

# HET STREVEN VAN GENT NAAR DE ZEE (XIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> eeuw)\*

DOOR

H. NOWE  
Archivaris der Stad Gent

De behoefte van Gent om een rechtstreekse verbinding met de zee te bezitten is geen verschijnsel van de XIXe eeuw en de op elkaar volgende pogingen der Gentenaars om de zee te bereiken vormen een der eigenaardigste hoofdstukken van de economische geschiedenis van deze stad. Twee feiten zijn in dit hoofdstuk bijzonder opvallend: de vroege datum van de eerste poging (XIIIe eeuw, graven van de Lieve) en de hardnekkigheid der Gentenaars om na iedere mislukking de strijd te hervatten (Sasse-vaart in de XVIe eeuw, Brugse vaart en Coupure in de XVIIe en XVIIIe, Kanaal van Terneuzen in de XIXe). Een zeshonderdjarig streven dus om eindelijk in de XIXe eeuw een afdoende oplossing te vinden: Gent zeehaven en verbonden met de zee door een der mooiste zeekanalen van Europa.

Nu zal menigeen zich afvragen waarom Gent een kunstmatige verbinding met de zee gezocht heeft, daar waar die stad een natuurlijke uitweg, namelijk de Schelde, bezit. Daarop moet men wel antwoorden dat de bochten en de aanslibbingen van de Schelde tussen Gent en Antwerpen het verkeer op de stroom moeilijk en langdurig maakten<sup>1</sup>, zodat de Gentenaars wel verplicht waren kanalen te graven.

Mijn voornemen is dus hier de verschillende bedrijven van het streven van Gent nader te schetsen.

## DE LIEVE.

De Lieve is dus een XIII-eeuwse vaart die de stad in betrekking stelde met het Zwin te Damme. Brugge met haar satellieten die op het Zwin gelegen waren, vormden toen al het voorname handelscentrum van West-Europa, dat zij tot in de loop van de XVe eeuw gebleven is

\* Lezing gehouden op het Stadhuis van Gent de 18 November 1951 bij gelegenheid van de 500e verjaring van het graven der Lieve en de 200e verjaring van het graven van de Coupure. Die manifestatie werd op touw gezet door de Studierkring van het Havenpersoneel van Gent, onder het voorzitterschap van de heer G. Verbrugghe.

(1) M. E. DUMONT, *Gent, een stedenaardrijkskundige studie*, I, p. 25. Van Bornhem tot ten Noorden van Antwerpen vormde ook de Schelde de gevaarlijke politieke grens tussen Vlaanderen en Brabant (H. NOWÉ, *Les baillis comtaux de Flandre*, p. 344; H. VAN WERVEKE, *De rechten van den graaf van Vlaanderen op de Schelde aan de Brabantse grens (XIVe eeuw)*, Bijdragen tot de Geschiedenis, 1930).

en stellig heeft toen Gent de zee gezocht waar de meeste handelsvoordelen voorhanden waren. Dat dit wel het gewenste resultaat heeft bereikt, daarvan getuigt Froissard als hij zegt «... la Lieve, se porte elle navie et leur fait grand prouffit, car elle leur vient de l'Ecluse et du Dam, dont moult de biens venant par mer leur arrivent»<sup>2</sup>.

In een voortreffelijke studie aan de Lieve gewijd<sup>3</sup>, heeft de heer Boes kunnen vaststellen dat men voor de eerste maal van de Lieve hoort spreken in het jaar 1251. De vaart was toen nog niet gegraven en, gebruik makend van de Ede, was men van plan ze in het Zwin te laten uitmonden te Slepeldamme, in de nabijheid van Aardenburg. Plotseling, in 1262, zien wij het kanaal gans voltooid en wij staan voor het verrassend feit dat de Lieve niet te Slepeldamme, maar te Damme zelf in het Zwin uitmondt, zonder dat een oorkonde deze wijziging komt uitleggen. Misschien hadden de Gentenaars overwogen dat een uitmonding te Damme, de toen bloeiende voorhaven van Brugge, meer voordelen schonk dan in de nabijheid van Aardenburg.

De loop van de Lieve van zijn aanvang in de Leie, te Gent, tot in het Zwin, te Damme is wel bekend, dank aan documenten van de XIIIe eeuw zelf, aan de kaarten en plannen van de XVIIe en de XVIIIe eeuw, verder nog aan de overblijfselen die thans nog ervan bestaan<sup>4</sup>. Het was een kronkelend vaartje, waarvan de bochten te wijten zijn aan de bekommernis lage bodems te gebruiken om sluizen en rabotten te vermijden. Toch was dit niet mogelijk in de hoge streek van het Meetjesland waar vijf rabotten opgericht moesten worden. Te Damme zelf werd een machtige sluis gebouwd om het zeewater van de Zwin op te houden.

De Gentenaars waren eigenaars van kanaal en barmen. Ook de jurisdictie behoorde toe aan de Schepenen van Gent tot aan de grenzen van het Brugse Vrije, dertiende-eeuwse formules die, mutatis mutandis, aan de latere Sasse vaart en zelfs aan het huidige kanaal van Terneuzen toegepast werden.

Welke was nu de economische waarde van de Lieve? Alhoewel de Gentenaars veel belang aan hun vaart gehecht hebben — daarvan getuigen de grote werken te Damme verricht om sluis en kaaien aan te leggen — was de Lieve allesbehalve een zeekanaal. De boten die op de Lieve vaarden mochten niet langer zijn dan 15 voeten, niet breder dan 8 voeten, niet dieper dan 3 voeten<sup>5</sup>. De Gentenaars hebben

(2) FROISSARD, *Chroniques* (Uitg. Kervyn de Lettenhove), I, p. 30.

(3) J. BOES, *De Lieve, eerste kunstmatige verbinding van Gent met de zee* (Bullet. Maatschappij Geschied- en Oudheidkunde v. Gent, 1929, p. 7-64). Die studie berust op onuitgegeven stukken bewaard in het Stadsarchief van Gent. Wat wij hier over de Lieve zeggen is uit dat werk getrokken.

(4) Aanvang in de Leie te Gent rechtover het Vleeshuis, Onthoofdingsbrug, westkant van 's Gravensteen, Lievekaai, Rabot (opgericht in 1489), Wondelgense Meersen in de richting van Meulestede. Te Meulestede, bocht naar het Westen tot het huidige kanaal van Brugge; verder, bocht in Noord-Westelijke richting, vloeit ten westen van Waarschoot en Eklo, doorkruist de Ede en werpt zich in het Zwin te Damme (zie de kaarten in J. BOES, *op. cit.*).

(5) Te Damme zelf was de opening van de Speye 3 m. breed.

er dus nooit aan gedacht zeeschepen naar Gent te lokken: hun vaart was slechts opgevat voor kleine boten en schuiten. De kleine vaartuigen vergenoegden zich de goederen die te Damme uit de zeeschepen afgelost waren, naar Gent te voeren. Welke waren die goederen? Alhoewel Gent voor zijn lakennijverheid befaamd was, is er nooit spraak van het vervoer door de Lieve van Engelse wol of van Gents laken. Die waren schijnt men door de gewone landswegen vervoerd te hebben. De Lieve diende voornamelijk om Gent van levensmiddelen te voorzien: graan, boter, Duits bier, veel haring en vooral wijn, Franse en Rijnse wijn. Een speciale kade met een kraan werd zelfs te Damme door Gent opgericht voor het lossen van de wijntonnen.

De bloeiperiode van de Lieve vindt men in de tweede helft van de XIVE eeuw. Dit weet men stellig door de verpachtingssommen van de verschillende rechten op de Lieve geheven, namelijk de rabot- en speigelden. In de XVe eeuw begint een verval dat met reuzenschreden verergert in de loop van de XVIe eeuw. Gedurende de XVIIe en de XVIIIe eeuw is de Lieve bijna gans verlaten, om eindelijk in de XIXe eeuw voor een groot gedeelte door het kanaal van Schipdonk opgeslorpt te worden<sup>6</sup>. De redenen van dit verval zijn gemakkelijk uit te maken: de achteruitgang en later de dood van Brugge en de steden van het Zwin als handelscentra in de tweede helft van de XVe eeuw en in de loop van de XVIe.

Het graven van de Sasse vaart in 1547 verergerde de toestand. Maar vooral het aanleggen van de Brugse vaart in de XVIIe eeuw en van de Coupure in de XVIIIe gaf de genadeslag. De bedrijvigheid van de Lieve werd door het nieuw gedelf, dat in dezelfde richting liep, gans in beslag genomen. In 1722 draagt de Lieve nog vier schuiten per dag; op het einde der XVIIIe eeuw was dit getal op één bootje per maand gevallen!

### DE SASSE VAART

De tweede poging van Gent om zich rechtstreeks met de zee te verbinden was het graven van de Sasse vaart. Het is misschien de eerbiedwaardigste van allen, omdat die onderneming zoveel krachtinspanning vanwege de Gentenaars gevegd heeft. Onder geschiedkundig oogpunt is het ook de meest interessante, daar de Sasse vaart de vader is van het huidig kanaal van Terneuzen: richting en geraamte werden door de Sasse vaart aan het huidig zeekanaal geschonken.

Voor die Gentenaars van de XVIe eeuw verklaart zich, *mutatis mutandis*, de noodwendigheid een directe verbinding met de zee te hebben en ook de richting gegeven aan die verbinding, op dezelfde wijze als voor die van de XIIIe eeuw. Alhoewel de stad in verval was en zijn befaamde lakennijverheid verloren had, toch bleef het Gent van het

(6) Pachtgeld in 't begin van de XIVE eeuw: 120 lb.; rond 1340: 220 à 330 lb.; in 1363: 340 lb. (hoogste cijfer); XVe eeuw: 120 lb.; midden XVIe eeuw: 50 lb.; XVII-XVIIIe: 5 lb.

midden der XVIe eeuw een belangrijke handelsplaats. Dank zij zijn stapelplaats was Gent het centrum van de graanhandel van Vlaanderen, en de Gentse schippers beheersten nog altijd, en misschien meer dan ooit, de scheepvaart op Leie en Schelde<sup>7</sup>.

