

Tydschrift voor Gesch. 1953  
66ste jg.

## HET VERVAL VAN BRUGGE ALS WERELDMARKT

DOOR

M. K. ELISABETH GOTTSCHALK.

### *Inleiding.*

Vlaanderen kende in de 12e eeuw een belangrijke actieve handel. Het middelpunt daarvan was Brugge, dat over een uitstekende verbinding met de zee beschikte. De handel der Vlaamse kooplieden bracht wederkerig ook anderen naar de boorden van het Zwin. Een der voornaamste handelsartikelen was de Engelse wol, die de Vlaamse lakennijverheid voedde, welke gevestigd was in de steden Brugge, Gent en Yperen.

De Vlaamse eigenhandel ging echter omstreeks 1300 teniet. Toch was de 14e eeuw een tijd van grote economische bloei voor Brugge. Volgens R. Häpke<sup>1)</sup> was de stad het centrum van de toenmalige wereldhandel geworden.

J. A. van Houtte becritiseert in een scherpzinnige verhandeling<sup>2)</sup> de door Häpke gebezigde term „wereldmarkt”. Hij acht deze te zijn ontstaan onder invloed van het begrip „Weltwirtschaft”, dat in Häpke's tijd ingevoerd werd. De term „wereldmarkt” werd algemeen aanvaard; ook Pirenne noemde Brugge een „marché mondial”. Van Houtte evenwel tracht aan te tonen, dat hier niet van een echte wereldmarkt in de zin van een internationaal ruilcentrum gesproken kan worden, doch uitsluitend van een nationale markt. In Brugge werden nl. in hoofdzaak goederen voor eigen gebruik en voor de naaste omgeving geïmporteerd, en de export beperkte zich vnl. tot Vlaamse weefsels. Pirenne en anderen beschouwden het als een voor de hand liggend feit, dat de vreemde kooplieden te Brugge ook onderling handelsrelaties aanknoopten. Van Houtte vond echter generlei aanwijzingen in die richting. Hij wijst er op, dat bij conflicten, die voor de Brugse schepenbank berecht werden, steeds Vlamingen de tegenpartij der vreemdelingen vormden ofwel eigen landgenoten; soms ook kooplieden uit een land, dat op weg naar Vlaanderen door de schepen aangedaan werd om de vracht aan te vullen (b.v. Italianen, die Spanje of Portugal aandeden), hetgeen bij aankomst moeilijkheden kon veroorzaken bij het verdelen van de vracht. Van processen tussen Zuid- en Noordepese volkeren blijkt echter niets. In tegenstelling met Pirenne<sup>3)</sup>, die Brugge een bemiddelaarsfunctie tussen Romaanse en Germaanse volkeren toekende, constateert Van Houtte, dat er zeer weinig contact bestond b.v. tussen de Hanzeaten en de Mediterrane kooplieden. Graan, hout en ander massale goederen, die Noord-Europa kon leveren, betrok Italië toentertijd uit dichter bij gelegen streken rond de Middellandse en Zwarte Zee, terwijl vis uit het Noorden vnl. over

<sup>1)</sup> R. Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt. Berlin, 1908.

<sup>2)</sup> J. A. van Houtte, Bruges et Anvers, marchés „nationaux” ou „internationaux” du XIVe au XVIe siècle. (Revue du Nord t. XXXIV, no. 134, 1952).

<sup>3)</sup> H. Pirenne, Histoire de Belgique II, 1908, p. 425.

land via de Alpenpassen het Zuiden bereikte. Omgekeerd gingen speerijen uit het Zuiden ook vooral over land naar het Noorden. De landroute was volgens Van Houtte even belangrijk als de zeeweg en hij ontkent het grote belang van deze laatste voor Brugge. Ook Spanje zou aan de landroute via Rhône- en Rijndal de voorkeur hebben gegeven boven de langere, duurdere en gevaarlijkere zeeweg. De Hanzeschepen voeren in de tweede helft der 14e eeuw ook rechtstreeks naar de Portugese havens, zodat Brugge als tussenstation min of meer overbodig werd. Als het Zwin aangedaan werd, was het hoogstens om er te overwinteren of om goederen voor Vlaanderen zelf te lossen, niet om te herexporteren.

