, 1470 3 Juli.

(51) S. G., reeks 180, n<sup>r</sup> 2, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(52) S. G., reeks 180, n<sup>r</sup> 2, fol. 1 v<sup>o</sup>.

(53) *ib.*, fol. 1 r<sup>o</sup>.

(54) *ib.*, fol. 1 v<sup>o</sup>.

(55) BOES, J., *De Lieve*, in B.S.G. (1929), blz. 29.

(56) S. G., Stadsrekeningen, n<sup>r</sup> 16, 1443-44, fol. 142 r<sup>o</sup>.

(57) S. G., Jaar. Keure 1438-39, fol. 190 r<sup>o</sup>, 1440 23 Oktober. Deze personen behooren niet tot het schippersambacht.

(58) S. G., reeks 180, n<sup>r</sup> 2, fol. 1 v<sup>o</sup>.

Hun bevoegdheid was geheel en al bepaald door en verbonden aan de Lieve. Zij waren de plaatsvervangers en vertegenwoordigers van de schepenen (= de stad), zoowel het financieel als het rechterlijk beheer hadden zij in handen, zij verpachtten de Gentsche bezittingen te Damme (59) (spei, huizen), zij verkochten de « vrijheid » (60), zij inden de boeten, en niet de pachters van de Lieve (61), terwijl zij er bovendien voor zorgden dat de ordonnantiën stipt werden nagevolgd, dat geen schepen getrokken werden door paarden, tenzij met hun toestemming (62), dat de schepen de geeischte ijkmerken vertoonden (63). De schaarschte der bronnen laat echter niet toe ons nader uit te spreken.

#### DE « CNAPE ».

Als laatste en laagste persoonlijkheid hebben wij tenslotte den « *cnape* ». Hij stond als loopjongen ter beschikking van het bestuur. Zijne bedrijvigheid beperkte zich slechts tot kleine karweitjes, waaraan geen overdreven waarde dient gehecht.

Langs hem om kwam de deken in contact met de suppoosten van de nering; alwie, op zijn bevel, door den « *cnape* » opgeroepen, zich niet aanmeldde, verbeurde vijf schellingen parisis (64). Indien een koopman een schip zocht om zijn goederen te vervoeren en dit ter kennis van den deken bracht, werd den knaap opdracht gegeven om den eersten in den « toert » te vragen of hij den last wou aanvaarden; weigerde deze, dan ging hij naar den volgenden tot hij een schip ter beschikking van den koopman stellen kon (65).

Uit deze beschouwingen blijkt dus ten volle het federatief karakter van het ambacht. Zij vormt een kleine gemeenschap, als het ware een groote familie, waarbinnen elk lid zijn bestaansmogelijkheden en de toekomst verzekerd wordt. Zij heeft haar eigen leiders, haar eigen wetgevers, haar eigen rechters, dewelke in een lichaam vereenigd, de « wet », alle activiteit tot zich trekken, alles convergeert naar dit centrum, naar daar stroomen alle krachten, vandaar vloeien alle krachten weg. Het

(59) BOES, J., *De Lieve*, blz. 29.

(60) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1421 28 Mei.

(61) S. G., reeks 108 n<sup>r</sup> 2, fol. 27 r<sup>o</sup>, 1411 6 Juli.

(62) *ib.*, fol. 73 r<sup>o</sup>, 1420 15 Mei.

(63) *ib.*, fol. 103 r<sup>o</sup>, 1431 18 Augustus.

(64) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 2 r<sup>o</sup>.

(65) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 13 v<sup>o</sup>.

is het hart, dat geheel de nering leven geeft en het als een persoon tegenover den buitenwereld stelt. Daarin schuilt de buitengewone en bewonderingswaardige sterkte van het ambacht, gezien daardoor in tijd van nood een vlug en krachtdadig optreden verzekerd is, maar tevens een groot gevaar. De geheele gemeenschap overgelaten aan één macht leidt steeds tot uitersten, zoowel in gunstigen als in ongunstigen zin, daar die temperende factoren ontbreken, dewelke het evenwicht herstellen en de vinnige hoeken afronden. Dikwijls is het aan die absoluut eenzijdige gedachtenvorming te wijten geweest, dat de Vlaamsche ambachten meermaals die gevreesde « wapenynghen » ontketend hebben, gedrongen door een blind en onwrikbaar vertrouwen in hun leiders.

### ECONOMISCHE SAMENSTELLING.

Wij willen hier vooraf doen opmerken, dat de drieledige indeeling van het schippersambacht in lid der pleitenaars, lid der Durmeschepen en lid der knapen (66), niet verward mag worden met de courante en traditioneele indeeling in meesters, gezellen en leerlingen, zooals die aangetroffen wordt in bijna elke andere nering. Op het eerste zicht immers zou men geneigd zijn deze twee reeksen met elkander te versmelten, eenigszins daartoe geholpen door het feit dat het eerste lid uitdrukkelijk in de documenten van den tijd als « meesters » aangeduid wordt (67), terwijl anderzijds de bedrijvigheid van het derde lid wel in overeenstemming kan gebracht met deze der gezellen, welke hierin bestaat dat zij de meesters behulpzaam zijn. De struikelsteen is echter het lid der Durmeschepen, hetwelk onmogelijk met den groep der leerlingen kan vereenzelvigd.

Die twee totaal verschillende samenstellingen zijn echter op zulkdanige wijze met elkander verbonden, dat zij een vast geheel vormen op deze wijze voorgesteld :

- 
- (66) S. G., Jaar. Keure 1479-80, fol. 93 r<sup>o</sup>, 1479 23 December; reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1464 15 September. Een bijna analoog verschijnsel doet zich voor in het schippersambacht van St. Omaars, daar onderscheidt men in « scoudenaars » (scoude, schip van drie vaten wijn), in « yckenaars » (ycking, schip van zes vaten wijn), en later de « bélandriers ». PAGART D'HERMANSART, *Les anciennes Communautés d'Arts et Métiers de St. Omer*, St. Omer, 1879-1881, blz. 343.
- (67) S. G., *Wijsdommen der Neringen*, fol. 14 v<sup>o</sup>, 1358.

2 <sup>e</sup> lid Durmeschepen	}	Meesters
1 <sup>e</sup> lid pleitenaars		
3 <sup>e</sup> lid knapen		Gezellen
		Leerlingen

De oorsprong van die drieledige indeeling is waarschijnlijk gesteund op traditie en klimt ongetwijfeld op tot vóór de eigenlijke vorming van de nering. Dan reeds zal de drang bestaan hebben tot een natuurlijke en spontane regeling der scheepvaart. De groote schepen, zooals pleiten, hebben voortdurend het vervoer op Leie en Schelde geregeld, Gent met Henegouwen en Noord-Frankrijk verbindend, terwijl de veel kleinere seien en Durmeschepen in mindere mate daar zijn voorgekomen, maar voornamelijk de verbinding tusschen Gent en de Vier-Ambachten bewerkstelligd hebben langs de noordelijke rivieren, waarvan de Durme en de Burggravenstroom de voornaamste waren (68). De naam van een rivier, de Durme, in de ruime geographische draagwijdte van het woord (69), is overgegaan op het schip, hetwelk meest in dit vaargebied voorkwam (70). Wanneer dan later door het graven van de Lieve eindelijk de langverwachte rechtstreeksche verbinding met de zee tot stand gekomen was, waardoor, om zoo te zeggen, de prachtigste parel aan de kroon werd gehecht en Gent, « *assise et située en la croix du ciel* » (71), door haar machtige ligging de bewondering en afgunst van elke stad afdwong, en vermits de pleiten de toegang tot de Lieve ontzegd waren, hebben de Durmeschepen zich ipso facto in dit kanaal op dergelijke wijze genesteld en dit als hun eigen gebied gaan beschouwen, dat wij ze in de XIV<sup>e</sup> en de XV<sup>e</sup> eeuw nauw verbonden en tot een geheel vergroeid met de Lieve aantreffen. Waaruit dan die voortdurende geheel de Middeleeuwen door merkbare antithese zal vooropkomen van Lieve-Durmeschepen en Leie-Schelde-pleiten. Dit is ongetwijfeld de basis van

(68) Over die rivieren kan men de studie raadplegen van A. VAN WERVEKE, *Etude sur le cours de l'Escaut et de la Lys-Durme au Moyen-Age à Gand et en aval*, Bruxelles, 1892 in-8<sup>e</sup>.

(69) De naam Durme had in het midden der Middeleeuwen een zeer ruime betekenis en werd zelfs gebruikt om een deel van de Leie, de Schipgracht, de Moervaart en de eigenlijke Durme aan te duiden; later is de scheiding doorgedrongen en heeft men aan die rivieren hun eigen respectievelijken naam toegekend. cfr. A. Van Werveke, o.c.; blz. 11-14.

(70) Een analoog verschijnsel bevestigden wij eveneens bij den woordelijken overdracht van « *scarpe* » en « *Ertvelde* » op die schepen dewelke met die rivier of plaats een nauw verband uitmaken.

(71) FROISSART ed. K. DE LETTENHOVE, Bruxelles, 1867-77, Ia, blz. 307.

de drieledige structuur van het ambacht. Het derde lid alsdan werd gevormd door de knapen, « *dewelke noch pleiten, noch sneyscepen en vermoghen te voerne* » (72). In 1358 treffen wij voor de eerste maal deze indeeling in officieele oorkonden aan, en dan nog wel in een vonnis — is het toeval? — tusschen de meesters en de Durmeschippers (73).

Alvorens echter tot de rechstreeksche studie van elk lid afzonderlijk over te gaan, oordeelen wij het niet ongeschikt hier een kort overzicht te geven van de in de Middeleeuwen en vooral in het Gentsche gebruikte schepen. Zooals men reeds heeft kunnen opmerken waren de meest voorkomende vaartuigen de « *pleyte* », het « *Durmeschip* » en de « *sey* ». Later is echter het onderscheid tusschen beide laatsten verloren gegaan en zijn de termen door en naast elkaar gebruikt.