Het was een stad van ongeveer 50.000 inwoners, waarvan de vitaliteit nog merkwaardig was<sup>8</sup>. Deze maal ook — en zoals in de XIIIe eeuw — zal Gent trachten zich te verbinden met een levendig handelscentrum. Dit centrum was niet ver gelegen en gemakkelijk bereikbaar: het was de Westerschelde, die met Antwerpen, met Middelburg, Arnemuiden, Vere en Vlissingen, juist op dit tijdperk, de voornaamste slagader van West-Europa was en de erfgenaam van het Zwin<sup>9</sup>. De Gentenaars zullen dus een vaart graven van Gent tot de Westerschelde, met de hoop zich bij dit economisch complex aan te sluiten.

Hoe zijn ze te werk gegaan om deze «Nieuwe Vaert», later «Sasse Vaert» genoemd, te delven, en wat vroegen ze in Februari 1547 aan de landvoogdes Maria van Hongarije<sup>10</sup>? In Noordelijke richting en gebruik makend van een stel aaneengesloten vaartjes, kon men van Gent af de grote Landdijk of Graaf Jans dijk nagenoeg bereiken, dijk waartegen de golven van de Braakman, een inham van de Westerschelde, kwamen sterven. Die kleine waterlopen waren, van Gent tot Langerbrugge, de Burggravenstroom<sup>11</sup>; van Langerbrugge tot Rodenhuyze, een gedeelte van de Kale<sup>12</sup>; van Rodenhuyze tot Zelzate, de watergang van dien naam<sup>13</sup>. Boven Zelzate was er geen watergang meer, slechts heidegrond en moeren, maar de Landdijk was niet ver

(7) G. BIGWOOD, *Gand et la circulation des grains en Flandre du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Vierteljahrschrift Social. Wirtschaftsgeschichte, IV, 1906, p. 397-460).

(8) Gent maakte nog een diepe indruk op Erasmus toen hij het bezocht in 1514 (H. VAN WERVEKE, *Gent, schets van een sociale geschiedenis*, p. 66).

(9) J. A. VAN HOUTTE, *La genèse du grand marché international d'Anvers à la fin du moyen âge* (Revue belge de philol. et d'hist., 1940, p. 87-126).

(10) Smeekschift van 3 Februari 1547 (*Vaertboeken*, I, fol. 1-4). Het Stadsarchief van Gent bezit een reusachtige documentatie aangaande de Sasse Vaert en de haven van Sas-van-Gent. Men zal ze vinden in de 7 *Vaertboeken* (Reeks 92 bis) en in de 48 registers en bundels van de reeks 530. Een merkwaardige reeks plannen van de vaart en van Sas-van-Gent is daar ook voorhanden. Er bestaat geen wetenschappelijke monographie over de tweede poging der Gentenaars (cfr. A. DE BAST, *Relation historique des tentatives faites par les Gantois pendant plusieurs siècles pour s'ouvrir une communication directe vers l'Océan*, 1829). Verscheidene documenten zijn uitgegeven door M. J. WOLTERS, *Recueil de lois, etc. concernant l'administration des eaux et polders de la Flandre Orientale*, I.

(11) Ook Burggravenvisserij genoemd, omdat de Burggraaf van Gent er jurisdictie- en visserijrechten bezat (W. BLOMMAERT, *Les Châtelains de Flandre*, p. 60-62). Die waterloop, die tevens de naam van Schipgracht droeg, liep van Gent tot Ertvelde.

(12) Ook Durme, Moere en Moervaert genoemd. Over die waterlopen die Gent in betrekking stelden met Axel, Terneuzen en Hulst, zie A. VAN WERVEKE, *Etude sur le cours de l'Escaut et de la Lys-Durme au moyen âge à Gand et en aval* (Bull. de la Soc. roy. belge de géographie, t. XVI, 1892).

(13) Deze «watergang qui va du meur de Zelsaten vers Gand» (Brieven van Lodewijk van Nevers, 1323) werd waarschijnlijk gegraven om aan de Gentse eigenaars van moeren de gelegenheid te geven hun turf naar Gent te vervoeren (Stadsarchief van Gent, charters, nr 318 en Rekening van de Watergraaf Jan Jaghers van Moerbeke (1372-1373), *ibid.*, reeks 92 bis, nr 9).

van daar gelegen, en direkt over de Landdijk vond men de wijde en diepe Braakman, en in 't bijzonder de Papepeule. In het smeekschrift aan de landvoogdes gericht deden de schepenen van Gent uitkomen dat niets gemakkelijker zou zijn dan die vaardekens te verdiepen en te verbreden en het zo gevormde kanaal te verlengen van Zelzate tot tegen de Landdijk, op zekeren afstand van een afwateringssluisje, de Joost Hamerlincksluis. Ondanks hun vurige wens vroegen ze niet om de dijk te doorbreken en sluizen op te richten die aan de schepen zouden toelaten direct van de zee tot Gent te varen. Zij wisten dat de Regering dit zou geweigerd hebben. Zij vergenoegden zich met het voorstel een overslag - of overdrag - aan de dijk in te richten.

Maria van Hongarije deed aanstonds die waterlopen onderzoeken door een commissie gevormd door de Procureur Generaal van Vlaanderen, een schepen en de pensionaris van Gent, de dijkgraaf van Bewesten Ierseke, twee landmeters en een tekenaar: men vond ze in zeer slechte staat, nauw en ondiep. De Braakman werd ook door die heren grondig gevisiteerd. Dit maal was het verslag vol geestdrift: niets was meer geschikt voor zeeschepen dan de diepe Braakman<sup>14</sup>, vooral — en dit werd bevestigd door Zeeuwse piloten<sup>15</sup> — het gedeelte gelegen voor de dijk, aan de Hamerlincksluis, waar de Gentenaars van zin waren een haven op te richten.

Na onderhandelingen die drie maanden duurden<sup>16</sup>, waarin vanwege de Regering de bezorgdheid te voorschijn komt de Landdijk onaangetaast te laten<sup>17</sup>, gaf eindelijk Keizer Karel de 26 Mei 1547, de zo

(14) Van 24 tot 27 Februari 1547 (Vaertboeken, I, fol. 7<sup>vo</sup>-14<sup>vo</sup>: « Ende voorts afcommende van Biervliet voornoemd totter voorseide sluis van Joos Hamerlinck, oogheghemeerck ghenomen up de breede ende wydde van den voorseiden zeeuwatere, al tenvoorseeide leeghen watere, hebben tvoorseeide watere van Biervliet bevonden als een vulle zee tot bij den Philippinen ende Caudenpolder. Ende van daer voorts commende naer de sluis van Joos Hamerlinckx, bevonden tzelve zeeuwatere in alzoo groote breedde alst es voor Antwerpen, int alder nautste ».

(15) « Certificatie van zeker piloten ende scippers nopende de bequamichede van den havene binnen sdycx, opposit der Nieuwen vaert ». De Papegeule en de geule van Hamerlinck sluis zijn drie tot zeven vamen diep (5-11 m). Daar bevonden zij « groote breedde omme groote scepen daer inne te moghen loveren ende den gront zeer schoone, goet ende bequaeme omme aldaer in tempeeste, quade wedere ende storme hancre te worpene ende houdene... Zo dat bij dien de scepen commende van Zeelandt in zeer corten tijde ende met goeder ghreetscepe zullen moghen commen an den dyc duer de voorseide Papegeule ofte geule van Hamerlinck sluis, te wetene van Vlissinghen binnen drye ofte vier hueren totter zelve dyc, ende meenen zouden binnen zes of zeven hueren van Vlissinghe te varene tot Ghendt, binnen de stede, *indien men met rabotte ende slusen duer den voorseiden dyc mochte*. Ende zoude de voorseide havene nyet alleene orborlic ende bequame wezen den scepen commende uut Zeelandt, nemaer ooc van groote hulcken ende scepen met meersen commende uut Spaengnen, Oostlandt ende elders » (Ibid., I, fol. 14<sup>vo</sup>-15<sup>vo</sup>).

(16) Ibid., I, fol. 3-40.

(17) Vraag der Gentenaars: « Premier, attendu que ledit port peult estre fait en plusieurs sortes en la landtdicque, près l'escluse de Josse Hamerlinck ou la Papegeule, asçavoir par overdrach, *par escluses*, doubles rabbots et grandes dicques qui se peulvent faire en dehors la dicte landtdicque et du pays, supplient que gens expertz et soy entendans en matière de dicaige soyent par ladicte Majesté commiz et députez pour prendre la veue du lieu et sa situation ou commodité

gewenste toelating<sup>18</sup>. Ondanks de hevige tegenstand der Gentse Vrij-schippers waarvan de eeuwenoude voorrechten gekrenkt waren door het voorgestelde zeer vrijzinnig statuut van het nieuw kanaal<sup>19</sup>, ging men dadelijk aan het werk: de 6 Juli werd het delven van het nieuw gedeelte Zelzate-Landdijk per percelen in aanbesteding gelegd, en in September begon men te delven, verder uit te diepen en te verbreden, lastig werk dat wij tot in de kleinste bijzonderheden kennen. Slechte wil vanwege de ondernemers en de werklieden, empirisme, tasten en zoeken, men voelt de onhandigheid onzer voorouders om dergelijke technische werken uit te voeren<sup>20</sup>.

Dit alles kostte zeer duur, nog meer daar de eigenaars langs de vaartjes en tussen Zelzate en de Landdijk onteigend moesten worden.

d'icelluy, pour sçavoir quel moyen ilz trouveront estre plus expedient... (Ibid., I, fol. 23). — Antwoord: «... Sadicte Majesté a ordonné ausdictz commis dire et déclarer ausdictz de Gand que quand au premier article, icelle (Majesté) entend que l'ouvrage se doit faire et accomplir *par manière d'overdrach oultre la dicque, sans diminuer icelle dicque*» (Ibid., I, fol. 27).