Van Houtte concludeert derhalve: Brugge was geen „wereldmarkt”, maar een grote nationale markt. Alleen met het oog op de handel met Engeland vormde Brugge een belangrijke schakel, vnl. voor de Italianen, die echter veelal eigen agenten in de stad hadden, die voor verder vervoer naar Engeland zorgden, terwijl ook de Engelse wol vanuit Brugge via de Rijn en de Alpen naar Italië werd gezonden. Toen evenwel de Britse economie de woluitvoer beperkte ten gunste van de lakenexport, ging dit kleine stukje „wereldhandel” voor de Zwinstad teloor, want Brugge voerde een protectionistische handelspolitiek terwille van de Vlaamse lakenindustrie.

Neemt men echter tegenover Van Houtte's zeer verdienstelijk betoog in aanmerking, dat Brugge in de 14e eeuw handelsbetrekkingen met bijna de gehele toen bekende wereld onderhield, dat er een zeer talrijk internationaal gezelschap van kooplieden verblijf hield, dat de stad uit nagenoeg alle landen importeerde en naar alle richtingen exporteerde, dan kan men in geografische zin toch de term „wereldmarkt” verdedigen en handhaven, al had deze voor Brugge een andere betekenis dan later voor Antwerpen, waar Van Houtte een waarlijk internationale, een wereldmarkt onderkent.

#### *De economische en politieke oorzaken van Brugge's achteruitgang.*

In de 15e eeuw ging de voorspoed van de vermaarde handelsmetroopool aan het Zwin tanen. De oorzaken van deze achteruitgang worden thans anders gezien dan door de oudere auteurs. Vroeger schreef men Brugges verval uitsluitend toe aan geografische factoren, nl. de verlanding van het Zwin. L. Gilliodts—van Severen<sup>4)</sup> stond nog geheel op dit standpunt.

H. Pirenne wees echter op een geheel ander complex van oorzaken, zoals de achteruitgang der Vlaamse industrie, het angstvallig vasthouden van Brugge aan verouderde maximes, waardoor de vrijheid, die voor de meer ontwikkelde handel een levensvoorwaarde was, te zeer beperkt werd. Door het stapelrecht was men te sterk gebonden; de verplichte tussenkomst van makelaars en herbergiers was lastig; de verkoop der handelswaar, die uitsluitend in de halle mocht geschieden, en tal van minutieuze voorschriften, waaraan men zich te houden had, werden als hinderlijk gevoeld. Bovendien traden in de loop der tijden

<sup>4)</sup> L. Gilliodts—van Severen. Bruges Port de Mer. (Annales de la Société d'Emulation. Bruges 1894.)

belangrijke verschuivingen op in de economische verhoudingen. Ook politieke factoren legden gewicht in de schaal. Brabant, dat lange tijd bij de ontwikkeling van Vlaanderen achter gebleven was, won aan betekenis.

Brugge kwam te laat tot het besef, dat de tijden veranderden en dat een andere koers in de handelspolitiek moest worden gevolgd. In de 16e eeuw was Brugges noodlot bezegeld. Antwerpen, reeds geruime tijd een machtige mededingster, had definitief de internationale handel tot zich getrokken. Deze stad miste de middeleeuwse tradities der Vlaamse steden. De gilden waren er niet zo tyranniek. Er waren niet aanhoudend opstanden en burgeroorlogen. Tegenover de middel-eeuwse gebondenheid heerste hier grotere vrijheid.