*De Pleite.* Geen enkel document uit den tijd zelf geeft ons dien-aangaande een precieze voorstelling. Het eenige wat wij daaromtrent weten, is dat de pleite een vracht kon dragen welke gelijkstond aan deze van drie honderd karren (74). Daarenboven wordt er in de scheepvaart-regeling van Leie en Schelde gewag gemaakt van pleiten die meer dan 65 vaten wijn laden en 140 mudden koren (75), hetgeen ongeveer overeenstamt met een last van 63.000 kg. (76).

*De Sei.* Dit schip was veel kleiner dan de pleite. Van dit vaartuig hebben wij een zeer duidelijk beeld verkregen vooral wat zijn draagkracht en grootte betreft. In de Jaarregisters komen er verschillende koopakten voor waarin den omvang van het schip aangegeven wordt, zoodat het ons mogelijk geweest is, wat dit punt betreft, tot een goed einde te komen.

De sei was ongeveer 19,50 meter lang, 2,50 meter breed en 1 meter diep, en kon een maximumvracht dragen van 45 mudden (77), t.t.z ongeveer 20.250 kg.

(72) DE POTTER, III, blz. 37.

(73) S. G., Wijsdommen, fol. 14 v<sup>o</sup>, 1358.

(74) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 19, 1497 24 Maart (n.s.).

(75) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 2 v<sup>o</sup>-3 r<sup>o</sup>.

(76) 1 mudde = 643 lt. = pl. m. 450 kg.

1 ton = pl. m. 970 kg., cfr. Gentsche Reductietafel.

Wij hebben kunnen vaststellen dat 1 ton = pl. m. 2 mudden

bv. 5 vaten wijn = 10 mudden graan (WOLTERS, I, blz. 33).

17 » » = 34 » » (WOLTERS, I, blz. 43).

65 » » = 140 » » (reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 2 v<sup>o</sup>).

(77) WOLTERS, M.J. *Recueil des Lois, Arrêtés, Règlements, etc. de la Fl. Orientale, Gand, 1867-74, I, blz. 43, 1465 14 Augustus.*

In de XV<sup>e</sup> eeuw echter worden de termen sei (of snei) en Durmeschip door en naast elkaar gebruikt (78), beide woorden hebben dezelfde draagwijdte, zoodat men reeds in een privilegiebrief van 1502 te lezen kreeg « de ghone vanden anderen lede voerende scepen ghenaemt Duermescepen, die men heet sneys » (79). Daarbij kwam dan nog dat in 1450 een voorgebod uitgevaardigd werd, waarin de schepenen bepaalden dat de Durmeschepen en seien eenzelfde grootte zouden hebben (80), zoodat het materieel onmogelijk was een onderscheid tusschen beiden af te teekenen. Wij laten hier ten overzichtelijken titel een tabel volgen, waarin wij de verschillende maten aangeven uitgedrukt in voeten (81), met de omzetting in ons modern stelsel.

	lengte		breedte		diepte	
1448 (82)	65 voeten	19,37 m.	8,5 voet.	2,53 m.	3 v. 1 d.	0,91 m.
1460 (83)	63 »	18,77 m.	8,5 »	2,53 m.	3 v. 2 d.	0,94 m.
1481 (84)	67 »	19,96 m.			37 d.	0,99 m.
1482 (85)	67 »	19,96 m.	8,5 »	2,53 m.	37 d.	0,99 m.
1484 (86)	66 »	19,66 m.			37 d.	0,99 m.
1488 (87)	69 »	20,56 m.	9 v. 2 d.	2,72 m.	4 voeten	1,18 m.
1489 (88)	66 »	19,66 m.	8,5 voet.	2,53 m.	37 d.	0,99 m.
1489 (89)	66 »	19,66 m.	8,5 voet.	2,53 m.	36 d.	0,97 m.
1490 (90)	70 »	20,86 m.	9 v. 2 d.	2,72 m.	40 d.	1,08 m.

*Het Durmeschip.* Naar de waterloopen maakte men een onderscheid tusschen eenerzijds het Durmeschip dat in de Leie, Schelde en Lieve vaarde, en anderzijds het Durmeschip dat alleen in de Lieve voorkwam. Het eerste had drie ijkingen, en wel op vijf, zeven en zeventien vaten, het tweede slechts twee, namelijk op vijf en zeven (91). In 1465 werd bepaald dat eveneens de Durmeschepen der Lieve drie ijkingen zouden dragen, en boven de reeds twee vernoemde een van « 45 mudden coorens

(78) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 10 v<sup>o</sup>.

(79) DE POTTER, III, blz. 37.

(80) S.G., Jaar. Keure 1460-61, fol. 11 r<sup>o</sup>, 1460 17 September.

(81) 1 voet = 11 duimen = 0,298 m.

(82) S. G., Jaar. Keure 1447-48, fol. 88 v<sup>o</sup>, 1448 10 Februari (n.s.).

(83) ib., 1460-61, fol. 11 r<sup>o</sup>, 1460 17 September.

(84) ib., 1481-82, fol. 26 v<sup>o</sup>, 1481 3 Oktober.

(85) ib., 1481-82, fol. 113 r<sup>o</sup>, 1482 13 Februari (n.s.).

(86) ib., 1483-84, fol. 202 r<sup>o</sup>, 1484 9 Juni.

(87) ib., 1488-89, fol. 40 r<sup>o</sup>, 1488 24 Oktober.

(88) ib., 1488-89, fol. 70 v<sup>o</sup>, 1489 7 Februari (n.s.).

(89) ib., 1488-89, fol. 98 r<sup>o</sup>, 1489 18 April.

(90) ib., 1490-91, fol. 30 v<sup>o</sup>, 1490 13 November.

(91) S. G., St. Janshuis, charters n<sup>o</sup> 155, 1464 10 April.



ghendscher maten » of van zeventien vaten wijn zouden vertoonen (92).

Het had doorgaans een lengte van 62 voeten (18,47 m.), een breedte van 8 voeten (2,38 m.) en een diepte van 3 voeten en 2 duimen (0,94 m.) (93). Daar er echter gevaar bestond dat de schepen wegens een te grooten vrachtsinhoud zouden zinken, werd er in 1460 een voorbod uitgevaardigd volgens hetwelk van nu af aan de vaartuigen een minimumlengte moesten hebben van 18,77 m., een breedte van 2,53 m. en een diepte van 0,94 m. (94), terwijl in 1464 de schipmakers verboden werd schepen te maken langer dan 19,07 m., breeder dan 2,38 m. en dieper dan 0,94 m. (95); gezien anders de scheepvaart in de Lieve gevaar liep gestremd te worden (96). De pleiten werden voortgetrokken door paarden, hetgeen men noemde « mennen » (97), de seien en Durmeschepen door mannen (deze taak was voorbehouden aan de knapen) (98). In beide gevallen nochtans werd de arbeid vergemakkelijkt door het opvangen van den wind door middel van het zeil.

De Durmeschepen, en waarschijnlijk wel alle schepen, alvorens te water gelaten te worden, werden van een ijkteeken voorzien. In 1429 werd dienaangaande door een voorbod bepaald, dat elk schip drie ijkingen diende te dragen, namelijk een van vijf « vaten wijns », een van zeven en een van zeventien. Naargelang men zijn schip op een van die drie maten liet iken, plaatste men respectievelijk vijf, zeven of zeventien vaten van « poytau » (99) vol water in het ruim. Het teeken, het-

(92) WOLTERS, I, blz. 43, 1465 14 Augustus.

(93) S. G., reeks 108, n<sup>o</sup> 2, fol. 94 v<sup>o</sup>, 1429.

(94) S. G., Jaar. Keure 1460-61, fol. II r<sup>o</sup>, 1460 17 September.

(95) S. G., St. Janshuis, charters n<sup>o</sup> 155, 1464 10 April.

(96) Naast deze vaartuigen waren er nog tal van andere, ongelukkig ontbreekt ons elk concreet gegeven dienaangaande. Het toltarief van Gent van 1199 (WARNKOEING-GHELDOLF, *Hist. de Flandre*, III, 223) vermeldt schuit, scarpoise, hobort, vlotschip; de bepalingen der scheepvaartregeling in de Leie van 1236 (GILL. V. SEVERËN, *Cartulaire de l'Ancienne Estaple de Bruges*, I, 32) gewaagen van een scandre, danne, herle; het toltarief op de Schelde van 1271 (WARNKOEING-GHELDOLF, o.c. II, 460) spreekt van een neif de Meuse, coghe, escute Louveignouse, neisplate, berch, giener; de Jaar. Keure vermoemen een claddescip (1434-35, fol. 111 r<sup>o</sup>); een balengier (1437-38, fol. 133 v<sup>o</sup>), een vleescute (1456-57, fol. 21 r<sup>o</sup>), een veerscepe (1469-70, fol. 9 r<sup>o</sup>), een hemere (1484-85, fol. 100 v<sup>o</sup>), een dootslach (1484-85, fol. 117 r<sup>o</sup>), een bringandine (1475-76, fol. 49 v<sup>o</sup>), een smacke (1486-87, fol. 155 r<sup>o</sup>), een ingheneere (1475-76, fol. 67 r<sup>o</sup>); tenslotte een almoere en een amescip (Univ. Bibl. Gent, n<sup>o</sup> G 15062, fol. 13 r<sup>o</sup>).

(97) S. G., reeks 108, n<sup>o</sup> 2, fol. 73 r<sup>o</sup>, 1420 15 Mei.

(98) S. G., reeks 156, n<sup>o</sup> 7, fol. 77 r<sup>o</sup>.

(99) Wijn van Poitou.

welk aantoonde hoeveel men laden kon, werd op vier verschillende plaatsen op volgende wijze op de romp geslagen : op 15 voeten van den boeg bracht men aan beide zijden een ijzeren bout aan in een tinnen plaat, en achteraan insgelijks op 8 voeten van den achterstevan. Boven deze vier teekens plaatste men dan de merken der zeven vaten, en daar boven de ijken der zeventien, zoodanig dat men altijd zien kon « teekin van der ykinghen daer up gheladen es » (100).