(18) Ibid., I, fol. 40<sup>vo</sup>-48. Uitgegeven door M. J. WOLTERS, *op. cit.*, I, p. 87-95; Fr. DE POTTER, *Petit Cartulaire de Gand*, p. 76; *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas*, 2e série, V, p. 370-374.

(19) Vaertboeken, I, fol. 31<sup>vo</sup>-40. De Gentenaars doen opmerken «dat men daghelick ziet prospereren de steden ende plaetsen daer vrij ende libre passaeige ende duerlyt es, als Antwerpen, Mechelen, de steden van Hollandt ende Zeelandt, hebbende de bequamicheit ende commoditeit van den watere ghelyc dezelve deze stede heeft, uut redene ende respect dat in alle zaken te prefereren es tghemeen profyt voor tsingulier ende particulier» (Ibid., I, fol. 36).

(20) De werken bedroegen: 1) het delven van een nieuwe vaart tussen de Landdijk en de kapel van Zelzate; 2) Het verbreden en verdiepen van de bestaande waterloop tussen Zelzate en Rodenhuize (oude vaart); 3) het aanleggen van een haven en een overdrag aan de Landsdijk.

De aanbestedingen voor de vaart, verdeeld in percelen van 25 roeden (96 m), begonnen de 6 Juli 1548 en duurden tot de 24 Augustus (Vaertboeken, I, fol. 68-79<sup>vo</sup>). Die voor de werken aan de dijk (oprichten van een «vingerling buten 's dyckx... om alle scepene daerinne ghebeercht ende bevryt te wezen», aanleggen van een overdrag met «houten ofte stenen caeye», etc, begonnen de 25 Augustus (Ibid., I, fol. 74-75). De Schepenen van Gent hadden voor dit alles raad gevraagd bij de dijkgraaf van Bewesten Yerseke en de schout van Krabbendyk, «zinen adjoint». De 3 Augustus werd die schout, Jacob Hendricxz, «superintendent» en dijkgraaf der werken benoemd. Hij was bijgestaan door 5 dijkschepenen (Ibid., I, fol. 87-89). De moeilijkheden begonnen al in October 1547: wijzigingen aan de ontwerpen en aan de waterpas, vooral nieuwe aanbestedingen, daar de ondernemers vaak hun werk «laten ligghen» of de werklieden «uut huerlieder weercke wech gheloopen zijn». De 7 Augustus 1548 moesten, voor dezelfde redenen, 47 aanbestedingen hernieuwd worden (Ibid., I, fol. 96-159).

De «Oude Vaert», 't is te zeggen het gedeelte Gent-Rodenhuize gevormd door Burggravenstroom en Moere, bleef lang onaangeroerd. Het is slechts in 1564-1565, na een bezoek van de graaf van Egmond, gouverneur van Vlaanderen, dat dit gedeelte verdiept en verbreed werd (Ibid., IV, fol. 195<sup>vo</sup>-199<sup>vo</sup>; fol. 262-292; reeks 530, nr 12, 46 en 47).

Te Gent was de Sasse vaart in verbinding met de Leie door de Schipgracht (Meirhem, Tichelrei, Sluizeken). In 1564 werd de «veste ten Voghelenzanghe achter de Groene Briel» (nu Blaisant Vest) verbreed en verdiept, zodat de schepen in de Lieve uitkwamen (Ibid., IV, fol. 248; reeks 530, nrs 46 en 47; *Memorieboek van Gent*, II, p. 329). De Lievekaai werd een binnenhaven, waarvan de kom (het tracé er van is nog merkbaar) in 1611 gedolven werd (reeks 530, nr 14).

Daar alles door de stad moest betaald worden, zien wij het Magistraat van 1547 tot 1567 en later, gedurig geld voor die werken ontlene en nieuwe belastingen op de levensmiddelen leggen, ja zelfs subsidieën vragen aan de steden die op de Leie en Schelde gelegen waren onder voorwendsel dat zij ook voordelen uit de nieuwe vaart trokken of aan de eigenaars waarvan de gronden door het aanleggen van het kanaal verbeterd werden <sup>21</sup>.

Aangevat in September 1547, was het werk bijna voltooid in November 1548 <sup>22</sup> en stellig klaar in 't begin van 't jaar 1549. In een brief van 1 Maart 1549 bevestigt de Regering « dat men daer duer (het Nieuw ghedelf) nu dagelick uut Zeelandt te voorseider onser stedewaerts diversche leeftocht ende andere coopmanscepe beghint te voeren » <sup>23</sup>, en in de loop van dezelfde maand werd door Maria van Hongarije een collecteur der rechten op de Landdijk aangesteld <sup>24</sup>.

Alhoewel in 't bezit van hun vaart, Gent-Landdijk, waren de Gentenaars toch niet tevreden. De overdrag op de Landdijk opgericht bedierf hun genoeg. De zeeschepen kwamen aan de Landdijk aan wal. Daar moest men de goederen ontschepen, over de dijk dragen en in de schuiten brengen die ze verder door de vaart naar Gent vervoerden. Lastig werk en tijdverlies! Mochten toch de schepen die van de zee door de Schelde en de Braakman kwamen tot Gent varen <sup>25</sup>! In 1549 kunnen de Gentenaars zich niet meer bedwingen: de dijk moest doorgebroken worden en vervangen, tussen Braakman en vaart, door zeesluizen. De omstandigheden waren gunstig om met de Regering te onderhandelen. De 18 Juli 1549 kwam juist de Keizer in zijn geboortestad om zijn zoon Philips als graaf van Vlaanderen aan de Gentenaars voor te stellen <sup>26</sup>. Zij waren vergezeld door de koninginnen douairières van Frankrijk en van Hongarije, Eleonora en Maria, en door gans het hof. Een banket werd hun door de stad aangeboden in de grote Collatiezolder van het Stadhuis en het is tijdens dit banket, toen Karel euphoristisch gestemd was, dat de schepenen hem mondelings hun aan-

(21) In 1549 is er al spraak van de « très excessifs coustz et despens du commun corps de nostre dicte ville, montans à la somme de quarante six mille carolus et plus » (*Rec. des Ordonnances des Pays-Bas*, 2e série, V, p. 546). In 1564 worden de uitgaven op meer dan 300.000 gulden geschat (*Vaertboek*, VI, fol. 5<sup>vo</sup>). Het verzamelen van die gelden door verkopen van renten, giften van burgers, uitleeningen bij bankiers van Antwerpen, belastingen op levensmiddelen, belastingen op gronden gelegen op de Vlaamse rivieren (bundergeld), allerhande rechten geheven op de Landdijk en 't Sas, neemt een groot deel van de documentatie in beslag.

(22) Brief van de Raad van Financiën aan de Ontvanger-Generaal van Vlaanderen: de vaart is « tant avanchié qu'il est à présent navigable » (28 November 1548) (*Vaertboeken*, I, fol. 146).

(23) *Ibid.*, I, fol. 149.

(24) *Ibid.*, I, fol. 170<sup>vo</sup>-171<sup>vo</sup>; *Stadscharters*, nr 1065.

(25) Zinspelingen op het doorbreken van de dijk zijn niet zeldzaam: « It., den zelve dijk (*evenverre men gheenen duervaert en vercrighen*) zal men met vreemde eerden uutzetten » (4 Juli 1547) (*Vaertboeken*, I, fol. 61-62); de Gentenaars « desireroient bien pouvoir obtenir de S.M. le prouffit dudict overslagh pour la ville, moyennant reconnaissance du cincquiesme denier, tant que ledict overslagh y sera » (28 Nov. 1548, *ibid.*, I, fol. 158<sup>vo</sup>-160).

(26) *Memorieboek der stad Gent*, II, p. 255; V. FRIS, *Hist. de Gand*, p. 97.

vraag deden. De vorst, zeer diplomaat, zei nog ja noch neen en antwoordde « qu'il accorderoit à ses bons subjects de Gand toutes choses justes et raisonnables, et néanmoings que avant arrester cest affaire, besoing estoit de sçavoir si la dicque se pourroit percher sans le dangier du pays »<sup>27</sup>. Maar twee dagen later, op weg naar Brugge, deden de Keizer en zijn zoon een ommekeer en per schip bezochten ze de Nieuwe Vaart en de Landdijk. Gedurende deze inspectiereis werden de uitleggingen in het Frans verstrekt door de stadspensionaris Robert du Cellier, uitleggingen die dan door de Keizer zelf voor Philips in het Spaans vertaald werden<sup>28</sup>. De Regering scheen gunstig gestemd tegenover het leggen van een sluis en zij belastte Nicasius Claissonne, commissaris in de Raad van Vlaanderen, Robert du Cellier en de meester timmerman Antheunis Lambrouck de voornaamste sluizen van Vlaanderen, Holland, Zeeland en Friesland te gaan bezichtigen om te zien welk model aan de Nieuwe Vaart toegepast kon worden. Gedurende gans de maand Augustus bleven zij op reis. Zij bezochten de sluizen van Duinkerke, Damme, Rotterdam, Delftshaven, Spaarndam, Zaandam, Edam, Enkhuizen en Stavoren, en wij bezitten hun nauwkeurig verslag<sup>29</sup>.

Nauwelijks waren de afgevaardigden thuis gekomen — en de Gentenaars dachten dat het doel bijna bereikt was — of een geweldige storm brak plotseling los. De Antwerpenaars, vrezend dat na het oprichten van sluizen, het handelsverkeer van de Schelde naar Gent zou getrokken worden, hadden de 17 September aan Keizer Karel geschreven om zich tegen het doorbreken van de Landdijk hevig te verzetten. Echt requisitorium tegen Gent, droeg Antwerpen voor dat de ontworpen sluis gans het bekken van de Schelde zou beheersen. In geval van nalatigheid of van kwaadwilligheid kunnen de Gentenaars de stroom en zijn bijrivieren laten overstromen of droog maken, en zo Antwerpen en gans Brabant in 't verderf storten. Op die gebeurlijke kwaadwilligheid (« quant leurs impressions et fantasies seroient aultres que bonnes ») leggen de Antwerpenaars de nadruk: heeft de keizer de opstand van 1539 al vergeten? Meer nog, men zou de Gentenaars moeten dwingen de vaart zelf te stoppen<sup>30</sup>.