Dat Brugge door Antwerpen is overvleugeld zou dus volgens het betoog van Pirenne vnl. te wijten zijn aan het vasthouden aan een verouderde reglementering van de handel in eerstgenoemde stad. Moderne auteurs als Van Houtte en Van Werveke kennen echter veel meer invloed toe aan het feit dat de Engelse lakenexport zich naar Antwerpen richtte. Te Brugge werd de invoer van Engels laken herhaaldelijk verboden, om aldus de Vlaamse weefindustrie te beschermen. Te Antwerpen daarentegen maakte men geen bezwaar; integendeel, de onafgewerkte Engelse stoffen gaven door de nog te verrichten eindbewerking aan vele handen werk. Vooral kooplieden uit Keulen kochten in Antwerpen het Engelse laken en zorgden voor de verspreiding ervan over Midden-Europa.

Een zeer belangrijke factor ten gunste van Antwerpen was, dat zich behalve de maritieme handel ook de overlandhandel uit het Zuiden en Oosten op de Scheldestad richtte, terwijl in Brugge in hoofdzaak zeehandel gedreven werd. Daardoor was de Antwerpse markt veel ruimer. De vreemde kooplieden konden hier gemakkelijker retourvracht vinden voor hun schepen.

De handel van Antwerpen beleefde zijn hoogtepunten op de jaarmarkten met Pinksteren en in het najaar (Sinxenmarkt en Bamismarkt), welke gecompleteerd werden door die van Bergen op Zoom (Paasmarkt en Koude markt rond Allerheiligen). Uit de registers van rentebrieven, recognitiën, procuratiën en certificatiën van omstreeks 1430 tot 1565, die zich in de gemeente-archieven van Antwerpen en Bergen op Zoom bevinden, blijkt, dat naast de overzeese talloze kooplieden uit Arragon, Sicilië, Bohemen, Hongarije, Zuid-Duitsland, Westfalen, Keulen, Aken en de Maasstreek de jaarmarkten in de Scheldehavens bezochten.

Ook een internationaal betalingsverkeer ontwikkelde zich hier. Dit alles droeg in zeer sterke mate bij tot de bloei van Antwerpens economisch leven. Brugge miste deze facetten ten enen male in zijn economisch bestel.

Reeds in het begin der 14e eeuw kende Antwerpen een zekere handelsactiviteit. Italianen en Oosterlingen bezochten de stad en de Engelsen vestigden er hun wolstapel (1315—1340). In 1360 bestonden er reeds jaarmarkten. De verdere ontwikkeling der stad werd echter plotseling afgebroken door het feit, dat de Vlaamse graaf Lodewijk van Male in 1356 Antwerpen in handen kreeg en de belangen dezer stad opofferde ten gunste van Brugge. Zo stond de groei der Schelde-

stad een halve eeuw lang stil. In de loop der 15e eeuw oefende de achteruitgang van de Hanze door de oorlogen met Denemarken en de Hollanders alsmede door de toenemende concurrentie van de Engelse en Hollandse scheepvaart, een zeer nadelige invloed uit op Brugge. Daar werd het contact met Noord-Europa geringer en de stad vond voor deze verliezen geen compensatie.

De Honte was vóór de 15e eeuw te ondiep om voor grotere schepen een rechtstreekse verbinding met Antwerpen mogelijk te maken. Er ontwikkelde zich echter op de Walcherse rede voor Arnemuiden een belangrijk overlaadbedrijf. Van daar werden de koopwaren met lichters, de z.g. Zeeuwse heuden, verder vervoerd. In verband met de drukke relaties met de Antwerpse jaarmarkten en het belang der Walcherse rede zien wij de Engelsen in 1404 te Middelburg verblijf houden. In 1407 verwierven de Merchants Adventurers een eigen huis te Anwerpen.

De Hanzeaten importeerden in het begin der 15e eeuw vooral huiden en leer te Antwerpen. De huidenkopers uit Amsterdam en bontwerkers uit Utrecht voorzagen zich hier van grondstoffen. Omstreeks het midden der 15e eeuw vestigden zich in Antwerpen ook Italiaanse, Spaanse en Portugese kooplieden. Hun consulaten bleven officieel nog in Brugge gevestigd, maar er werden steeds meer zaken gedaan te Antwerpen.