Het ijken gebeurde « onder den crane », en werd gedaan door twee schipmakers, dewelke jaarlijks benoemd werden, nadat zij onder eed verklaard hadden dat zij hun werk in alle betrouwbaarheid zouden uitvoeren. Voor elk schip dat zij ijkten, ontvingen zij 18 grooten, terwijl aan het Sint-Janshospitaal, wien het ijkrecht toebehoorde, en de vaten leverde, 6 grooten werd uitbetaald; aan « die vanden crane » d.w.z. de kraankinders of wijschrooders, dewelke de vaten laadden en losten, was eveneens 6 grooten toegekend. De totale som van 30 grooten werd betaald door den eigenaar van het schip, daarenboven zou hij ook nog de bouten en de tinnen platen leveren. In geval van bedrog werden de ijkmeesters voor tien jaar verbannen en de ijking ongeldig verklaard, anderzijds zouden de schippers, die hun schip niet ijken lieten, een boete van vijftig pond parisis betalen (101). Toen men echter ontvond dat wel degelijk bedrog gepleegd werd, kwamen de schepenen er toe een nieuw besluit uit te vaardigen : het Sint-Janshospitaal zou de steenen ter beschikking stellen ten gewichte van vijf, zeven en zeventien vaten wijn; voor elk schip ontvingen de broeders 12 schellingen parisis en de ijkers 12 grooten; het teekenen geschiedde op dezelfde wijze, maar om het verplaatsen van de merken te voorkomen werd boven elk merk een leeuw ingebrand, terwijl vóór het ijken twee planken van het dek weggenomen werden om na te gaan of er ergens in het ruim geen gewichten verdoken lagen om aldus het schip een grootere zwaarte te geven en bijgevolg meer te kunnen laden (102). Het systeem van het ijken is te Gent toegepast vanaf 1408 (103). In een voorgebod van dien datum vinden wij voor de eerste maal melding van het merken « ende

---

(100) S. G., reeks 108, n<sup>r</sup> 2, fol. 94 v<sup>o</sup>, 1429.

(101) *ib.*, fol. 94 v<sup>o</sup>, 1492.

(102) S. G., St. Janshuis, charters n<sup>r</sup> 155, 1464 10 April.

(103) Te St. Omaars waren de schippers verplicht onder waarborg hun schip te laten merken door middel van een tinnen roos. PAGART D'HERMANSART, *Les Anciennes Communautés d'Arts et Métiers à St. Omer*, I, 344.

dat men elc schip teekenen sal met eenen ghebrandden teekine dat de stede gheven sal (104). En overeenstemmend met dit gegeven, treffen wij in de stadsrekeningen een post aan in het jaar 1408 : « Ontfanc van den scepen die ghehyct waren bachten Sente Janshuus ende an de Mine-meersch die in de Lieve varen », waarin het ijken van 370 schepen medegedeeld wordt (105).

Wij hebben niet kunnen achterhalen wanneer dit recht in de handen van de Sint-Jansbroeders is overgegaan, noch ter welke gelegenheid. Zeker is het dat reeds in 1411 zij het uitbatingsrecht hebben (106), en dat zij dit in pacht geven onder volgende voorwaarden : de pachter zal zorgen voor 33,000 steenen, voor de werktuigen om die vracht van het eene schip naar het andere te transporteeren, voor al het noodige ijzer en tin, voor de werklieden. Daarentegen zullen de broeders het schip doen zuiveren en « de teekine slaen ». Als vergoeding ontving de pachter de  $\frac{3}{4}$  « vanden baten die vanden scepen commen sal », waarvan hij voor elk schip aan den broeder die toezicht over het ijken hield 4 penningen moest afstaan, terwijl het laatste vierde ten goede van het hospitaal kwam. De eigenaars van de schepen betaalden 8 grooten voor het merken op vijf en zeven vaten en 16 grooten voor de zeventien (107).

---

(104) WOLTERS, I, blz. 33, 1408 7 November en niet 1308 zoals de heer Boes en Gill. van Severen verklaarden, gevolg van een verkeerde lezing.

(105) S. G., rekeningen 1408-9, fol. 166 v<sup>o</sup>. Dit cijfer kan ons evenmin toelaten een statistiek op te maken, gezien daarin eveneens de onvrije als de vrije begrepen zijn.

(106) S. G., reeks 108 n<sup>o</sup> 2, fol. r<sup>o</sup>, 1411 16 Juli.

(107) S. G., St. Janshospitaal n<sup>o</sup> 90, 1413 3 Februari (n.s.).

In 1443 (108) werd de vergoeding voor den pachter teruggebracht tot op de helft (109):

#### DE PLEITENAARS OF « MEESTERS ».

Zij vormden het eerste lid van het ambacht. Van meet af willen wij er hier echter op wijzen dat de benaming « meesters », dewelke eveneens aan dezen groep gegeven werd, de basis is, van veel verwarring, daar men steeds geneigd is beide termen te vereenzelvigen. Er is nochtans een strikt onderscheid te maken; de benaming « meesters » immers wordt in deze beteekenis slechts in beperkten zin aangewend, volgens de eigenlijke interpretatie van het woord evenwel dient ook het tweede lid met den trap van meesters gelijkgesteld. Het onderscheid tusschen pleitenaars en Durmeschippers was slechts van materieelen aard, zooals de eersten de pleiten voerden, zoo voerden de tweeden Durmeschepen, beide groepen waren als meesters erkend.

De activiteit der pleitenaars bestond hierin dat zij « vermoghen te voerne scepen, gheheeten pleyten » (110). Gezien de pleite ten volle verbonden is met de groote rivieren om reden dat zij te groot was voor de Lieve en de noordelijke rivieren, kunnen wij de pleitenaars onmogelijk buiten het kader van het Leie-Scheldesysteem en dezes inwendige

(108) S. G., Jaar. Keure 1442-43, fol. 179 r<sup>o</sup>, 1443 14 Augustus.

(109) Ten documentairen titel geven wij hier een overzicht van de ontvangsten der broeders in verband met het ijken der schepen, zooals dit blijkt uit hun rekeningen:

1425-26	210 grooten	1442-43	6 grooten
1426-27	174 »	1444-45	48 »
1427-28	156 »	1445-46	708 »
1429-30	150 »	1447-48	24 »
1431-32	1652 »	1448-49	24 »
1437-38	189 »	1452-53	48 »
1438-39	30 »	1467-68	54 »
1439-40	54 »	1468-69	225 »
1440-41	3 »	1470-71	284 »
1441-42	30 »	1474-75	228 »
		1485-86	204 »

Op deze getallen kunnen wij echter niet steunen om daaruit het aantal Durmeschippers af te leiden, vermits een schipper meer dan één schip bezitten kon, en tevens daar in deze cijfers eveneens de onvrije schippers begrepen zijn. Het jaar 1431-32 staat buitengewoon hoog verheven boven alle andere, niet als gevolg van een economische omwenteling, maar omdat in dit jaar een nieuw voorgebod betreffend het ijken uitgevaardigd werd. (Reeks 108 n<sup>o</sup> 2, fol. 103 r<sup>o</sup>, 1431 18 Augustus); S. G., St. Janshospitaal, rekeningen n<sup>o</sup> 18-20.

(110) DE POTTER, III, blz. 37.

scheepsvaartregeling beschouwen zoodanig dat wij beide factoren in één geheel behandelen.

Vooreerst onderhield men den « toert ». Dit stelsel, gesproten uit een geest van gelijke arbeidsverdeeling en socialen gelijkheidszin, vatte men aldus op: alle schippers vormden een door de toertrol vastgelegde reeks, zoowel stroomopwaarts als stroomafwaarts; degene, die vooraan lag, had de gelegenheid het eerst te laden, weigerde deze de vracht, dan ging ze automatisch over naar den tweede, weigerde hij echter eveneens, dan liep de « *cnape* » van het ambacht zoover de rij af totdat hij een bereidwilligen schipper aantrof (111), terwijl de moedwillige schippers aan het einde van de reeks geplaatst werden (112).

Kwam een onvrij schipper te Gent aan met een vracht, welke een verdere bestemming had, dan werd de lading getransbordeerd in het schip van hem die « den outsten vanden toure » was (113). Dit is hetgeen men noemt lastbreken, t.t.z. het overladen van een vracht van een onvrij schip naar een vrij. Alwie zijn toert verkocht of verruilde, verloor voor een jaar alle toertrecht (114).

In vele belangrijke steden zelfs, zooals Doornijk, Rijsel, Bèthune en Antwerpen, hadden de vrije schippers getracht hun gebruiken in te burgeren, en daar ook handel en scheepvaart aan de regels van het toertstelsel te onderwerpen. De eerste drie toerten werden door een ordonnantie van Karel den Stoute (1471) afgeschaft, gezien zij van recenten datum bleken en niet op traditie gesteund, terwijl alleen de laatste in stand gehouden werd, zoodanig dat aan elken koopman het recht teruggeschonken werd dien schipper te nemen, met wien hij een redelijk akkoord kon afsluiten (115), m.a.w. de vrije handel, onderhevig aan de concurrentiewet, werd in eere hersteld.

Het vrachtlon der pleitenaars was geregeld naar vier termijnen, de eerste termijn liep van 15 Mei tot « Bamesse » (1 October), de tweede van 1 October tot Sint-Maartensmis (11 November), de derde van 11 November tot 15 Maart, de vierde van 15 Maart tot 15 Mei (116). Naargelang het vervoer in een van die termijnen viel, was het loon van

(111) S. G., reeks 180, n<sup>r</sup> 2, fol. 2 r<sup>o</sup>.

(112) BOES, o.c., blz. 51.

(113) Universiteitsbibl. Ms. G 15062, fol. 4 v<sup>o</sup>.

(114) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 2 r<sup>o</sup>.

(115) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1471 16 Januari (n.s.).

(116) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 12 r<sup>o</sup>.

den schipper bepaald. Wij laten hier een overzichtstabel volgen van het loon der schippers in de XV<sup>e</sup> eeuw per termijn, uitgedrukt in grooten (117) :

	I	II	III	IV
Voor een mudde graan :				
van Doornijk naar Gent	12	14	16	14
van Gent naar Antwerpen	9	10,5	12	10,5
van Gent naar Antwerpen (1471)	8	10	11	10
van Gent naar Mechelen	9	10,5	12	10,5
Voor een vat wijn :				
van Gent naar Doornijk	25,5	30	36	30
van Gent naar Oudenaarde	12,75	15	18	15
van Gent naar Rijsel	25,5	30	36	30
van Gent naar Kortrijk	12,75	15	18	15
van Gent naar Meenen	12,75	15	18	15
van Gent naar Komen	12,75	15	18	15
van Gent naar Wervik	12,75	15	18	15
Voor een waterkuip weed :				
van Doornijk naar Mechelen	14	14	14	14
van Doornijk naar Antwerpen	14	14	14	14

In 1471 werden de vastgestelde loonen afgeschaft, men stond aan den koopman de vrijheid toe met den schipper naar goeddunken den prijs te bepalen, terwijl het tarief der « *reyse* » tusschen Gent en Antwerpen verminderd werd (118).