Het antwoord der Gentenaars was niet minder scherp. De beweringen van Antwerpen zijn loutere hersenschimmen. De zinspelingen op de opstand van 1539 zijn bijzonder onaangenaam en beledigend, nog meer daar de Antwerpenaars zich met de zaken van Vlaanderen niet hebben te bemoeien. De 24 September 1549 gelasten zij Lieven Hubert, burgemeester van Zierikzee, Willem Simonszone, ook van Zierikzee, en Matthys Cavoye, burgemeester van Vlissingen, een lang verslag

(27) Vaertboeken, I, fol. 197<sup>vo</sup>-198.

(28) Ibid., I, fol. 197<sup>vo</sup>-198.

(29) Ibid., I, fol. 198<sup>vo</sup>-225<sup>vo</sup>; Stadsrekeningen, 1549-50, fol. 177. Lanceloot Blondeel leverde de tekening der speyen van Damme. Twee aanbestedingen voor het opmaken van een sluis te Zaandam zijn bij dit buitengewoon belangwekkende verslag gevoegd.

(30) Vaertboeken, I, fol. 225<sup>vo</sup>-231<sup>vo</sup>.



aan de Keizer te zenden om door middel van technische bewijsredenen de opwerpen van Antwerpen te vernielen<sup>31</sup>.

Keizer Karel liet zich door die polemieken niet storen en de 13 December 1549 gaf hij aan de stad Gent de zo gewenste toelating<sup>32</sup>.

Zij mochten de Landdijk doorbreken en een sluis aanleggen waardoor de schepen zonder last te breken en « à mast droit et non avallé » van de zee tot in het kanaal, en verder tot Gent, konden varen. De verordening van 13 December, zonder een bijzonder model aan te bevelen, voorzag toch het oprichten van een sassluis, twee « speyen » dus gescheiden door een sas: de « speye » naar de Braakman zal men « Zoute speye » noemen, de andere, naar het zoet water van het kanaal, de « Zoete speye ».

Men begon eerst met het oprichten van de « Zoute speye » werk dat door een « vingerling » tegen het water beschermd moest worden. Na langdurige beraadslagingen werd de eerste steen van die speye plechtig gelegd de 19 Augustus 1551 door ridder Antoon de Baenst, eerste schepen van Gent<sup>33</sup>. Ik bespaar U de aarzelingen, de onderzoeken, de veelvuldige bestellingen van stenen te Bethune, te Doornik en elders, de onophoudelijke aanvragen der Stad Gent om geld te mogen heffen, die daarop volgden. In 't kort, het is slechts negen jaar later dat men zich bezig hield met de andere speye, de Zoete. Men scheen over dit werk absoluut niet eens te zijn. Vaklieden werden weer naar Damme, Sluis en Willebroek gezonden om daar de sluizen te onderzoeken, en het was eindelijk de sluis van Willebroek, op het kanaal van de Rupel tot Brussel gelegen, die als model genomen werd<sup>34</sup>. De eerste steen van die Zoete speye werd toen plechtig gelegd, de 8 Mei 1561, door Adolf van Bourgogne, heer van Wakken, hoofdbaljuw van Gent, en Jan van Pottelsberghe, tweede schepen van de stad<sup>35</sup>. En dan werkte men met de grootste ijver, zelfs gedurende de nacht, verlicht door vuurpannen en « niet alleenlic... op zondaghe, maer op mesdaghen ende heleghe daghen »<sup>36</sup>. De regering stelde belang in die werken: de 14 Mei 1562 zond de landvoogdes Margareta van Parma de graaf van Egmond om ze te bezichtigen<sup>37</sup>.

Eindelijk was alles klaar in April 1563: Zoute en Zoete speyen waren beide opgericht. Tussen de twee speyen, in de kom, bleef slechts nog een rand van aarde, overblijfsel van de vroegere Landdijk. Die verdween de 3 April en zoals het Memorieboek van Gent het vertelt « het zout watere quam en vloeyde in 't zoete watere »<sup>38</sup>. s'Anderendaags,

(31) *Ibid.*, I, fol. 231<sup>vo</sup>-238<sup>vo</sup>; fol. 239-243<sup>vo</sup>.

(32) *Recueil des anc. ordonnances des Pays-Bas*, 2e série, V, p. 586-587.

(33) *Stadsrekening 1551-52*, fol. 169<sup>vo</sup>; *Memorieboek*, II, p. 259.

(34) *Vaertboeken*, II, fol. 449 en vlg., 452 en vlg., 455 en vlg.; III, fol. 225<sup>vo</sup>-228<sup>vo</sup>.

(35) *Ibid.*, III, fol. 8-10<sup>vo</sup> *Memorieboek*, II, p. 318 en vlg.

(36) *Stadscharters*, nr 1209; beloningen en fooien gegeven aan werkmeeesters en werklieden om de arbeid te bespoedigen (Reeks 530, nr 14).

(37) *Memorieboek*, II, p. 318.

(38) *Memorieboek*, II, p. 321 — Resolutie van het Magistraat tot het « effectueren dopeninghe van den landtdycke » en « tzoete water te laten suveren duer de dueren » (*Vaertboeken*, III, fol. 277<sup>vo</sup> en volg.).

4 April, kwam het eerste zeeschip, een boot van Rotterdam, het sas binnen en van daar, door de Sasse Vaart — zoals men voortaan bij voorkeur het kanaal zal noemen — vaarde tot binnen de stad Gent, « bryngende met hem int voornoemde schip 96 versche salmen »<sup>39</sup>

Na zestien jaar streven was het doel bereikt.

Eigenlijk nog niet, daar op 1 Juli 1564 de Zoute speye plotseling instortte! Te Gent heerste de grootste verslagenheid<sup>40</sup>. Om « wederomme te repareerne ende op te maeken 't gebroken werk van der Zouter speye up 't Zas van de Nieuwe Vaert » schonk direct de Regering de toelating nieuwe gelden te verzamelen<sup>41</sup> en na vele beraadslagingen werd, de 2 Mei 1565, de eerste steen van de herstelde sluis gelegd<sup>42</sup>. Twee jaren later — men had hard gewrocht — werd de 29 Juli 1567 de nieuwe Zoute speye plechtig door Jan Damman, eerste schepen van de stad, ingehuldigd, « met muzyckspel ende thriumphe » zoals Marcus van Vaernewyck het bericht. De Gentse Kronijkschrijver voegt er geestdriftig bij: « 't Is een weerck wel bezienswaardich, als oft van eenen steen gegoten was... die elcken diet zien verwonderen doet »<sup>43</sup>. Men moet het zeggen, het Sas van Gent, zoals het merkwaardig plan van 1576<sup>44</sup> het ons verbeeldt, was een belangrijk werk, met zijn dubbele sluisen, voorzien van verlaatgaten en door een kom gescheiden. Links en rechts verhieven zich de « ghewanthusen », tevens woningen der twee sluismeesters<sup>45</sup>, waarvan de gevels versierd waren met de Gentse Leeuw en de symbolische Maagd van Gent<sup>46</sup>. Buiten de Zoute speye, in de Braakman, werden strekdijken, voorzien van « rijseren hoofden », opgericht, tussen de welke de kleine geule ontstond, soms haven genoemd, die van de Papegeule tot de sluisen leidde<sup>47</sup>.

De Gentenaars genoten grote voorrechten op het Sas, vrijstelling van tollén en andere rechten<sup>48</sup>. Die voordelen waren echter de be-

(39) *Memorieboek*, II, p. 321.

(40) *Ibid.*, II, p. 328.

(41) Vaertboeken, IV, fol. 402 en volg.; Stadscharters, nr 1243, 1254, 1257 en 1270.

(42) *Memorieboek*, II, p. 335.

(43) M. VAN VAERNEWIJCK, *Van die beroerlicken tyden*, II, p. 298 en 333.

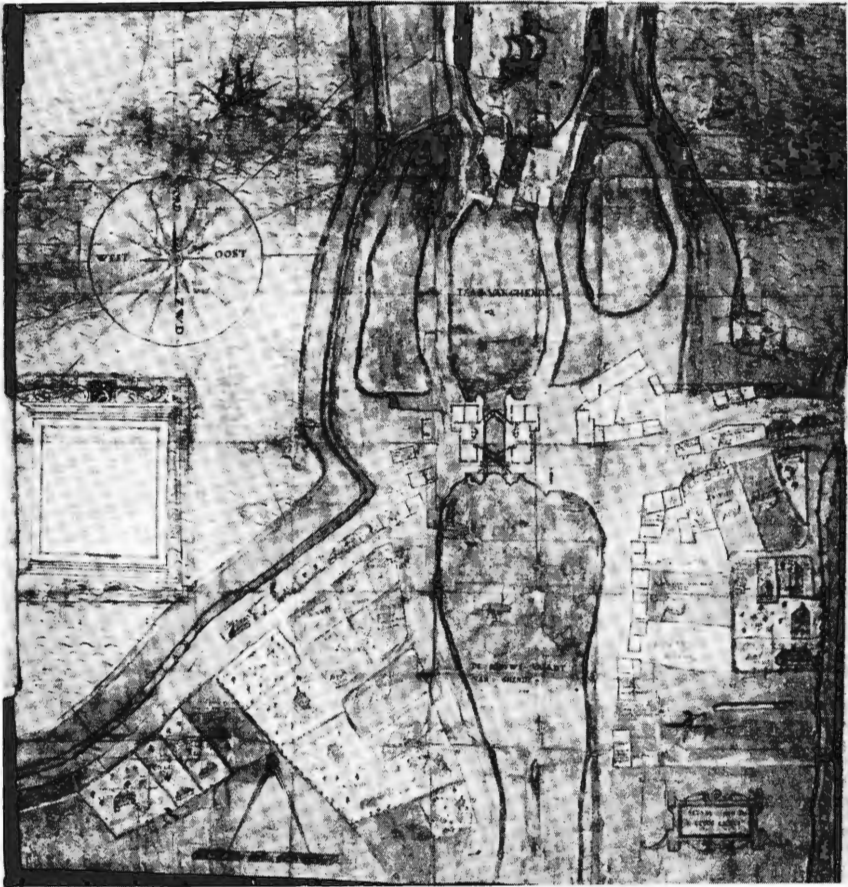
(44) Stadsarchief, Atlas der Stad Gent, Bundel Sasse Vaart.