De Hanze echter bleef nog geruime tijd de voorkeur geven aan Brugge. In 1447 werd de stapel van Duitse koopwaren aldaar versterkt door een stapeldwang, waarbij aan elke Hanzeaat, die in de Nederlanden handel dreef, de verplichting opgelegd werd zich naar Brugge te begeven. Toch speelde de Duitse koopman in de Zwinstad niet meer zulk een grote rol als vroeger. Volgens Philips de Goede was de handel der Oosterlingen te eenzijdig (vnl. pelterijen) in tegenstelling tot die der Spanjaarden, Portugezen, Bretons, e.a.

In 1450 werd Brugge voor enige tijd door de Hanzeaten verlaten. Zij vestigden zich eerst te Deventer en vervolgens te Utrecht; zij weigerden naar Brugge terug te keren, als de stad niet aan bepaalde eisen hunnerzijds voldeed. In 1457 echter keerde de Hanze naar Brugge terug, maar de hun gedane beloften werden niet nagekomen, zodat zij met hun afwezigheid niets bereikt hadden. Veel Noordduitse kooplieden stoorden zich voortaan niet meer aan de Brugse stapel. Er waren inmiddels door hen verscheiden „wilde” opslagplaatsen opgericht zoals te Mechelen, Antwerpen, Amsterdam, Middelburg en Vere. Steeds meer Duitse handelaars zochten Antwerpen op. Waarschijnlijk was het aan de oude relaties met Keulen te danken, dat ook Breslau aange trokken werd tot de Schelde om er pelzen te verhandelen. Antwerpen liet de vreemdelingen zonder veel belemmeringen toe en nam ze zelfs in de burgerij op. Terwijl in Brugge het beroep van wisselaar en make laar het voorrecht was van een bepaalde groep, werd in Antwerpen iedereen als zodanig toegelaten. De tussenkomst van makelaars, in Brugge verplicht, werd vaak als hinderlijk gevoeld. Te Antwerpen gold een dergelijk voorschrift niet. De drapeniers van Aalst en Dendermonde schijnen om deze reden kort vóór 1465 de Brugse halle verlaten te hebben; het zaken doen op de Antwerpse jaarmarkten was voor hen aantrekkelijker. Er waren in Antwerpen ook geen hallen waar de goe-

deren met grote kosten heen gebracht moesten worden om ze aan de man te brengen.

De jaarmarkten waren een uitstekend trefpunt voor kooplieden. Omstreeks 1450 ontmoeten wij er o.m. Normandiërs, die zich allengs regelmatig en in groteren getale hier lieten zien. In 1451 kwamen er de Biscayers in aanraking met de Duitse Hanze. In 1459 verschenen in Antwerpen ook Venetiaanse galeien tot groot ongenoegen van Brugge, dat met heftige protesten wist te bereiken, dat deze voortaan weer te Sluis voor anker gingen. In 1460 ontstond te Antwerpen de eerste werkelijk internationale handelsbeurs van Europa.

Geleidelijk werden ook Zuidduitse kooplieden, vnl. uit Neurenberg en Augsburg, door Antwerpen aangetrokken, waarschijnlijk door toedoen van handelaars uit Keulen, die op de jaarmarkten van Frankfort geregeld met hen in contact kwamen. Tegen het einde der 15e eeuw vormden deze Zuidduitsers een zeer belangrijke groep te Antwerpen. Er vestigden zich ook Zuidduitse bankiers zoals de Mentings (1479) en de Hochstetter (1486); de Fugger kwamen eerst in 1508.

*Ven  
galeien*

Brugge daarentegen zag steeds meer kooplieden uit de stad verdwijnen. De Schotse wolhandelaars verplaatsten in 1467 hun stapel naar Middelburg omdat hun privileges in Brugge niet in acht genomen werden. Het aantal der Hanzeaten nam er gedurig af, ofschoon zij nog in 1478 een prachtig huis in de Zwinstad bouwden als residentie van hun kolonie.