Een derde punt dat dient behandeld in verband met de pleitenaars omvat de marktschepen. Wij kunnen ons niet heelemaal akkoord verklaren met de stelling van G. Bigwood, als zouden deze schepen een geregelden dienst tusschen twee steden in stand houden en op de marktdagen de granen naar Gent brengen. In 1486, getuigt Bigwood, kwamen er vier respectievelijk van Kortrijk, Oudenaarde, Hulst en Axel (119), terwijl in de XVI<sup>e</sup> eeuw er gestuurd werden naar Oudenaarde, Deinze en Kortrijk (120). In feite echter moet de toestand als volgt voorgesteld worden. In de XV<sup>e</sup> eeuw zijn er schepen, die op de weke-

(117) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 12 r<sup>o</sup>.

(118) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1471 16 Januari (n.s.).

(119) BIGWOOD, G., *Gand et la circulation des grains en Flandre du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> s.*, Stuttgart, 1906, blz. 446.

(120) DE POTTER, III, blz. 31.

lijksche marktdagen van twee bepaalde steden een bestendigen dienst onderhouden. Het marktschip bv. van Mechelen had zoowel op de marktdagen van Gent als van Mechelen het uitsluitelijk recht alle marktgoed te vervoeren, of zooals een tekst zegt: « alle manieren van goede, dat te Ghent zijnde, ghecocht, vercocht, ghemaect ende verwrocht es, zonder fraude oft malicie, ende ghesleten zijn wille inde selve casselrie sonder vorder te gane ende ghevoert te werdene. » (121).

Er waren zes marktschepen, nl. het marktschip van Oudenaarde, van Deinze, van Kortrijk, van Mechelen, van Hulst en Axel, en het marktschip tusschen Doornijk en Oudenaarde genaamd « ketserobins », waarvan de eerste vier eigendom zijn van de nering en onrechtstreeks door haar uitgebaat. Zij werden door loting (122) van jaar tot jaar onder borgstelling verpacht.

### DE DURMESCHIPPERS.

Het tweede lid van het ambacht bestond uit die groep schippers, welke de Durmeschepen of seiers voerden (123). Zooals wij hooger reeds gelegenheid hadden er op te wijzen, is er hoegenaamd geen reden om deze schippers ook niet als « meesters » te beschouwen. Het onderscheid tusschen beide leden beperkte zich slechts tot den scheepsvorm; de eersten hadden pleiten, de tweeden seien, beiden hadden dezelfde rechten en plichten, beiden waren heer en meester op eigen schip.

Het valt dus licht te begrijpen dat beider reglementeering slechts in zoover zal verschillen als de statuten der twee vaargebieden verschillen. Wij zullen derhalve dezelfde methode en orde volgen als in het eerste gedeelte, zoodanig dat het contrast nog sterker zat uitkomen.

Vooreerst werd ook in de Lieve de toert in eere gehouden, hetgeen, na wat gezien is in verband met de pleitenaars, onvereinigbaar is met de theorie der materieele noodwendigheid, als zou door de geringe breedte van het kanaal de schippers verplicht zijn de een na den anderen te varen. Wij houden het echter voor vaststaand dat in de Lieve twee schepen naast elkander varen konden (124). De eenige en ware basis van het toertstelsel spruit voort uit den geest van den tijd, uit een

(121) DE POTTER, III, blz. 31.

(122) S. G., Jaar. Keure 1480-81, fol. 25 v°, 1480 4 October.

(123) DE POTTER, III, blz. 37.

(124) BOES, De Lieve, blz. 18.

idealisme, hetwelk wij voortdurend het ambachtregiem voelen doorstroomen, uit een ongeëvenaarden drang naar een gelijke en rechtmatige arbeidsverdeling: aan elk lid evenveel recht en evenveel werk verschaffen, dit vormt den grondslag van het stelsel. Hier komt echter iets specifiefs en eigen aan de Lieve op den voorgrond, daar geen onderscheid gemaakt werd tusschen vrije en onvrije schippers, alhoewel nochtans een artikel van het reglement bevestigt « dat nyement en sal houden gheene scepe in de Lieve varende, no te deele no ter huere, hy en sy vry int ambacht » (125),<sup>3</sup> bovendien moet aan den term « onvrij » zelfs de meest ruime beteekenis worden toegekend, want men bedoelde daardoor niet alleen de onvrije Gentsche schippers, maar ook degene die het poorterschap niet bezaten (126).

Niet alleen te Gent, maar ook te Brugge en te Damme werd het toertstelsel gehandhaafd (127), zelfs heeft de nering dit systeem willen uitbreiden over alle steden waarin haar suppoosten werkzaam waren: herinneren wij ons even de pogingen in dien zin gedaan te Doornijk, Rijsel, Béthune en Antwerpen, maar die door toedoen van Karel den Stoute vrijdeld werden (128). De onvrije schippers, dewelke op het einde der XV<sup>e</sup> eeuw reeds een « ghemeene gheselscepe van den onvryen sciplieden tourt houdende in de Lieve » (129) in het leven geroepen hadden, dreven de « onbeschaamdheid » zoover te eischen dat alle koopwaren, die te Gent aankwamen, zouden verbodemd worden en overgeladen in het schip van den eersten toertenaar, waarbij zij de meeste kansen hadden, vermits zij in de meerderheid waren. Dat de vrije schippers het daarmee niet eens waren dient niet onderstreept, en terecht. Het toertrecht rustte slechts op koopwaren te Gent verkocht of gekocht en met verdere bestemming naar Brugge, Damme of Sluis, maar niet op goederen die van « boven » kwamen, t.t.z. van Antwerpen, Rijsel, Béthune, enz., uitgezonderd wanneer niet-vrije schippers deze aanbrachten. De schepenen gingen met deze zienswijze akkoord en beslisten dat de vrije schippers een « *lieflast* » aanvoeren mochten van Béthune of Rijsel van ten hoogste 30 mudden koren Gendsche maat zonder dat dit

(125) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 21 r<sup>o</sup>.

(126) S. G., Rekeningen 1420-21, fol. 301 v<sup>o</sup>.

(127) WOLTERS, I, blz. 33, 1408 14 December.

(128) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1471 16 Januari (n.s.).

(129) S. G., Jaar. Keure 1471-72, fol. 66 r<sup>o</sup>, 1472 29 Januari (n.s.), Jaar. Keure 1469-70, fol. 114 v<sup>o</sup>, 1470 16 Juni.



diende overgeladen te worden (130). In 1471 bekrachtigde Karel den Stoute die uitspraak, en stond toe dat de « dornekins » (131), welke graan geladen hadden te Dowaaï en Valenciennes, door Gent naar Brugge vaarden zonder last te breken, zooals ten ander ook aan de dornekins van Rijsel en Bêthune toegelaten was (132).

Het ladingsvermogen der Durmeschepen was zeer nauwkeurig en tot in de minste bijzonderheden omschreven, gezien de draagkracht, wegens de geringe diepte der Lieve, beperkt was, en elke onvoorzichtigheid groote en onaangename gevolgen met zich kon medebrengen. Aldus bepalen de statuten der Lieve dat geen schipper meer dan vijf vaten wijn of andere koopwaren gelijk aan dit gewicht zal mogen laden, al wat meer is zal aangeslagen worden ten koste van den schipper. Toch was het de vrije Durmeschippers, die van « boven » kwamen, toegelaten 9 vaten weed te hebben in plaats van 7, terwijl zij van Brugge, Damme of Sluis op het gewicht van 6 vaten bevrachten mochten « ter Leye-waert » (133), waardoor zij dus eenigszins ten overstaan van de onvrije bevoordeeligd werden (134).

Dat weinig om deze bepaling gegeven werd, blijkt uit de veelvuldige verordeningen dienaangaande. In 1382 werd dit besluit voor de eerste maal door de schepenen en Philips van Artevelde getroffen; als sanctie zou de schipper gedurende 40 dagen in hechtenis genomen worden, en nadien zou hij dan nog gedurende 40 dagen zijn nering laten, wat de geldboete betrof, deze kon nog niet vastgesteld worden, daar men het daarover niet eens was, de regeling ervan werd uitgesteld totdat het leger terug binnen de stad gekomen was (135). Niettegenstaande deze onbetwistbaar zware tegenmaatregelen, gingen de schippers kalm

---

(130) S. G., Jaar. Keure 1471-72, fol. 66 r<sup>o</sup>, 1472 29 Januari (n.s.).

(131) Waarschijnlijk Durmeschepen.

(132) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1471 16 Januari (n.s.).

(133) S. G., reeks 108 n<sup>r</sup> 2, fol. 103 r<sup>o</sup>, 18 Augustus.

(134) Het gewicht der overige goederen was aan de hand van de waardeschaal « vijf vaten » omgerekend. Met vijf vaten werd gelijkgesteld 10 mudden koren (Gendsche maat), 3 last haring, 500 berderen, 40 vaten boter, 5 last droogen haring, 5 last asch, 10.000 ijzers, 60 koppelen fruit, 1 muddle appelen, 7 vaten weed, 36 vaten Oostersch bier, 33 vaten Hamburgsch bier. Vet, kaas, lood, tin, Engelsche, Schotsche en Spaansche wol, Iersche, Schotsche, Portugeesche en Hollandsche huiden werden per wagen en niet per schip vervoerd (reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 30 r<sup>o</sup>-32 r<sup>o</sup>, cfr. WOLTERS, I blz. 33, 1408 7 November).

(135) VUYLSTEKE, Rekeningen. Tijdvak Philips van Artevelde (1376-89), Gent, 1890, blz. 464, en N. DE PAUW, Cartulaire historique et généologique des Artevelde, Bruxelles, 1920, blz. 371.

met meerlanden voort, en de eene verordening volgde de andere op (136).