(45) Vaertboeken, V, fol. 230<sup>vo</sup> en volg.; de huizen naast de Zoete speye waren bekroond door « turrekens » (*Ibid.*, fol. 6, 21<sup>v</sup>, 171<sup>v</sup> en volg.).

(46) *Ibid.*, IV, fol. 35<sup>v</sup>; nopens een ontwerp van heraldische versiering dat niet uitgevoerd werd, zie H. NOWÉ, *Le Gant de la ville de Gand* (*Revue belge d'Archéologie et d'Hist. de l'Art*, XVI, 1946, p. 151).

(47) « Tryseren hoeft buyten aan de havene geleghen » (1564. Vaertboeken, IV, fol. 331 en volg.); « tryseren hoofde staende up de oostzyde van der zoute speye » en « tryseren hoofde thenden den streckdyk by der justicie » (*Ibid.*, V, fol. 389<sup>vo</sup> en 393); « creken ghelegen up de oostzijde vaan den Ghendschen haven » (1565. *Ibid.*, IV, fol. 427); « den grooten hoofde, thenden den havendijck » (1569. *Ibid.*, V, fol. 431).

(48) 6 février 1549. Vrijstelling der rechten geheven door de stad Gent aan de Landdijk (Stadscharters, nr 1061); 5 Augustus 1562. Vrijstelling van alle tollén, uitgenomen van de tol van Zeeland, geheven op het Sas, ten voordele der burgers van Gent voor de waren die te Gent zelf verkocht of verbruikt worden (Stadscharters, nr 1218). Die vrijstelling heeft jaren onderhandelingen gevraagd,



1576. — Kaart der gronden aan de stad Gent behorende op 't Sas, door Pieter de Buck, landmeter der stad Gent.

loning der grote opofferingen door de stad gedaan. Gent had niet alleen al de werken op eigen kosten moeten verrichten, maar ook veel grond moeten aankopen. Alles was daar Gents geworden. De stad, zoals het met de Lieve ook het geval was, was dus eigenaar van de vaart en zijn tragels, van Rodenhuize tot de Landdijk<sup>49</sup>. Op het Sas zelf bezat ze 40 gemeten land, die in pacht gegeven werden en in 1643 als volgt beschreven werden: «de veertig gemeten landts ghecocht aan den voet van het Sas ghenampt Rapenburch en uitgegeven in diversche ceynsen». Het is op dit gedeelte dat de nederzetting Sas van Gent zich gevormd heeft. Verder bezat de stad nog de sluizen en over de oude Landdijk, de strekdijken tot de Papegeule<sup>50</sup>.

Van het eigendom hing de jurisdictie af. Gelegen op de bodem van het Assenede Ambacht, waren de schepenen van dit ambacht hier de natuurlijke rechters. Maar de Gentenaars zagen niet zonder bezwaar hun voorhaven, waar scheepvaart en handel de hoofdzaak waren, aan landelijke rechters onderworpen. Ook wilden ze hier heer en meester zijn. Dat verkregen zij, ondanks het hevig verzet van Assenede en van de Burggraaf van Gent die hier nog tal van feodale rechten bezat. De 8 November 1561 werden het kanaal en het Sas onder de direkte jurisdictie van het Magistraat van Gent gebracht en om een wettelijke vorm aan die rechterlijke uitbreiding te geven, werden deze tot leen verheven, leen met alle jurisdictie, waarvan de graaf van Vlaanderen leenheer en de stad Gent leenman waren<sup>51</sup>. De hoogbaljuw van Gent liet zich op het Sas door een stedehouder vertegenwoordigen en de schepenen van Gent, met een der stadspensionarissen, kwamen er regelmatig recht spreken<sup>52</sup>. Een galg werd opgericht op het einde van de strekdijk en een gevang geschikt gemaakt<sup>53</sup>. Meer nog, de schepenen van Gent bezaten hier, in een der huizen gelegen op de Zoute speye, een echt stadhuisje, waarvan de vensters versierd waren met de Gentse en de Vlaamse leeuwen<sup>54</sup>.

Heel vroeg, zoals gezegd, had zich dus op de 40 gemeten door de

de oppositie van Holland en Antwerpen opgewekt en de reis naar Madrid van Adolf van Bourgogne, hoogbaljuw van Gent, genoodzaakt (Vaertboeken, II, fol. 64; II, fol. 149-186<sup>vo</sup>; II, fol. 378<sup>vo</sup>, 391<sup>vo</sup> en Stadscharters, nr 1216).

(49) Stadscharters, nr 1210.

(50) *Ibid.*, nr 1210. In 1612 verkochten de aartshertogen Albrecht en Isabella nog aan de stad Gent 15 gemeten op het Sas gelegen met de jurisdictie. Het Stadsarchief bezit een reeks mooie plannen van het Sas (het oudste dagtektent van 1576) opgemaakt om de ceynsgronden die aan de stad behoorden aan te duiden.

(51) H. Nowé, *La juridiction de Gand au Canal du Sas* (Etudes d'Histoire dédiées à la mémoire de Henri Pirenne, p. 209-216).

(52) Over dit ambt, zie Vaertboeken, IV, fol. 153-157; Eerste commissie van Stedehouder van de Hoogbaljuw van Gent, 27 September 1564 (*Ibid.*, IV, 234<sup>vo</sup>-237). Wij bezitten het register der vonnissen uitgesproken door de schepenen van Gent op 't Sas voor de jaren 1564-1566 (Reeks 530, nr 1). Er waren drie zittingen per jaar.

(53) «'t Zoute hoeft, daer de justicie staet» (1572, Vaertboeken, III, fol. 227<sup>vo</sup>); over het gevang, zie *ibid.*, V, fol. 433.

(54) Vaertboeken, IV, p. 108 («ghelae veinsteren dienende in de veinsteren van den nieuwen huusen deser stede up 't Zas», 1563). Zie ook *ibid.*, fol. 400; VI, fol. 183 en volg.; reeks 530, bundels 7 en 29.

stad aangekocht een nederzetting gevormd. Daar woonden kaaimeesters, kaaigezellen, winkeliers en herbergiers<sup>55</sup>. In 1569 telde men er 44 huizen en in 1639 vindt men ongeveer hetzelfde getal weer<sup>56</sup>: de agglomeratie had zich dus niet ontwikkeld. Dit was ook de wens van de Gentenaars. De stad had streng verboden op het Sas en langs de vaart handel te drijven en koopwaren te stapelen. Men mocht er slechts goederen lossen en laden: alle koopwaren moesten eerst naar Gent gedragen worden om daar verkocht of verder vervoerd te worden<sup>57</sup>. Nooit dus, onder het gezag van Gent, zou het Sas van Gent een zelfstandige handelsplaats geworden zijn. De Gentenaars hadden willen vermijden dat men hier concurrentie zou kunnen doen aan hun stad, zoals in de XIIIe en de XIVe eeuw Damme, Sluis en Aardenburg het gedaan hadden tegenover Brugge. Het is slechts na de verovering door de Hollanders in 1644, dat 't Sas, afgescheiden van Gent, een zelfstandige gemeente geworden is.

Werpen wij nu een blik op het economisch belang van de voorhaven van Gent en van de vaart. Een eerste feit mag vastgesteld worden: men moet het aanleggen der sluizen niet afwachten om aan de Landdijk en op de vaart bedrijvigheid te zien bloeien. Direkt kwamen de schepen aan, van 1549 af<sup>58</sup>. Maar nu rijst de vraag: hoe omvangrijk is die bedrijvigheid geweest gedurende de XVIe eeuw, van 1549 tot 1584, gedurende dat korte tijdperk van 35 jaar dat Gent vrij met de ganse wereld handel kon drijven? Het is niet gemakkelijk uit te maken, daar de rekeningen van de ontvangers der rechten en tollén op 't Sas niet toelaten echte statistieken op te maken.

Ziehier enige algemene gegevens die de toestand beschrijven voor en na het oprichten der sluizen. Verscheidene malen is er spraak van «grote coggheschepen ende boeyers» die dagelijks aankomen, van «diepe gheladen schepen als de bretoenen» die nu op 't Sas komen of van andere schepen die zo zwaar geladen zijn dat ze in de Papegeule blijven haperen en slechts met het getij in de haven geraken. Verscheidene keren klaagt men dat «den dijck daghelicx ruïneerd ende ghebroken werd bij der hantise die dagelicx daerop es metten overslane van de goede» of «bij der groote menichte van den goeden dat men nu onlancx ghelost heeft, zoo dat de peerden 't goet qualic deurtrecken connen». De toevloed van schepen die door de sluizen moesten trekken was soms zo groot dat men «groot desordre kon zien» en men de doorgang moest regelen door middel van penningen genummerd van 1 tot 20 en getekend met een O voor de boten die van «onder» - van Gent - kwamen en met een B voor diegenen die van «boven» - van de Schelde -

(55) Zie b.v. Vaertboeken, VI, fol. 28 en volg.

(56) Ibid., VI, fol. 28 en volg.; Cheynsboek van 1576, 45 huizen (reeks 530, bundel 29); cheynsboek van 1639, 45 huizen, 62 «lochtingen» en «baracken» voor het garnisoen (Ibid., bundel 29).

(57) Octrooi van de 25 Mei 1551 (Stadscharters, nr 1087), hernieuwd in 1571 en zelfs in 1683 en 1724. (Vaertboeken, IV, fol. 169<sup>vo</sup>-171, en reeks 530, bundel 6).