Toen Vlaanderen na de dood van Karel de Stoute van oorlogen en anarchie te lijden had en de vreemde kooplieden niet langer in Brugge wensten te blijven, dwong de stad van Maria van Bourgondië maatregelen af, die de handelaars zouden dwingen voortaan in Brugge alleen nog door hen zelf aangevoerde goederen te verkopen en geen waren, die zij op de jaarmarkten te Antwerpen of Bergen op Zoom hadden gekocht. De makelaars wisten van de vorstin een privilege te verkrijgen — al was het slechts voor korte tijd — dat de verouderde voorschriften ten aanzien van dit beroep wederom streng gehandhaafd moesten worden.

Na Maria's dood, tijdens het eerste regentschap van Maximiliaan, braken er in Vlaanderen nieuwe onlusten uit. Toch keerden de Schotten in 1483 met hun wolstapel uit Middelburg naar Brugge terug. Maximiliaan drong herhaaldelijk bij de vreemde kooplieden er op aan, Brugge te verlaten en zich elders te vestigen, waaraan echter niet onmiddellijk gehoor gegeven werd. De Hanze bleef voorlopig, want een vergadering der Wendische Hanzesteden te Lübeck sprak zich uit vóór het behoud van de stapel te Brugge, daar dit ook het heffen van belasting in de Hanzekolonie vergemakkelijkte. Toen Maximiliaan echter in 1485 het Zwin voor de handel liet sluiten, vertrokken de kooplieden naar Antwerpen. Nauwelijks echter had het opstandige Brugge zich aan Maximiliaan overgegeven, of Hanzeaten, Venetianen, Lukkezen, Genuezen, Florentijnen, Spanjaarden, Biscayers, Catalanen, Portugezen, Schotten enz. keerden weer terug.

In 1487 bevestigde de regent nog eens de stapel der Duitse Hanze, maar weldra noopten hernieuwde beroeringen weer tot het sluiten van het Zwin voor het handelsverkeer. Na Maximiliaans gevangenschap

in de „Craenenburg” te Brugge (1488) gelastte de vorst alle vreemde kooplieden, zich onverwijld naar Antwerpen te begeven. Zo vormt het jaar 1488 het toppunt in de geschiedenis van het vertrek der koopmanskolonies uit Brugge. Alleen Spanje bleef de oude stad trouw en hield er de wolstapel en het consulaat gevestigd.

Na de vrede van Cadzand (1492) deed het stadsbestuur van Brugge alle mogelijke moeite om de vreemde naties weer aan te trekken. Deze pogingen werden inderdaad met succes bekroond. Ook de Hanzeaten keerden spoedig terug. De Hanze bleef er naar streven de Brugse stapel te handhaven, maar alleen Lübeck en Hamburg hielden zich nog aan deze bepaling.

Toen Philips de Schone ook koning van Spanje geworden was kon hij op de kooplieden uit dat land dwang uitoefenen, aan Brugge de voorkeur te geven boven Antwerpen. Spanje onderhield op het einde der 15e eeuw zelfs de drukste handelsrelaties met Brugge. De stad wist inderdaad de markt van de Spaanse wol te behouden, wat van groot belang was in verband met de nieuwe weefnijverheid te Hondschote, die in plaats van Engelse wol Spaanse grondstof verwerkte. De Spaanse wolschepen gingen in hoofdzaak op de Walcherse rede voor anker, terwijl een klein gedeelte der wolvloot de haven van Sluis opzocht. Sedert 1498 kennen wij verscheiden contracten, door Spaanse kooplieden te Brugge gesloten met de schippersgilden van Brugge, Middelburg en Arnemuiden, die voor het vervoer der wol via Sluis naar Brugge zorgden<sup>5)</sup>. De nieuwe draperie in Vlaanderen werkte vooral op bestelling uit Antwerpen, van waar de stoffen werden uitgevoerd naar Spanje, Portugal, Italië, Turkije en Indië.