Naast die meest voorkomende tonnemaat was er nog een tweede van zeven vaten in gebruik, waarop het toegelaten was turf, hout en steenen te laden (137), en zelfs werd dit in 1480 tot elf vaten gebracht (138), terwijl in 1465 het draaggehalte voor het koren vermeerderd werd tot het gewicht van zeventien vaten wijn (139). En laat het ons hier toegelaten zijn een kleine fout van den heer Boes terecht te wijzen, wanneer hij namelijk beweert, dat geen schepen in de Lieve vaarden met een last grooter dan van vijf vaten, terwijl daarenboven het voorgedod van 1411, hetwelk bepaalde dat geen schip zwaarder zijn mocht dan vijftien vaten, ongetwijfeld een missing in zich gesloten hield (140). Wat het eerste gedeelte van deze aanhaling betreft gelooven wij voldoende bewezen te hebben, dat ook schepen met een grotere inhoudskracht in de Lieve voorkwamen; wat de tweede zinsnede aangaat, vermeenen wij dat de vijftien vaten de maximumzwaarte (141) aanduiden of in moderne termen « de bruto tonnemaat », ten overstaan van de vijf vaten of de « netto tonnemaat ».

Om toegang tot de Lieve te hebben was men verplicht de « vrijheid » te koopen. Zoowel een onvrij als een vrij schipper had daartoe het recht; men betaalde de som van 20 schellingen grooten, waarvan de eene helft den deken der schippers, de andere helft het lid der Durmeschippers ten goede kwam (142). Wij hebben echter niet kunnen achterhalen wanneer en ter welke gelegenheid het ambacht dit recht verworven heeft; immers, gezien de Lieve privaateigendom was van de stad, zal dit recht oorspronkelijk haar toegekomen zijn. Wellicht is dit in verband te brengen met zekere prestaties door de nering volbracht tegenover de stad. In 1421 nochtans werd deze bron van inkomen aan het ambacht ontnomen, derwijze dat een poorter voortaan 10 schellingen betaalde aan de stad en een niet-poorter 20 schellingen (143).

---

(136) 1408 7 November (WOLTERS, I, blz. 33); 1411 16 Juli (S. G., reeks 108 n<sup>r</sup> 2, fol. 27 r<sup>o</sup>); 1419 20 October (Univ. Bibl. G 15062, fol. 38 r<sup>o</sup>); 1429 (S. G., reeks 108 n<sup>r</sup> 2, fol. 94 v<sup>o</sup>); 1431 18 Augustus (S. G., reeks 108 n<sup>r</sup> 2, fol. 103 r<sup>o</sup>).

(137) S. G., reeks 108 n<sup>r</sup> 2, fol. 27 r<sup>o</sup>, 1411 16 Juli.

(138) S. G., reg. BB, fol. 208 v<sup>o</sup>, 1480 26 Februari (n.s.).

(139) WOLTERS, I, blz. 43, 1465 14 Augustus.

(140) BOES, J., o.c., blz. 50.

(141) S. G., reeks 156 n<sup>r</sup> 1, fol. 21 v<sup>o</sup>, 1366 31 Januari (n.s.).

(142) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 20 r<sup>o</sup>.

(143) S. G., Stadsrekeningen 1420-21, fol. 301 v<sup>o</sup>.

Er weze verder opgemerkt, dat een groot onderscheid werd gemaakt tusschen de vrije en de onvrije schippers, want zooals de eersten de « vrijheid » slechts eenmaal kochten en deze dus in feite erfelijk was, t.t.z. dat dit recht automatisch van vader op zoon overging, zoo dienden daarentegen de onvrije steeds afzonderlijk en opnieuw de vrijheid te koopen (144). Dat is dan ook de reden waarom er in de stadsrekeningen geen vrije schippers of tenminste zeer weinig aangetroffen worden, terwijl de groote meerderheid, om niet te zeggen alle koopers, onvrije schippers zijn (145).

Voor de berekening van het loon der Durmeschippers waren niet per jaar vier termijnen voorzien zooals bij de pleitenaars, maar twee voor wat de scheepvaart op de Leie aangaat, die zich uitstrekten van 1 Oktober tot 15 Maart en van 15 Maart tot 1 Oktober (146), en drie voor de scheepvaart op de Schelde (147).

Hierna volgt een schema, dat dagteekent van einde XIV<sup>e</sup> begin XV<sup>e</sup> eeuw:

Voor een « reyse » van Brugge tot Gent 75 grooten (148).

(144) S. G., reeks 180, n<sup>o</sup> 18, 1421 28 Mei.

(145) Vanaf 1420 tot 1429 hebben 29 schippers zich de vrijheid aangeschaft.

1430-39	56		
1440-49	36	1476	-
1450-59	45	1477	1
1460-69	33	1479	214
1470-79	238	1480	48
1480-89	307		
1490-99	112		

Hieruit kunnen wij afleiden dat de scheepvaart der Lieve een kalm en onopvallend verloop heeft gekend tot het einde der XV<sup>e</sup> eeuw. In 1479 zal een volledige kentering intreden zonder dat voorafgaande sporen dit aankondigen, een ware revolutie zal het kalme gedoe der Lieveschippers komen storen. In dit jaar immers stijgt het aantal koopers van 1 tot 214. De oorzaak van die onverwachte heropstanding wortelt voornamelijk in den strijd, welke woedde tusschen Lodewijk XI en Maximiliaan, in de uitgestrekte verwoestingen gepleegd door den koning van Frankrijk in de kastelen van Dowaaï en Rijsel, waardoor de handel totaal lam gelegd werd, zoodat de onvrije schippers een broodwinning gaan zoeken in veiliger oorden. Na de Vrede van Atrecht (1482) zullen dan ook velen naar hun vroegere gewoonten terugkeeren, maar toch heeft die kortstondige opbloei der Lieve nog een paar jaren eenige aantrekkingskracht uitgeoefend, totdat ze op het einde der XV<sup>e</sup> eeuw alle belang verloren heeft en ten slotte een buurtweg geworden is. Cfr. BOES, o.c., blz. 45.

(146) S. G., reeks 180, n<sup>o</sup> 2, fol. 25 v<sup>e</sup>.

(147) S. G., reeks 180, n. 2, fol. 28 v<sup>e</sup>.

(148) S. G., ib., fol. 19 r<sup>e</sup>.

Damme tot Gent 80 grooten } 1409 (149).  
 Brugge tot Gent 92 grooten }

Voor 1 mudde koren van « *boven der Guetghen* »

	minste huur	meeste huur	
tot Damme	30 gr.	36	
tot Brugge	30	36	
tot Gent	15	18	
Voor 1 mudde koren van Rijsel tot Brugge	24	30	
Damme	24	30	
Gent	12	15	
Voor 1 vat weed van Béthune tot Damme	60	60	
Brugge	60	60	
Antwerpen	60	60	
Gent	36	36	
van Rijsel tot Brugge	48	48	
Damme	48	48	
Antwerpen	48	48	
Gent	30	30	
Voor 1 vat wijn van Damme tot Béthune	84	108	
Rijsel	72	96	
Komen	66	78	
Kortrijk	60	72	
Oudenaarde	66	78	72
Doornijk	66	78	72

Rekening houdend met de waardevermindering van het geld, mogen wij wel hieruit afleiden dat het loon der Durmeschippers ongeveer gelijk is aan dat der pleitenaars. Daarenhoven krijgen wij niet alleen een beeld van den import en de economische bedrijvigheid in Vlaanderen, maar tevens een concrete voorstelling van de innerlijke werking en de arbeidsverdeeling in het schippersambacht. Zoo merken wij eenerzijds op, dat de Durmeschippers geen zout vervoerden, hetgeen juist voor het eerste en het derde lid een derde vertegenwoordigde van hun inkomsten (150), dat zij dit brachten van Biervliet langs Antwerpen; dat anderzijds het koren door de Durmeschippers vervoerd werd langs de Lieve; terwijl

(149) WOLTERS, I, blz. 33, 1409 1 Februari (n.s.).

(150) S. G., Jaar. Keure 1479-80, fol. 141 r<sup>o</sup>, 1480 1 April.

de pleitenaars de Schelde langs Antwerpen volgden; dat wijn, haring, boter, bier te Damme geladen werd, en koren en weed afkomstig was van Frankrijk.

## DE KNAPEN.

De « *cnapen* » vertegenwoordigden het derde lid. « Zy vermoghen noch pleyten, noch sneyscepen te voerne » (151). Hun activiteit bestond bijgevolg uitsluitend in het bijstaan van de schippers bij het besturen van hun schip, zooals de huidige matrozen.

In het knaapschap maakte men onderscheid tusschen de « *cnapen* » en de « *alf lieden* » (152), m.a.w. tusschen een vollen en een halven gast. Het verschil was van kwalitatieven aard en, zooals de eene een arbeider was ten volle op de hoogte van zijn stiel maar wegens materiele omstandigheden van het meesterschap uitgesloten, zoo was de andere naar handvaardigheid te plaatsen tusschen een vollen gast en een leerling.

Zooals in alle neringen was het aantal knapen bepaald en aan een vaste ordening onderworpen. Een schip van 140 mudden had 12 « *manne* » aan boord wanneer het stroomopwaarts vaarde, zeven stroomafwaarts en vijf indien het ledig was. Op die wijze was voor alle ladingen het aantal volle knapen bepaald (153). Aan die beslissingen zou men zich houden, zooniet werd en de schipper en de knaap met een boete getroffen.

Niettegenstaande in het reglement van 1503 expliciet vermeld staat dat de knapen geen schip voeren mogen, dienen wij dit toch niet in den strikten zin van het woord op te vatten, veeleer moet deze interpretatie er aan toegevoegd : de gezellen zullen geen *eigen* schip hebben, daarentegen is het hun echter wel toegelaten het schip van een meester te besturen. Zij kunnen hem te allen plaatsen en tijden vervangen, en zelfs in zijn afwezigheid, maar op zijn bevel, een vracht opladen. Zoowel een Dunmeschipper als een pleitenaar was in de mogelijkheid een knaap met het schip weg te zenden zonder acht te slaan op de toertrol, alleen de weduwen moesten de rol volgen en een « *vryen man nemen uut der*

---

(151) DE POTTER, III, blz. 37.