(58) Rekening van het «lastgeld» geheven op de Landdijk van 18 Juni tot 18 December 1549 («dat sindert den 18en der voirs. maent Junius XLIX, dat de voirs. vaert navigable was, totten 18 December daernaer». Reeks 481, bundel 1).

afvaardigen<sup>59</sup>. Twisten onder de schippers of verzet tegen het gezag der sluismeesters waren ook niet zeldzaam. De zaken werden door de Schepenen van Gent op 't Sas gevonnist en geven een eigenaardig tafereel van het dagelijks leven op de Gentse haven zo wat 400 jaar geleden<sup>60</sup>.

Eenmaal, voor 11 maanden van het jaar 1582-1583, kennen wij misschien het aantal schepen die op 't Sas aankwamen. Wij lezen inderdaad in de rekening van de ontvanger van het bakengeld dat voor dit termijn 480 schepen het bakengeld betaald hebben<sup>61</sup>. Maar is dat een vast getal voor die elf maanden? Moesten alle schepen dit recht betalen? Waren de schepen die van Gent kwamen of aan Gentenaars behoorden daarin begrepen? Zoveel vragen die men niet kan beantwoorden.

Vanwaar kwamen nu die schepen? Dit weet men nu met zekerheid: de meeste kwamen van Holland en Zeeland. In 1582-83, bij voorbeeld, 38 van die 480 schepen waren afkomstig van Amsterdam, het grootste getal, 28 van Gouda, 27 van Dordrecht, 25 van Antwerpen, 25 ook van Middelburg, 24 van Vlissingen, 15 van Brugge, 14 van Nieuwpoort, 13 van Rotterdam, 9 van Vere, 3 van Duinkerke, een van Calais<sup>62</sup>. Eenmaal is er spraak van een schip dat van La Rochelle kwam met Bordeaux wijn. Men weet dat dit schip «te Vlissinghe een pylote nam omme 't schip op de voorseyde vaert te bringhen». Maar een zo ver afgelegene haven is toch een uitzondering<sup>63</sup>.

Welke goederen brachten nu die boten gedurende de XVIe eeuw? De handelswaren bestonden voornamelijk uit levensmiddelen, en in de eerste plaats uit zout, vis (veel haring en zalm) en wijn (Franse, Spaanse en Rijnse wijnen)<sup>64</sup>. Zo weten wij bij voorbeeld, dat gedurende de zes eerste maanden van 1579, 46 schepen van Middelburg, 9 van Vlissingen en 6 van Arnemuiden aankwamen met Franse wijn, terwijl Dordrecht tien schepen zond beladen met Rijnse wijn<sup>65</sup>. Men mag dus gerust besluiten dat een groot gedeelte van de bedrijvigheid op het Sas in de handen was van Hollanders en Zeeuwen.

Die boeyers, die koggen, die bretoenen gingen zeker tot Gent niet, daarvoor was de Sasse Vaart te smal en te ondiep. De goederen werden op 't Sas ontscheept en in kleine schepen overgebracht om tot Gent ver-

(59) Vaertboeken, I, fol. 189 en 355; II, fol. 279 en 306; VI, fol. 26<sup>vo</sup> en 144<sup>vo</sup>.

(60) Register der Vonnissen, fol. 7 (Reeks 530, nr 1); Vaertboeken, III, fol. 506<sup>vo</sup> en volg.

(61) Reeks 530, nr 32.

(62) Ibid.

(63) Proces Helias Gaignard, van La Rochelle, en Schepenen van Gent tegen ontvanger van de Tol van Zeland (Vaertboeken, I, fol. 264<sup>vo</sup>-278). Zie ook reeds 530, nr 31, drie schepen die van Quillebœuf, kleine haven aan de monding van de Seine, met wijn op het Sas aankomen.

(64) Rekening van het Lastgeld (1549), reeks 481, bundel 1; Vaertboeken, II, fol. 123 en volg., 125; VI, fol. 196 en 243; reeks 530, nr 31.

(65) Rekeningen van de ontvanger der Generale Middelen op het Sas, 1579 (Reeks 530, nr 31).

voerd te worden<sup>66</sup>. De Gentenaars hadden overigens een kanaal aan Keizer Karel gevraagd dat slechts « moyens bateaux » kon dragen en het is zeker dat die schepen zeer « moyens » geweest zijn. Een onderzoek in 1564 ingesteld stelt vast dat de vaart slechts 5 à 6 voeten diep was (1,50 m à 1,80 m) en dat de gemiddelde breedte aan de bodem van 4 tot 5 roeden (16 à 20 m.) was<sup>67</sup>. Slechts pleiten en schuiten hebben daar dus kunnen varen. Dit was immers voldoende in die tijden om de koopwaren naar de stad te brengen of verder, tot Doornik en het Noorden van het huidig Frankrijk<sup>68</sup>.

De Gentse haven ging dus een mooie toekomst tegemoet, toen, helaas, de godsdienstoorlogen, gevolgd door de scheuring tussen Noord en Zuid en de oorlog tussen Spanje en de Verenigde Provincieën, dit alles kwam vernietigen. Reeds de 21 Mei 1572, na de inneming van de Briel, werd 't Sas door de Watergeuzen geplunderd, verbrand en werd grote schade aan de sluizen gebracht<sup>69</sup>. Nieuwe plunderingen verplichtten het Gents Magistraat de sluizen te versterken in 1573, eerste stap naar een algemene versterking van Sas van Gent, die van die plaats een der belangrijkste vestingen der Nederlanden moest maken<sup>70</sup>. Het heroveren van Gent (1584) en van Antwerpen (1586) door de Spanjaarden onder het beleid van Farnese, terwijl anderzijds Zeeland en later — met wisselvalligheden — Zeeuws Vlaanderen in de handen der Protestanten vielen, die gebeurtenissen hadden voor gevolg dat de Schelde gesloten werd door de Verenigde Provincieën. Dank zij zijn machtige versterkingen bleef het Sas aan de Stad Gent, maar het was van de zee afgezonderd. Het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) zal wel enigzins de Gentenaars laten ademen, maar slechts voor een korte tijd. De 5 September 1644, na een belegering van een anderhalve maand viel Sas van Gent, de « overmatige sterkte », in de handen van Prins Frederik-Hendrik van Oranje, ondanks de moedige verdediging van de Spanjaard don Andrea de Prada y Muxica. Die vreselijke slag

(66) Het lossen en overschepen der goederen was toevertrouwd aan « Kaai-gezellen », onder toezicht van een « Kaai-meester » (Vaertboeken, II, 89<sup>vo</sup> en 106<sup>vo</sup>; III, fol. 87-95, 236; IV, fol. 154<sup>vo</sup>; V, fol. 373<sup>vo</sup>, VI, fol. 171-175<sup>vo</sup>). Die beëdigde lossers, waarvan het getal schommelt tussen 8 en 30, moesten « den koopman die aldaer met zijnen goede comt ende van een scip in dandre ofte andersins ghewrocht oft overslegghen wilt hebben, in alder diligentie dienen » (A<sup>o</sup> 1571, *Ibid.*, VI, fol. 171 en vlg.). Een mooi voorbeeld van « overslaen van tsoute int zoete » vindt men *ibid.*, VI, fol. 394<sup>vo</sup>.

(67) *Ibid.*, IV, fol. 200-202; zie ook reeks 530, bundel 12 (Bestek voor het verbreden van het kanaal tussen Muide en Meulestede, 1563). In 1569 wordt de scheepvaart onderbroken voor schepen « gaende vier voeten diepe ende daerboven » (Vaertboeken, VI, fol. 53). Over de slechte toestand van de vaart in 1564, zie de klacht van graaf van Egmond, gouverneur van Vlaanderen (*Ibid.*, IV, fol. 195<sup>vo</sup> en vlg.).

(68) Vaertboeken, VI, fol. 394<sup>vo</sup>-396; reeks 530, nr 1, fol. 24; « graen van Ariën naar Holland gevoerd door de vaert (1564, Vaertboeken, IV, fol. 237 en vlg.); goederen bestemd voor Atrecht, Rijsel en St Omaars (1549, Reeks 481, bundel 1).

(69) Vaertboeken, VI, fol. 221-233<sup>vo</sup>, 239, 403<sup>vo</sup>; *Memorieboek*, II, p. 387 en 389.

(70) *Memorieboek*, II, p. 389; Vaertboeken, VI, fol. 421 en vlg.

— het verlies van wat Gent daar gesticht had — werd toen bekrachtigd door de Vrede van Munster in 1648, waarvan art. 14 luidt: « Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux de Sas, Zwin et autres bouches de mer y aboutissans, seront tenues closes du costé des dits Seigneurs Etats »<sup>71</sup>.

De Sasse Vaart mondde dus voortaan op vreemde bodem uit. Gedurende de tweede helft van de XVIIe eeuw en de XVIIIe werd hij door de Gentenaars verwaarloosd en verslijkte langzamerhand. In 1772, bijvoorbeeld, klagen schippers die daar nog varen - meest Zeeuwen die hun haring en mossels te Gent verkochten - dat een « santplaete zich geformeert hadde in de Zassche vaert omtrent Roodenhuyze en het onmogelijk was met een schip daer over te connen geraeken, alhoewel zij maar dry voet water noodig hebben »<sup>72</sup> De gemoedstemming der Gentenaars tegenover hun oud Sas komt goed te voorschijn in het volgend feit. In 1682 waren de dijken doorgebroken langs de vaart, niet ver van Sas van Gent en op Hollandse bodem. De regering der Verenigde Provincieën wilde de Gentenaars dwingen de kosten der herstellingen te betalen. De Stad Gent weigerde om de volgende reden: « Puisque ledit Sas et son terrain sont séparés de la ville de Gand par la cession faite au Traité de Munster, il ne les faut plus considérer comme le bien propre de la ville dont elle disposait librement selon sa plus grande convénience, mais comme une place indépendante de ladite ville et qui règle le tout à son proffit particulier »<sup>73</sup>. In Nederland zelf werd de Braakman langzamerhand ingepolderd, zodat de geul die naar Sas van Gent leidde op het einde der XVIIe eeuw slechts een onbeduidende vliet geworden was<sup>74</sup>.