Sedert 1494 werd de houding van Brugge tegenover de vreemde kooplieden soepeler. Men stond hen toe gedurende de tijd der jaarmarkten te Antwerpen te verblijven; de verplichting om uitsluitend in de halle te verkopen werd opgeheven; men zag in dat de stapel een belemmering was voor de handel; hij werd daarom beperkt tot bepaalde artikelen, zodat hij practisch alleen nog voor Spaanse wol gold. Voorts werd goedgevonden, dat te Sluis ontscheepte goederen ook naar andere provincies vervoerd werden zonder eerst in Brugge ter markt te zijn gebracht.

Brugge droeg op het einde der 15e eeuw reeds duidelijk de sporen van verval. In 1494 stonden er 4 à 5000 huizen leeg en verlaten<sup>6)</sup>. De Spanjaarden klaagden, dat zij in Brugge geen retourvrachten voor hun schepen vonden en geen wissels op Spanje konden krijgen. Weldra ontmoeten wij dan ook Spaanse financiers te Antwerpen zoals Antonio en Francisco del Vaglio. Anderen volgden. Ook de Italianen verplaatsten hun handelshuizen en banken van Brugge naar Antwerpen, b.v. de Frescobaldi en de Gualterotti.

In 1498 verlieten de Schotten de Zwinstad en brachten hun stapel en hun consulaat over naar Middelburg en in 1508 van daar naar Vere. De kooplieden uit Rouen, die al geruime tijd zowel Brugge als

<sup>5)</sup> W. S. Unger, Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken tijd. III. R. G. P. nr. 75, 's Gravenhage 1931. nos. 381, 533, 570, 700, 724, 757, 761, 844.

<sup>6)</sup> Gilliodts-van Severen, Inventaire des archives de Bruges VI (1876), p. 385 vlg. Deze opgave lijkt wel wat te ruim.

Antwerpen bezochten, al naar hun dit het best gelegen kwam, onderhielden in het begin der 16e eeuw een drukker verkeer met de Scheldestad. Toch verbraken zij de banden met de Zwinstad niet geheel en al, want de Spaanse kolonie aldaar bleef hen aantrekken. Volgens de getuigenis van een Rouaans koopman uit 1502 was echter de haven van Sluis zeer gevaarlijk.

Antwerpen werd door de vriendschappelijke betrekkingen tussen Portugal en de Habsburgers het distributiecentrum van specerijen voor de landen van Noord-Europa. Vroeger werden de specerijen over land te Antwerpen aangevoerd en deden de reeds lang bestaande handel van Brugge in dit artikel scherpe concurrentie aan.

In 1491 had Antwerpen beslag weten te leggen op de aluinstapel, nadat enige jaren tevoren in de Kerkelijke Staat rijke lagen ervan ontdekt waren. Deze bijtstof, onmisbaar bij het verven van laken en in de leerlooierij, kwam eertijds alleen uit Oosterse landen. De Paus echter verbood thans nog langer dit artikel van ongelovigen te betrekken.

Engels laken, aluin en specerijen bleven gedurende de 16e eeuw de pijlers, waarop de welvaart van Antwerpen berustte. Sedert de kooplieden uit de Zuidduitse steden de beschikking kregen over de mijnen van Tirol en Hongarije voerden zij op de Antwerpse markt ook metalen aan, hetgeen een sterke aantrekkingskracht uitoefende op de Portugezen. Deze ruilden hun specerijen tegen koper en zilver, dat zij wederom uitvoerden naar Guinea en Indië. Op den duur verkreeg ook de aanvoer uit Spanje van uit Spaans Amerika afkomstig zilver en goud steeds grotere betekenis.

De handel van Brugge daarentegen ging steeds meer achteruit. De stad stelde nog in 1508 een jaarmarkt in en trachtte deze in te schakelen in de cyclus van Antwerpen en Bergen op Zoom. Het mocht echter niet baten; het bewijst slechts dat de Zwinstad vervallen was tot een satelliet van Antwerpen. De Spaanse consulaten van Arragon en Castilië vestigden zich in 1527 in de Scheldestad; in 1553 volgde tenslotte ook het consulaat der Duitse Hanze.