(152) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 14 r<sup>o</sup>.

(153) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 2 v<sup>o</sup>.

tafele » (154). Meteen is het dan ook duidelijk dat zelfs de knapen volgens het toertstelsel te werk gesteld werden, los en onafhankelijk, zonder dat zij aan den persoon van een meester verbonden waren. Na iedere « reyse » waren zij volledig vrij en bleven zij « stilzitten », totdat een schipper hen terug in dienst nam.

Deze toertrol « omme haerlieder neeringhe broederlic te deelne » werd op een zeer willekeurige wijze zonder bevoordeeling en geheel aan het toeval overgelaten opgesteld: de gezellen zouden dobbelen, en degene die « meest oeghen » wierp, stond vooraan in den toert (156). Als hun beurt tot varen gekomen was, werden zij verwittigd door den knaap. Indien een gezel echter na aanwijzing van zijn « reyse », weigerde deze opdracht te vervullen, werd hij achteraan op de roi geplaatst (157).

Het loon van een gezel was tamelijk hoog, en geregeld naar vier termijnen. Daar de knaap door den schipper gehuurd werd, was het deze laatste dewelke de som uitbetaalde, waarvan hij nochtans als vergoeding voor de onkosten, die te zijnen laste vielen voor het onderhoud van zijn gezellen, den prijs van een vat wijn mocht afhouden (158).

Het loon van een gezel was aldus, in grooten :

	I	II	III	IV
Voor een vaart naar Doornijk (159)	102	120	144	120
Oudenaarde	51	60	72	60
op de Leie	68	80	96	80
Mechelen, Antwerpen	90	102	120	102
(heen en terug)				
Mechelen, Antwerpen	54	63	72	63
(heen)				
Brugge (160)	126		126	
Biervliet	120	138	138	120

Tot slot willen wij hier nog aan toevoegen, dat op het einde der XV<sup>e</sup> eeuw de gezellen een afzonderlijk « gheselscepe vanden maets vrien

(154) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 11 r<sup>o</sup>.  
 (155) S. G., ib., fol. 17 r<sup>o</sup>.  
 (156) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 17 r<sup>o</sup>.  
 (157) S. G., ib., fol. 17 r<sup>o</sup>.  
 (158) S. G., ib., fol. 16 r<sup>o</sup>.  
 (159) S. G., ib., fol. 16 r<sup>o</sup>.  
 (160) S. G., ib., fol. 15 v<sup>o</sup>.

sciplieden » (161) gevormd hebben, terwijl zij in 1515 hun « ordinance ende tovereendraghen » ter bekrachtiging en goedkeuring aan de schepenen der stad voorlegden (162), zoodat dus uit het schippersambacht een nieuwe groepeerling, een « officie » gegroeid was, dewelke met haar deken, haar gezworenen, haar vindere en huismeesters een volledig en getrouwe copie van de officieel erkende nering daarstelde.

Wanneer wij aldus eenerzijds de pleitenaars en de Dunmeschippers gelijkstelden met de meesters, anderzijds de knapen met de gezellen, dan blijft er ons alleen nog over den toestand van den leerling te beschouwen, en aan te toonen op welke wijze men langs den eenen kant de « vrijheid » van het ambacht, langs den anderen kant het meesterschap kon behalen.

Om als leerling aanvaard te kunnen worden, diende men den ouderdom van 17 jaar bereikt te hebben en af te stammen van een vrij schipper. Gezien in tegenstelling met de andere corporaties geen inkomgeld geeischt werd, was de toegang tot het ambacht logischerwijze door meer geestelijke hinderpalen afgesloten.

De leertijd duurde drie jaar, gedurende dewelke de leerling bij een vrij schipper inwoonde en er zijn beroep praktisch aanleerde (163). Na zijn leertijd kon hij ofwel meester ofwel, indien hij daartoe de middelen niet bezat, gezel worden, maar eens gezel, was hem natuurlijk de weg tot het meesterschap afgesloten. Om dit te behalen zou de leerling noch meestergeld betalen, noch een proef uitvoeren, hij moest alleenlijk aan de volgende voorwaarden voldoen : het poorterschap bezitten of, zooals de tekst luidt « vuurvast eertvast » binnen Gent wonen (164), den ouderdom van 20 jaar bereikt hebben, gedurende drie jaar het ambacht aangeleerd hebben, een eigen geijkt schip in de rivieren hebben, maar vooral en in den grond kwam het hierop neer, in rechte lijn van een vrij schipper afstammen (165), waaruit dus tenvolle de erfelijkheid en geslotenheid van de nering blijkt. Onbetwist en rechtmatig ging van vader op zoon de vrijheid over, terwijl voor vreemden de toegang volledig afgesloten was. Onder Lodewijk van Male werd dit recht voor

---

(161) S. G., reeks 180/2 n<sup>o</sup> 1, Vrije Schippersmaats, 1492 22 Maart (n.s.).

(162) S. G., reeks 180/2 n<sup>o</sup> 1, 1515 15 Januari (n.s.).

(163) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 10 v<sup>o</sup>.

(164) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 2, fol. 9 v<sup>o</sup>.

(165) Cfr. GAILLARD, *De Ambachten en Neringen van Brugge*, blz. 154, waar dergelijke toestand in voege was.

de eerste maal erkend en bekrachtigd. In een geding hangende tusschen de vrije en de onvrije schippers deed de deken op dit privilege beroep — dat dus theoretisch het oudste officieele document is, maar verloren is gegaan, en bevestigde dat niemand hun nering uitoefenen kon, tenzij hij bewees dat zijn ouders ook het schippersberoep beoefend hadden (166). Men was als het ware in het ambacht geboren.

Praktisch hebben wij de eerste sporen van de geslotenheid kunnen terugleiden tot de jaren 1381-82, dan wordt althans voor de eerste maal melding gemaakt van een onvrij schipper (167), hetgeen wel een extern criterium is van de afzondering (168).

Typisch voor den geest van den tijd is wel de opvatting volgens dewelke de vrijheid niet alleen op de wettelijke mannelijke afstammelingen, maar ook op de bastaarden overging (169). Er diende alleenlijk eveneens onder eed verklaard te worden door de moeder, dat de betrokken persoon den zoon was van een vrij schipper; daarmede waren alle formaliteiten afgeloopen en stond het ambacht en het meesterschap volledig voor hem open. Die laatste bepaling nochtans schijnt aan de nering veel moeite en last berokkend te hebben; er zouden zelfs daarin veel onrechtvaardigheden begaan zijn. Om aan die buitensporigheden een einde te stellen, legden de schippers Karel den Stoute een rekest voor, teneinde aan dit artikel een meer duidelijken en betrouwbaren vorm te geven. Na oneindige beraadslagingen in den Grooten Raad, werd een ordonnantie uitgevaardigd volgens dewelke de echtheid van een bastaardzoon moest geloofd worden op eed van de moeder, bij afwezigheid van de moeder op eed van de meter en den peter, en bij afwezigheid van moeder, meter of peter, dan zouden de vrije schippers zelf onder eed verklaren dat die persoon werkelijk de zoon was van een vrij schipper (170). In 1485 werd die bepaling door Maximiliaan van Oostenrijk bekrachtigd (171). Tenslotte willen wij er nog aan toevoegen dat de

---

(166) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1401 29 April.

(167) S. G., Staten van Goed 1381-82, fol. 4. v<sup>o</sup>.

(168) Deze datum ligt tamelijk ver verwijderd van het privilege van Lodewijk van Male (1357); de Jaarregisters en Staten van Goed echter, waarop wij steunden, vangen slechts met het midden der 14<sup>e</sup> eeuw aan en dan nog onvoldoende en gebrekkig.

(169) DE POTTER, III, biz. 9, 1436 November.

(170) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1475 1 September.

(171) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 19, 1485 21 Juli.



weduwen van vrije schippers « *sittende in ghetrouden bedde sonder ghescheeden te syne* » de nering voortzetten mochten met vrije lieden, zoolang zij weduwen bleven (172).

## DE VOORRECHTEN VAN HET SCHIPPERSAMBACHT

De privilegies der schippersnering hebben een geheel anderen geest en draagwijdte dan van eenig ander ambacht te Gent, en moeten gezien worden niet alleen in het kader van de stad, maar zelfs in het kader van Vlaanderen. Zooals de privilegies der Gentsche neringen slechts een lokaal en stedelijk karakter droegen, zoo waren de vrije schippersrechten van gewestelijken aard. Dit moet natuurlijk in rechtstreeksch verband gebracht worden met hun bedrijvigheid, zij voelden zich thuis op de Leie, Schelde en Lieve, en geheel hun streven en doelstelling was gericht op het monopoliseeren van de scheepvaart vanaf Béthune, Dowaaï, en Rijsel tot Antwerpen, Brugge en Damme; zoodat de geschiedenis van den geprivilegieerden toestand een aaneenschakeling is van processen en debatten tusschen de vrije schippers en deze van andere steden, welke geleid hebben tot de uiteindelijke overwinning der Gentsche schippers.

Reeds in 1357 valt het eerste treffen tusschen Gent en Dowaaï, t.t.z. tusschen twee steden, dewelke eenzelfde doel beoogen: het monopolie van het graanvervoer. Op aanklacht der schippers van Dowaaï om de « *nieuwichede* » ingebracht door de Gentsche schippers, die hierin bestond dat deze het vervoer van alle graan opeischten, besloot de graaf dat van nu af aan de kooplieden van Dowaaï stroomafwaarts Oude-naarde op hun eigen schepen en met eigen lieden varen mochten naar Gent tot « *tusschen brugghen* », zonder dat de Gentenaars hadden tusschen te komen, m.a.w. de kooplieden mochten komen tot de eigenlijke Gentsche haven, tot het heiligdom der vrije schippers, dat zich uitstreckte tusschen de Sint-Michielsbrug en de Appelbrug aan het knooppunt van Leie en Lieve. Indien de kooplieden van Dowaaï hun graan geladen hadden te Doornijk in Gentsche schepen en de Schelde afvaardden,

---

(172) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 2, fol. 5 v<sup>o</sup>.

dan moesten zij hun koopwaar niet overladen in andere schepen, tenzij zij het zelf eischten; en zelfs, indien zij stroomafwaarts Gent bevracht hadden, was het hun toegelaten door Gent te varen zonder last te breken. Alleenlijk voor goederen vervoerd langs de Lieve zouden de vreemde kooplieden Gentsche schepen en schippers gebruiken, daar dit tot hun « vryhede » behoorde, dewelke de graaf bekrachtigde (173).