### HET KANAAL VAN BRUGGE

De Westerschelde gesloten, het Noorden van Vlaanderen in de handen der Hollanders, de Sasse Vaart als rechtstreekse verbinding met de zee bestond in feite niet meer. Merkwaardig is het dat zeer gauw, zelfs wanneer de oorlog tussen Spanje en de Verenigde Provincieën geen beslissende uitslag gekregen had en 't Sas nog in de handen der Gentenaars was, een nieuwe poging gedaan werd om de stad in verbinding met de zee te stellen, en deze maal, op eigen bodem. Zo ontstond het Kanaal van Brugge, dat tot Oostende moest verlengd worden.

Die onderneming verschilt heel veel van de twee vorige, Lieve en Sasse vaart. Ten eerste, was het initiatief niet uitsluitend uit de stad

(71) J. EGGEN VAN TERLAN, *De Veldtocht in Vlaanderen van 1644. Graaf Ernst Isenburg tegen Frederik Hendrik* (Historia, 1941, p. 203-214); DUMONT, *Recueil des traités de paix, etc.*, III, p. 517.

(72) Reeks 530, bundel 7. In 1782 is de toestand van de vaart zo slecht geworden dat de Kamer van Koophandel van Gent het Magistraat bedreigt « de ne plus tirer aucune marchandise par ce canal et de faire leurs expéditions par l'Escaut » (Ibid., bundel 22).

(73) Reeks 530, bundel 7.

(74) Zie b.v. de kaart van het Sas van Gent, anno 1794, berustende te Leiden, Universiteitsbibliotheek, port. 38, nr 167 (Verz. Bodel Nyenhuis).



Gent gesproten, maar wel uit de Staten van Vlaanderen. Weliswaar had Gent in die zaak een grote rol gespeeld, maar Brugge had ook zijn invloed doen gelden. Ten tweede, behoorde de Brugse vaart aan de stad Gent niet, maar aan de generaliteit van Vlaanderen. Ten derde, was er tot in 1753 geen spraak van rechtstreekse verbinding met de zee, daar er in feite twee kanalen waren die met elkaar niet verbonden waren: de Brugse vaart en de Oostendse vaart. Ten vierde, was het graven van het kanaal op Brugge geen teken van welvaart zoals het het geval geweest was met de Lieve, maar integendeel een middel om de grootste economische verslagenheid die Gent en gans Vlaanderen ooit gekend hebben te bestrijden.

Het was de 20 Juli 1613, toen een wapenstilstand van 12 jaren tussen Spanje en de Verenigde Provincieën, het Twaalfjarig Bestand, ons toeliet een poosje te ademen, dat de Staten van Vlaanderen de toelating kregen van Albrecht en Isabella een kanaal te graven van Gent naar Brugge: « et que avant tout le canal de Gand vers Bruges soit fouy et dressé sur ung fond, sans aucun sas ou aultre empeschement, telle ment qu'il se rende navigable avec pleytes et en telle forme que par visitation des ingéniaires et consentement des Ecclésiastiques se trouvera mieux convenir. Sans convertir les dis deniers (een lening van een millioen gulden) à aultres ouvraiges qu'audict canal, par lequel passeront toutes marchandises librement sans payer aulcune tolle ou aultre imposition »<sup>75</sup>.

Men heeft wel gedacht dat militaire bekommernissen en de zorg de omvang van het Contributieland te verminderen de Staten tot die onderneming aangespoord hadden<sup>76</sup>. Die bezorgdheid is niet te onderschatten maar men moet erkennen dat het octrooi van 1613 slechts op de economische betekenis van het kanaal wijst.

De werken duurden verscheidene jaren. In 1622 moet de Aartshertogin nog aandringen « qu'en tous cas il sera besoing que ceste année se parachève entièrement ledit canal de Gand à Bruges »<sup>77</sup>. Zoals de Sasse vaart was de Brugse vaart voor een groot gedeelte slechts de verbreding en de verdieping van een bestaande vaart: de oude Zuutleye, die zich uitstreckte van Brugge tot St-Joris ten Distel. Die Zuutleye is zeer beroemd in de geschiedenis van Gent. Het is niets minder dan de vaart die Brugge in 1379 poogde te delven om het Zwin in verbinding te stellen met de Leie. Men weet dat de Gentenaars en in 't bijzonder de Gentse schippers onder leiding van Jan Yoens, zich met geweld daartegen verzet hadden omdat zij vreesden voor hun monopolie op Leie en Schelde. Dit verzet was ook de oorzaak van de grote opstand der Gentenaars tegen Lodewijk van Male. Het is dus die Zuutleye die ondanks haar bochten en kronkels verdiept en verbreed werd. Verder

(75) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire du grand tonlieu de Bruges*, t. V, nr 2958, p. 353; zie ook Id., *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, III, p. 390.

(76) H. VAN WERVEKE, *Gent. Schets van een sociale geschiedenis*, p. 92-93.

(77) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, III, p. 396.

van St-Joris (of stipter, van het gehucht Nieuwendam) tot Hansbeke (Brug van Hansbeke) gebruikte men een der talrijke takken van de Kale, de « Hooghe Cale » genoemd. De zo gevormde vaart werd tot Gent verlengd waar hij aan de vestingen van de Brugse Poort ophield <sup>78</sup>. Er was dus nog geen spraak van verbinding met de in de nabijheid vloeiende Leie. Te Brugge eindigde het kanaal in het Minnewater dat als handelsdok ingericht werd en waar men het oud sas hernieuwde <sup>79</sup>.

De vaart van Brugge tot Oostende dagtekent slechts van 1622. Alhoewel men weet dat men sinds geruimen tijd van plan was dat kanaal te graven schrijft de Aartshertogin Isabella de 26 Juli 1622 aan de Staten: « Par aultre lettre nous vous avons seulement escript de faire rapfondir le canal qui est entre Bruges et Gand. Maintenant nous vous faisons la présente pour vous dire que nostre intention est que l'on mette quante et quante la main à celui d'entre Bruges et Ostende » <sup>80</sup>. Hier ook heeft men gebruik gemaakt van een oud middeleeuws kanaal, de vaart van Brugge naar Nieuwpoort, soms Yperleet genoemd <sup>81</sup>. Het gedeelte Brugge-Plassendale werd geschikt gemaakt. Te Plassendale bereikte men de grote kreek van Oostende en verder de haven van deze stad. Die reusachtige kreek die zich in die tijden tot Zandvoorde uitstreckte, kwam ten Oosten van Oostende in de zee uit en had zich in 1601 gevormd, gedurende het beleg van de stad <sup>82</sup>. In 1624 waren die werken geëindigd en de goederen konden per schip tot Brugge en van Brugge tot Gent vervoerd worden <sup>83</sup>.

De verbinding tussen die steden werd merkkelijk verbeterd in 1664-1665, dank zij het streng optreden van de markies van Caracena, gouverneur-generaal der Zuidelijke Nederlanden. Die van Oostende werd nu verlengd van Plassendale tot Slijkens, waar een versterkt sas toegang gaf tot de Oostendse kreek en haven. Brugge kreeg een nieuw handelsdok aan het uiteinde van de vaart van Oostende, ten Noorden van de stad, niet ver van de Damse Poort <sup>84</sup>.

Nu Duinkerke door Lodewijk XIV ingenomen was, werd Oostende

(78) Zie de uitmuntende « Caerte ende descriptie figurative van den nieuwe Cannale ofte Riviere begonst den derden September 1613... van de Stadt Ghendt af tot Hansbeke brugghede ghedolven uut den nieuwen grondt, ende van daer loopende lanx de Hooghe Cale tot Nieuwendam, ende van daer volghende de Zuytleye (eertijds inden jare 1379 begonst) tot de stede van Brugghe, ende van daer volghende de Yperleede tot Oostende », A<sup>o</sup> 1615. (Rijksarchief van Gent. Verzameling Kaarten en plannen, nr 97).

(79) AD. DUCLOS, *Bruges. Histoire et Souvenirs*, p. 505. Het is daar dat de beruchte « bargie » van Gent aanlegde (J. D'UDEKEM D'ACQZ, *La Barge de Gand à Bruges*, p. 26, 73-75).

(80) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'anc. estaple de Bruges*, III, p. 396.

(81) Zie hoger, nota 78.

(82) R. BLANCHARD, *La Flandre*, p. 452-453.

(83) M. J. WOLTERS, *Recueil de Lois, etc., concernant l'administration des eaux et polders de la Flandre Orientale*, I, p. 152 en volg.

(84) R. BLANCHARD, *op. cit.*, p. 453; plan van de nieuwe kom van Brugge, op het Rijksarchief te Gent, Kaarten, nr 93; AD. DUCLOS, *op. cit.*, p. 545; V. FRIS, *Histoire de Gand*, p. 525; L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, III, nr 2152, p. 490 en nr 2157, p. 495.

de voornaamste haven van het land, wat voor Brugge en Gent gunstige gevolgen had. Toch moet men niet denken dat, zelfs na de verbeteringen door Caracena aangebracht, de twee vaarten in verbinding waren. Te Brugge hield de vaart van Gent aan het Minnewater op, terwijl die van Oostende tot aan het handelsdok, aan de Damse Poort kwam. De goederen moesten dus bij middel van schuiten of wagens van het Noorden naar het Zuiden van de stad overgebracht worden. Wat Gent betreft was er dus geen spraak van direkte verbinding met de zee, zoals dit wel het geval geweest was met de Lieve of de Sasse vaart.