Omstreeks het midden der 16e eeuw werd Antwerpen ook een belangrijke kapitaalmarkt. Karel V en de koningen van Engeland en Portugal sloten er grote leningen. Hoge interesten verleidden velen tot het verstrekken van enorme sommen gelds, die de beschikbare kapitalen ver te boven gingen. Het gevolg was, dat velen bankroeteerden zoals de Frescobaldi, de Gualterotti, de Hochstetter e.a., maar dit ontmoedigde de overigen niet.

Met de bloei der Scheldestad steeg ook het inwonertal. Men schat de bevolking omstreeks het midden der 16e eeuw op 110.000 zielen. Uit de gegevens, ontleend aan de heffing van de honderdste penning van alle geëxporteerde handelswaren der Nederlanden gedurende de jaren 1543 tot 1545 blijkt, dat Antwerpen van Augustus 1543 tot Augustus 1544 voor een waarde van 5.600.000 Carolusgulden uitvoerde, Brugge daarentegen via Sluis slechts voor 19.600 gulden. Over Antwerpen ging aldus 80 % van de gehele uitvoer, over Sluis 0,28 %. Het overige aandeel in de export kwam vnl. voor rekening van de havens Middelburg, Vlissingen, Vere en Bergen op Zoom. <sup>6a)</sup>

<sup>6a)</sup> Berekend door J. A. van Houtte naar J. A. Goris. Etude sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567. Leuven 1925.

Na 1544 waren ook de Fransen zeer talrijk in Antwerpen. Gedurende de eerste regeringsjaren van Karel V werd de verhouding tot deze kooplieden dikwijls ernstig vertroebeld door de oorlogen met de Franse koning. Het is mede aan deze omstandigheid te wijten, dat de Fransen nooit die hechte organisatie gekend hebben zoals de andere vreemdelingen; zij werden nooit door de overheid als een „natie” erkend.

Brugge kon zich in de 16e eeuw niet meer met Antwerpen meten. Toen in 1558 Calais voor de Engelsen verloren ging en aan Frankrijk kwam, wist Brugge de stapel van de Engelse wol, die sinds 1363 te Calais gevestigd was, nog binnen zijn muren te brengen. Ook de Spaanse wol werd er nog steeds aangevoerd. De wolhandel was tegen het einde der 16e eeuw het enige wat de stad had overgehouden van de vroegere veelzijdige handel.

### *De waterwegenkwestie in verband met Brugge's verval.*

Hoe uiterst belangrijk de politieke en economische factoren, die de verschuiving van de handel van Brugge naar Antwerpen in de hand werkten, ook mogen zijn, toch hoede men zich ervoor, de geografische en hydrografische omstandigheden te bagatelliseren. Moderne auteurs, zoals J. A. van Houtte en H. van Werveke, zijn geneigd, deze laatste factoren geheel uit te schakelen en te concluderen, dat de handel van Brugge toch ten dode opgeschreven was, zelfs al was de zeeweg open gebleven.

Een nauwgezette bestudering der waterwegenkwestie toont aan, dat ook deze factor als uitermate belangrijk moet worden beschouwd. De oorzaak van Brugge's verval schuilt niet zozeer in één of twee der genoemde omstandigheden maar veeleer in het onontbonden geheel van alle, in het totale complex. De hydrografische gesteldheid van het Zwin is daarbij geenszins een te verwaarlozen grootheid. Wanneer nl. een handelsknooppunt, welks levensvatbaarheid onverbrekkelijk verbonden is met een behoorlijke verkeersaccomodatie, zijn toegangswegen verliest, moet dit een zeer funeste invloed hebben. Het is daarom van het grootste belang ook de hydrografische problemen aan een nauwkeurige beschouwing te onderwerpen.