Uit de wijze van formuleeren kan vooreerst geheel duidelijk afgeleid dat noch in rechte, noch in feite, het stroomgebied Leie-Schelde afgesloten was, vervolgens dat de Gentsche schippers zich tot ideaal stelden hun onbepaalde soevereiniteit over de groote rivieren uit te breiden. Alleen de Lieve was de vrije schippers voorbehouden, wat geheel natuurlijk was, gezien het kanaal eigendom was van de stad, en, in tegenstelling met de Leie en de Schelde, een privaat karakter droeg.

Daarenboven merken wij zeer goed in hun eischen de kern en de basis van hun latere voorrechten en opbloei afgeteekend: geen onvrij schipper zal door de stad varen. Dit recht ligt ten grondslag aan het lastbreken, want gebeurde het dat een onvrij schipper te Gent aankwam met goederen, die een verdere bestemming hadden, dan dienden deze waren getransbordeerd te worden in een boot van een vrij schipper. Tusschen alle Vlaamische steden zal dan ook een vernietigende, egocentrisch gerichte strijd losbranden, om die rivieren als een privaat en eigen toegewezen gebied te mogen aanschouwen. Om dit doel te bereiken zal noch man, noch geld gespaard worden, zoodat de schippers dan ook later terecht in hun statuten zullen mogen getuigen dat zij die privilegies « ten onereusen titel » verworven hebben.

De rechten der schippers werden een eerste maal erkend door graaf Lodewijk van Male. Wanneer? Zonder twijfel tusschen 1357, datum van hooger besproken ordonnantie, en 1379, begin van den oorlog tegen Brugge (het bedoelde document is niet meer voor handen). Wij zijn dan ook de meening toegedaan, dat de graaf zich tot dergelijk besluit heeft laten overhalen rond het jaar 1358, getroffen door de buitengewone prestaties, welke zich de schippers hebben laten opleggen in den oorlog tegen Wenceslas. Wellicht hebben zij kort na den tocht, eens terug in de stad gekomen, een « nederige bede » tot den graaf gericht,

---

(173) DE LIMBURG-STIRUM, *Cartulaire de Louis de Male*, Brugge, 1898-1901, I, blz. 607, n<sup>o</sup> 654.

zoals wij overigens ook de Antwerpenaren zien doen na hun hulpverleeningen aan Maximiliaan in zijn strijd tegen Vlaanderen (174).

In elk geval doen zij daarop in 1401 beroep, derwijze dat de schepenen van der Keure oordeelden, dat geen onvrij schipper stroomafwaarts Waasten de Leie afvaren mocht (175). Dit was aldus een eerste stap naar de algeheele « confiscatie » der groote rivieren, welke voor goed de economische suprematie van Gent zou verzekeren.

De kooplieden nochtans hebben zich niet zonder moeite aan de eischen der vrije schippers onderworpen, allerlei middeltjes zijn uitgedacht om toch maar aan dien knellenden greep te ontsnappen. Zoo zien wij hoe in 1420 de schepenen verplicht zijn een voorgebod uit te vaardigen, opdat alle koopwaren, die een verdere bestemming dan Gent hadden, in vrije schepen zouden geladen worden (176). De kooplieden hadden er immers niets beters op gevonden dan de vrachten op wagens te laden en deze stroomafwaarts Gent terug in onvrije schepen over te brengen (177).

De onvrije schippers der Lieve hadden er een gelijkaardig systeem op uitgedacht. De koopwaren werden van Brugge, Damme en Sluis aangevoerd tot aan « desside Binninsbrugge » (178), vervolgens langs de grachten en de Durme, buiten Gent om, tot in de « uitscelde », en zoo verder naar Brabant. De schepenen reageerden ook natuurlijk tegenover dergelijke praktijken en besloten dat geen onvrij schipper een last zou aanvaarden, die een verdere bestemming dan Gent had; het kon nochtans gebeuren dat er geen vrije schippers beschikbaar waren, dan mochten de onvrije laden (179), met dien verstande echter dat, eens te Gent aangekomen, zij zouden lastbreken.

Men kan wel denken dat deze besluiten niet met de gewenschte stiptheid en regelmatigheid nageleefd werden, enkele maanden later

---

(174) PRIMIS, F., *Geschiedenis van Antwerpen*, Brussel, 1927 en vlg., VII/2, blz. 27.

(175) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1401 29 April.

(176) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1420 27 Januari (n.s.).

(177) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1420 27 Januari (n.s.).

(178) Wij vermeenen dat die benaming een brug over de Lieve, en door uitbreiding van beteekenis, de plaats rond die brug is gaan aanduiden. In De Potter-Broeckaert hebben wij vermelding gevonden van een Beunsbrug, nu Karnemelkbrug, en van Binninsbrugge, een plaats; beide gelegen te Wondelgem en o.i. varianten van eenzelfde begrip. DE POTTER-BROECKAERT, *Gesch. der Gemeenten, Gent*, 1864 en vlg., Arr. Gent, 7<sup>e</sup> deel, Wondelgem, blz. 3, noot 1.

(179) S. G., reeks 108 n<sup>o</sup> 2, fol. 75 v<sup>o</sup>, 1421 13 Januari (n.s.).

moest dit voorgebod niet alleen bekrachtigd worden (180), maar men was zelfs verplicht de boete te vermeerderen van 10 pond parisis tot 3 pond grooten (= 36 pond parisis), met daarenboven een pelgrims-tocht naar Sint-Jacob in Galicië (181).

Wij kunnen aldus samenvatten: in het begin der XV<sup>e</sup> eeuw zijn de schippersvoorrechten gevormd en in rechte erkend, zij doen zich voor in hun karakteristieke trekken, de kern klimt op tot de periode van Lodewijk van Male, om, voortdurend vermeerderd en uitgebreid onder de hertogen Philips den Stouten en Jan zonder Vrees, zijn uiteindelijke vorm te verkrijgen, zooals uitgedrukt in het zeer belangrijke privilegie van Philips den Goeden van November 1436. Door dit bescheid worden wel geen nieuwe rechten aan de nering toegekend, maar het is het eerste concreet en officieel erkende bewijs van hun verworven voorrechten. Zij beweren deze « *titulo oneroso* » verkregen te hebben, daar zij « in alle gelegenheden getracht hebben aan de wereld bekend te maken, dat hun niets zoo sterk ter harte ging als het welzijn en de eer van hun soevereinen, die zij verdedigd hebben met hun goed en bloed » (182). En daarin trouwens hebben zij niet overdreven. Om slechts de meest bekende voorbeelden aan te halen, vermelden wij dat onder Lodewijk van Male de nering 268 man in den eersten en 730 man in den tweeden tocht naar Brabant ter beschikking gehouden heeft (183), dat zij onder Jan zonder Vrees bijgedragen heeft tot de « *reyse* » naar Ham in Vermandois, terwijl zij onder Philips de Goede een aandeel schijnt gehad te hebben in het onderdrukken van den opstand van 3 September 1436, wat de rechtstreeksche aanleiding geweest is tot het bekrachtigen van haar privileges. Als belooning en prikkel tot verdere dienstbetuigingen schonk haar de hertog het recht alle koopmansgoed te vervoeren langs Leie, Schelde en Lieve, zoowel stroomopwaarts als stroomafwaarts, en langs alle andere rivieren van oudsher bevaren, volgens zulkdanigen prijs en termijn, als de drie leden van het ambacht tot hiertoe bepaald en onderhouden hadden (184).

---

(180) S. G., reeks 108 n<sup>o</sup> 2, fol. 76 r<sup>o</sup>, 1421 30 Mei.

(181) S. G., Jaar. Keure 1437-38, fol. 141 v<sup>o</sup>, 1438, 30 Mei.

(182) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 11-17.

(183) S. G., Stadsrek. 1356-57, fol. 146 r<sup>o</sup> en 153 r<sup>o</sup>.

(184) DE POTTER, III, blz. 9. Wij kunnen er nog aan toevoegen dat er op dit oogenblik te Gent, volgens dezelfde ordonnantie, 52 officieel erkende neringen waren.

Men ziet het dus ten duidelijkste in de manier van uitdrukken weerspiegeld, dat het privilege van 1436 niets anders was dan een officiele erkenning van een op langzame wijze ontwikkeld en gegroeid recht. Hoe de schippers dit recht begrepen hebben blijkt uit een ordonantie van 1464: voor alle koopwaren, gestockeerd te Brugge, Sluis en Damme met bestemming naar Mechelen, Brussel, Antwerpen, Lier, Bergen-op-Zoom, Aalst, Dendermonde, Biervliet, Valenciennes, Do-waai, Doornijk, Oudenaarde, Aire, Sint-Amand, Béthune, Rijsel, Komen, Wervik, Meenen, Waasten, Kortrijk, Deinze en andere plaatsen, of van een dezer steden naar Brugge, enz., en Gent dienden door te trekken, hadden de vrije schippers het vóórladingsrecht (185), m.a.w. de vrije schippers, dewelke zich in die steden bevonden en aldaar den koopman afwachten, zouden vóór de plaatselijke schippers de vracht aanvaardden. Dit privilege werd dan achtereenvolgens door Karel den Stoute (186) en Maximiliaan van Oostenrijk tezamen met Philips de Schoone (187) bekrachtigd als belooning voor bewezen diensten (188).

Dat het ambacht niet bij machte geweest is dit machtig transito der XIV<sup>e</sup> en XV<sup>e</sup> eeuw, zooals vastgelegd door het privilege van 1436, waarvan zij het levende hart was, dat orde en krachten schonk, te kanaliseeren, blijkt uit het feit dat de schippers, ten volle bewust van hun ontoereikendheid, bij gebrek aan voldoende scheeps- en menschenmateriaal gewillig of door de omstandigheden gedwongen, een deel van hun voorrechten hebben afgestaan, zoodanig dat de onvrije schippers, in de ruimste beteekenis van het woord, eveneens goederen brachten tot Gent, maar dan ook niet verder; immers, komt in die eindelooze reeks van processen niet alleen geen enkele « *questie* » voor, welke laat uitschijnen dat ook die economische beweging afgesloten was, maar ook levert

(185) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1464 15 September.