De ganse verwezenlijking droeg toch de stempel van nieuwe politieke en economische stromingen. Alles was op een Staats plan en niet meer op een stedelijk plan opgevat. Gent bezat daar noch eigendomsrechten noch jurisdictie. De eeuwenoude stapelrechten van de stad en de voorrechten der Gentse Vrije-Schippers waren in gevaar. Alhoewel in 1613, bij het aanleggen van de Brugse vaart, de Aartshertogen de schippers van Gent gerustgesteld hadden<sup>85</sup>, had Caracena toch de voorrechten van het Gents ambacht ingekrompen ten voordele van Brugge en Doornik<sup>86</sup>. De Gentse schippers voelden zich zo gekrenkt dat zij aan het Magistraat voorstelden de verlaten Lieve weer aan te passen! De Lieve was immers eigendom van de stad en daar was geen concurrentie te vrezen. Een terugkeer naar het verleden dus<sup>87</sup>.

Toch waren de moderne economische strekkingen de sterkste. Gent verliest zijn stapelrecht in 1734 en langzamerhand vervalt ook het monopolie der Gentse schippers op Leie en Schelde<sup>88</sup>. Het ambacht is zo verzwakt dat wat in de XIVE eeuw een verschrikkelijke storm had veroorzaakt, dat deed nu, in de XVIIIe eeuw, « d'un trait de plume » een verlicht despoot: de verbinding van de Brugse Zuutleie met de Gentse Leie. In 1751 gaf dus Maria-Theresia aan de Staten van Vlaanderen de toelating te Gent een kanaal te graven van de Brugse vaart tot in de Leie: het was de « Coupure ».

Het aanleggen der Gentse Coupure was eigenlijk een gedeelte van een uitgebreid plan, dat in een moderne opvatting, aan de schepen moest toelaten rechtstreeks te varen van de zee tot in de Leie en zelfs tot in de Schelde. Te Brugge zelf werd ook een « Coupure » gegraven die de gekanaliseerde wallen (ten Oosten van het Minnewater) in betrekking stelde met de St-Anna en Potterie Reien<sup>89</sup> en te Gent zou er ook een tweede « Coupure » aangelegd worden die de Nederschelde met de Opperschelde moest verbinden<sup>90</sup>.

Voor wat de Gentse nóg bestaande Coupure betreft, bestonden er eigenlijk twee ontwerpen en de 16 September 1750 gaven de Staten

(85) L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'anc. grand tonlieu de Bruges*, V, p. 354.

(86) V. FRIS, *op. cit.*, p. 255; H. VAN WERVEKE, *op. cit.*, p. 100.

(87) V. FRIS, *op. cit.*, p. 255.

(88) H. VAN WERVEKE, *op. cit.*, p. 99 en volg.

(89) AD. DUCLOS, *Bruges, notes et souvenirs*, p. 568.

(90) Stadsarchief. Atlas, doos 79, bundel 158; reeks 531, bundel 11. — Dit ontwerp werd niet verwezenlijkt.

van Vlaanderen de voorkeur aan het project van Colonel-Ingenieur Stallaert. Het octrooi van Maria-Theresia dagteekent van de 7 Januari 1751: zij gaf bevel «suyveringhe en verdiepinghe» aan de vaart van Brugge te verrichten «met enige doorsnijdinghen door de selve steden van Ghendt ende Brugghe»<sup>91</sup>. In aanbesteding gebracht de 19 Februari, duurden de werken bijna drie jaren en het is slechts de 27 December 1753 dat de Coupure met grote luister ingehuldigd werd<sup>92</sup>. Op die dag kwam het zeeschip «Concordia» de Coupure binnen gevaren: het was een Frans schip, dat van Nantes over Oostende en Brugge kwam, beladen met wijn. Men weet tot in de kleinste bijzonderheden hoe de Staten van Vlaanderen, het Magistraat en de Handelskamer van Gent de kapitein en bemanning van de «Concordia» gevierd hebben en welke feestelijkheden 's avonds in de stad plaats grepen.

Aan het uiteinde van de Coupure en dicht bij de Leie werd een sluis opgericht, waarvan de kom een klein handelsdok vormde. Daar bouwde men in 1778 een stapelhuis, dat in 1851, toen de stad over voorname haveninrichtingen kon beschikken, afgebroken werd<sup>93</sup>.

Het belang van de Coupure was groot. Zoals Prof. M. E. Dumont het zegt in zijn belangrijke aardrijkskundige studie over Gent: de Coupure heeft Gent geplaatst «op de enige Oost-Westelijke aaneengesloten bevaarbare waterweg naar de zee die dwars door het land loopt van Leuven tot Oostende. Haast gans het verkeer naar de zee was dus in de Oostenrijkse Nederlanden genoodzaakt langs Gent door te varen»<sup>94</sup>. Voegen wij er bij dat in de tweede helft van de XVIII<sup>e</sup> eeuw Oostende een zeer voorname haven geworden was. Al bleef de Brugse vaart, in feite toch slechts een vaart voor binnenschepen, mag men gerust zeggen dat het aanleggen van de Coupure een zeer belangrijk feit is in de economische geschiedenis van Gent en dat het waarlijk een scheuring betekent met een zeer oud verleden.

### HET KANAAL VAN TERNEUZEN

Het kanaal van Terneuzen zal eindelijk de verwezenlijking zijn van de eeuwenoude droom der Gentenaars. Men kan zelfs gerust zeggen dat die droom ruim overtroffen wordt: Gent, niet enkel met de zee verbonden, maar voor de eerste maal havenstad.

De omstandigheden zijn wel bekend<sup>95</sup>. De vereniging met Nederland had voor Gent de beste gevolgen gehad. Weer bloeide er de nijverheid en de behoefte een direkte verbinding met de zee te hebben deed zich opnieuw gevoelen. Niets belette nu de Sasse vaart, de kortste weg naar de zee, te gebruiken. De oude vaart van de XVI<sup>e</sup> eeuw werd dus aangepast, verdiept en verbreed. Op enige afwijkingen

(91) *Placcaert-Boeck van Vlaenderen*, V, tweede deel, p. 746 en volg.

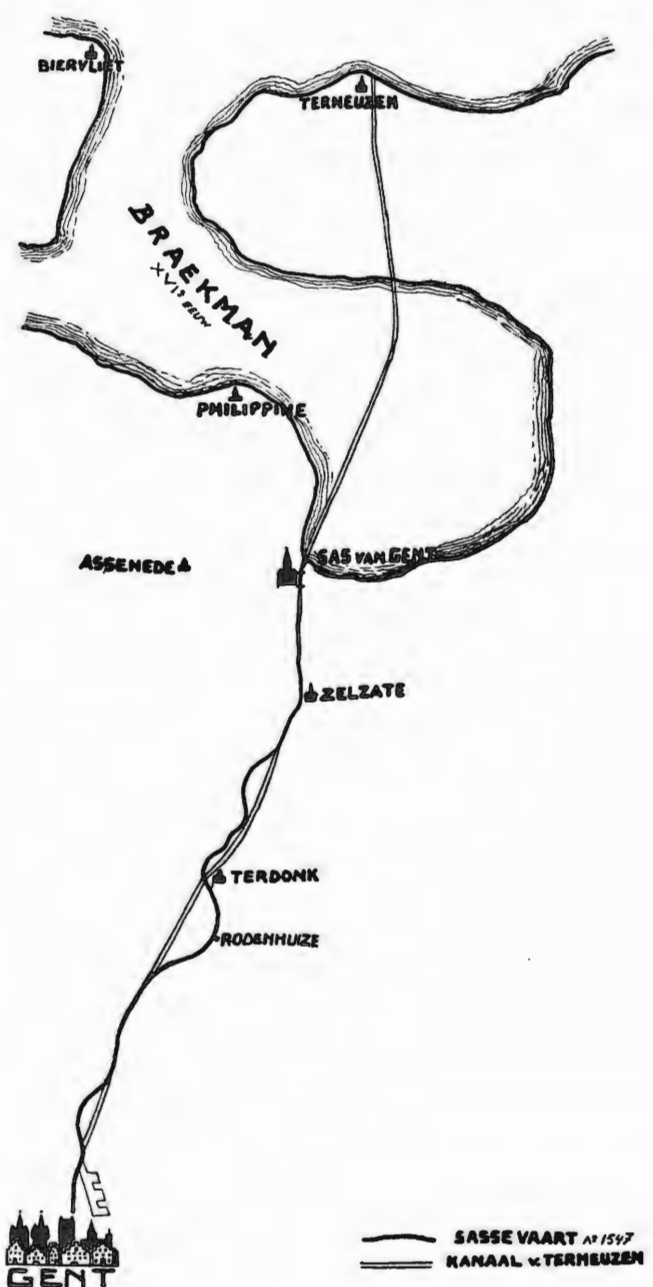
(92) P. CLAEYS, *La Coupure* (in *Notes et Souvenirs*, III, p. 220-225).

(93) *Ibid.*, p. 223 en volg.

(94) M. E. DUMONT, *Gent, een stedenaardrijkskundige studie*, I, 33.

(95) V. FRIS, *op. cit.*, p. 337 en volg.; H. VAN WERVEKE, *op. cit.*, p. 110.

SCHELDE



na (aan de Muide b.v.), viel de nieuwe vaart met de oude samen, maar in plaats van uit te monden te Sas van Gent in de vergane Braakman, werd hij tot Terneuzen verlengd. Voortaan is er geen spraak meer van Sasse vaart maar wel van kanaal van Terneuzen. De werken begonnen in 1825 en, dank zij de krachtige steun van Willem I werden zij reeds geëindigd in 1827. De 18 November van dit jaar werd de nieuwe zeeweg plechtig ingehuldigd. Twee jaar later zal het Dok gegraven worden. Dit kanaal van 4.40 meter diepte en 25 meter breedte en dit nederig dokje werden het uitgangspunt van het prachtig, bijna lijnrecht zeekanaal (9 m. diep en 97 m. breed) en ook van de uitgebreide haveninrichtingen, waarop Gent fier kan zijn, hoogtepunt dat bereikt werd na een streven dat tot de XIIIe eeuw opklimt<sup>96</sup>,

(96) A. M. DE VREESE, *De Haven van Gent*, p. 40-54.