(186) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 18, 1475 1 September.

(187) S. G., reeks 180 n<sup>o</sup> 19, 1485 21 Juli.

(188) Onder Karel de Stoute hielpen zij den opstand van 29 Juni 1467, wegens de belasting op het zout, onderdrukken, (cfr. CHASTELLAIN, G., *Chroniques*, éd. K. DE LETTENHOVEN, Bruxelles, 1863-66, V, blz. 268), terwijl zij onder Maximiliaan veel bijgedragen hebben tot het sluiten van de Vrede van Kadzant. (1492).

(189) S. G., Jaar. Keure 1473-74, fol. 135<sup>ro</sup>, 1474 14 Augustus « dat zy (t.i.z. de vrije schippers) wel kenden dat alle onvrye sciplieden vermochten te bevrachten in haerlieder scepen alle manieren van goede dat niet voordere wesen en wilde dan toet Ghend ».

ons een ordonnantie van 1474 het positief bewijs dat wel degelijk aan de onvrije eenig recht toegestaan was (189).

Als samenvattend overzicht kunnen wij den toestand aldus voorstellen: te Gent kan geen enkele onvrije schipper laden, tenzij « *ter Lievewaert* » (190), wel daarentegen in al de overige steden, maar uitsluitend tot aan Gent; hadden de koopwaren een verdere bestemming, dan zouden de onvrije schippers deze mogen aanvaarden wanneer aldaar ter plaatse geen vrije schippers ter beschikking zijn, met dien verstande nochtans dat, eens de waren te Gent aangekomen, deze zouden overgeladen worden in « vrije schepen » (lastbreken).

Dikwijls is het tot een conflict gekomen tusschen de vrije en de onvrije schippers. Deze laatsten, zooals wij reeds zagen, nauw verbonden met de Lieve, gingen de vrijheid der Lieve koopen, daar dit het eenig consequent en verzekerd middel van bestaan was. Deze evolutie volgen wij verder na, wanneer later nieuwe kanalen gegraven worden, waarin naast de vrije de onvrije eveneens optreden (191).

Het bleef er echter daar niet bij. Elke gelegenheid namen zij te baat om hun concurrenten te benadeelen. In iedere stad op Leie en Schelde nemen zij contact met den koopman, en, zich steunend op hun Lievevrijheid, laden zij vrachten met als eindbestemming Damme en Brugge, of omgekeerd van Brugge en Damme naar andere plaatsen. Daarentegen gingen natuurlijk de vrije te keer, met gevolg dat de onvrije door de schepenen telkenmale terecht gewezen werden, maar daaraan stoorden zij zich in het geheel niet en deden heel gewoon voort (192).

Dat dit uitgebreid recht eveneens tot conflicten met andere steden leidde, moet ons niet verwonderen. De Vlaamsche gemeenten waren met zulkdanigen engen en particularistischen geest doordrongen, dat zij boven het algemeen gewestelijk belang hun eng-steedsch interesse stelden. Aldus kunnen wij achtereenvolgens als voornaamste « *questies* »

---

(190) En dit volgens het toertstelsel waarin geen onderscheid gemaakt werd tusschen vrije en onvrije schippers.

(191) DE POTTER, III, blz. 7.

(192) S. G., Jaar. Keure 1437-38, fol. 164 r°, 1438 4 Juli; reeks 180 n° 18, 1445 11 Febr. n.s.); Jaar. Keure 1471-72, fol. 79 r°, 1472 13 Febr. (n.s.); Jaar. Keure 1476-77, fol. 54 r°, 1477 14 Febr. (n.s.); reeks 180 n° 19, 1480 21 Dec.; Jaar. Keure 1482-83, fol. 118 v°, 1483 29 April.

aanhalen deze met Antwerpen (193), met Mechelen (194), met Dendermonde (195), met Dowaaï (196) en met Rijsel (197), om niet te spreken van de vernietigende Gentsche politiek ten overstaan van Brugge (198) en Ieper (199). Steeds werden de privilegië's der vrije schippers bekrachtigd, terwijl anderzijds iedere economische opbloei van elk ander centrum in de kiem gesmoord, hetgeen wel het machtig prestige en den onrustbarenden invloed der nering bij de hoogere instanties laat uitschijnen.

Toch hebben de schippers aan die voortdurende aanvallen geen weerstand kunnen bieden, en werd er een groote bres in hun privileges geslagen. Verder en verder evolueerde de bloeiende en opstuwende bedrijvigheidskracht van Antwerpen, symbool der moderne geestesopvatting, vertegenwoordigster van den vrijen handel, zoodanig zelfs dat het oogenblik gekomen was dat ook het fiere Gent daaraan diende te gelooven. In den strijd, die Maximiliaan gevoerd had tegen Vlaanderen, was door Antwerpen de zijde van den hertog gekozen, terwijl de schippers van die stad hem bijstand verleend hadden met troepen en schepen (200). Zij maakten dan ook van de gelegenheid gebruik om, eens

- (193) S. G., Stadsrek. 1440-41, fol. 355 r<sup>o</sup>-356 v<sup>o</sup>; reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1464 15 Sept.; Rijksarch. Gent. Vrije Schippers n<sup>r</sup> 13, 1478 4 Maart (n.s.), reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1479 11 Maart (n.s.); reeks 180 n<sup>r</sup> 19, 1479 15 Mei.
- (194) S. G., Jaar. Keure 1462-63, fol. 73 r<sup>o</sup>, 1463 12 Maart (n.s.); reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1464 15 September.
- (195) S. G., Jaar. Keure 1473-74, fol. 135 r<sup>o</sup>; 1474 14 Augustus; Jaar. Keure 1480-81, fol. 29 v<sup>o</sup>, 1480 Nov.; Jaar. Keure 1483-84, fol. 78 r<sup>o</sup>, 1483 22 December.
- (196) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 18, 1475 1 September.
- (197) S. G., Jaar. Keure 1478-79, fol. 159 v<sup>o</sup>, 1479 1 April; Jaar. Keure 1478-79, fol. 162 r<sup>o</sup>, 1479 3 Juni.
- (198) De Zesjarige oorlog (1379-85) tusschen Gent en Brugge in verband met het graven van de Zuid-Leie, waardoor Brugge rechtstreeks in verbinding zou komen met Henegouwen en Zuid-Vlaanderen, is voldoende gekend, tevens de rol gespeeld door de schippers onder leiding van hun deken Jan Yoens, opdat hier uitvoerig zou op gewezen worden. Cfr. FROISSART. *Chroniques*, éd. SIMEON LUCE-RAYNAUD, Paris, 1869, IX, en GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives de la Ville de Bruges*, Brugge, 1871-78, II, blz. 367-371, Introduction, blz. 468.
- (199) In 1419 vangt de strijd aan met Ieperen wegens de Ieperleet, een prachtige verbinding tusschen Ieperen en Damme. Cfr. VAN DEN BUSSCHE, E., *De Ieperleet*, in *LA FLANDRE*, 13<sup>e</sup> deel, jaar 1882, bl. 177-246; GILL-VAN SEVEREN, *Inventaire*, Table Analytique, blz. 454; FRIS, V., *Schets van den economischen toestand van Vlaanderen in het midden der XV<sup>e</sup> eeuw*, Gent, 1900, bl. 78; OLIV. VAN DIXMUDE, *Merkwaardige Gebeurtenissen*, blz. 103, uit Lambin J.J., Ieperen, 1835.
- (200) PRIMIS, F., *De Geschiedenis van Antwerpen*, VII/2, blz. 27.
- (201) S. G., reeks 180 n<sup>r</sup> 19, 1485 10 Juni.

de vrede gesloten, een « *oofmoedelijke bede* » tot den hertog te richten, ten einde het recht te bekrachtigen om te Gent, te Middelburg, in Zeeland, Walcheren en andere plaatsen te laden, hetgeen hun toegestaan werd (201).

Tot slot kunnen wij er nog aan toevoegen, dat aan de vrije schippers het uitsluitend recht voorbehouden was de artillerie en ander oorlogsmateriaal toebehoorend aan den hertog te vervoeren (202). Hoe dit voorrecht gegroeid is, wanneer en ter welke gelegenheid zij dit behaald hebben, zijn punten die voor ons nog immer een probleem blijven; het feit is ons slechts bekend uit één document, dat uit 1485 dagteekent, maar ongetwijfeld teruggaat op een oudere periode.

Synthetisch besluiten wij dat geheel het streven van het schippersambacht gericht is geweest op het volledig monopoliseeren van de scheepvaart op Leie, Schelde en Lieve. Reeds rond het midden der XIV<sup>e</sup> eeuw komt die doelstelling in botsing met deze van een andere Vlaamsche stad, Dowaaï, welke eveneens door haar graanstapel een prachtige toekomst tegemoet ging. Dit zal het teeken zijn tot den strijd, die Gent tegen alle Vlaamsche steden voeren zal, en met de hulp der centrale macht tot een goed einde brengen zal. Dowaaï, Brugge en Ieper zullen de eene na de andere het hoofd buigen, en zullen door de egocentrisch en particularistisch georiënteerde stad hun laatste hoop op heropleving moeten prijsgeven. Op het einde der XIV<sup>e</sup> eeuw zijn de voorrechten der vrije schippers in rechte erkend, terwijl wij in 1436 een eerste officieel bescheid voor oogen hebben.

Wegens het buitengewone en zelfs buitensporige karakter van deze privileges, zijn de schippers niet bij machte geweest dien uitgebreiden doorvaarthandel te kanaliseeren, zoodat geleidelijk de gewoonte gegroeid is dat ook de onvrije schippers de koopwaren brachten tot aan Gent. Tenslotte heeft de nering, die op het einde der XV<sup>e</sup> eeuw alle politieke macht verloren had, moeten toezien hoe op haar rechten inbreuk gepleegd werd door die stad welke in de XVI<sup>e</sup> eeuw het economisch centrum der Zuidelijke Nederlanden daarstelde: ANTWERPEN.

---

(202) S. G., Jaar. Keure 1485-86, fol. 19 r<sup>o</sup>, 1485 19 September.