In de tijd, dat de Zwinboezem nog tot Brugge reikte, betekende de stad voor de handel nog niet veel. Reeds bij het begin van Brugge's bloeiperiode was het Zwin voor zeeschepen niet verder meer bevaarbaar dan tot Damme, dat ongeveer van 1180 tot 1250 de voornaamste haven van het Zwin was. Hier moest de last worden overgeladen op kleine scheepjes om via de Reie naar Brugge te worden vervoerd. Dit betekende evenwel geen ernstig bezwaar; maar deze toestand was niet stabiel. De vaarweg werd voortdurend slechter. R. Blanchard<sup>7)</sup> zegt dan ook terecht: „l'histoire du Zwin, c'est l'histoire de sa disparition”.

In de 14e eeuw was de strijd van Brugge om het behoud van zijn toegangsweg naar zee reeds in volle gang. Omstreeks 1300 hadden alle zeelui de stad al verlaten en waren gevestigd te Sluis of in andere plaatsen aan het Zwin. Alleen de schippers, die de koopwaar met lichters naar Brugge brachten, hielden hun verblijf nog in deze stad.

Damme had de taak van overslagplaats moeten afstaan aan het gun-

<sup>7)</sup> R. Blanchard, La Flandre. Paris 1906.



stiger gelegen Sluis, dat in 1307 reeds alle Zwinhavens overvleugeld had. De Reie werd verscheiden malen uitgediept. In 1307/08 werd voor baggerwerkzaamheden tussen Brugge en Damme en voor de verbetering der vaarwateren in de stad een bedrag van 5296 lb. 2 s. uitbetaald als loon voor de werklieden. Het resultaat was echter teleurstellend.

Uit vrees voor al te grote concurrentie van Sluis werd deze stad in 1323 door de Bruggelingen verbrand. De lakenhandel en -industrie werd er verboden, althans voor zover deze uitging boven de eigen behoefte; de houtstapel werd aan deze plaats ontnomen; alleen Spaanse waren, zoals zuidvruchten, espartogras, spons, uien, enz. mochten er nog verkocht worden.

De verbinding tussen Brugge en Sluis verslijkte steeds meer. Het stadsbestuur van Brugge liet zich door verscheiden waterbouwkundigen voorlichten hoe in deze toestand verbetering kon worden aangebracht. Zo gaf in 1331 Michel de Calo zijn adviezen en in 1353 Jan Vlucghen uit Delft. Men probeerde een grotere hoeveelheid water in het Zwin te brengen, die de zand- en slibbanken zou wegspoelen. Daar er geen rivier was, die in het Zwin uitmondde, trachtte men het benodigde water te onttrekken aan reeds vroeger gegraven kanalen zoals de Yperleet (de vaart van Brugge naar Nieuwpoort) en de Lieve (de verbinding tussen Damme en Gent); bovendien zou men het water uit de polders aan weerszijden van het Zwin op de vaargeul laten lozen. De Yperleet werd herhaaldelijk uitgegraven (o.a. in 1375 en 1384) om het water makkelijker naar de Reie en het Zwin te laten stromen. De stadsrekeningen van Brugge vermelden omstreeks 1400 een reeks van uitgaven ten behoeve van de Zwinverbetering. Telkens

stuurde men afgevaardigden naar Sluis „omme te overziene de ghebreke van den Zwene”.

1403  
In 1401/02 werd er een nieuw kanaal gegraven tussen Brugge en Damme met een gemiddelde diepte van 7 voet <sup>8)</sup>. Het traject Damme—Sluis liet echter nog veel te wensen over. In 1403 klaagden de Hanzeaten en andere kooplieden, dat het Zwin te smal was en groot gevaar opleverde voor hun schepen.

13/1414  
Uit de rekeningen der stad Brugge van 1413/14 blijkt, dat het niet meer mogelijk was de te Sluis ontscheepte goederen in één of twee dagen naar Brugge te brengen; men had er 16 dagen en vaak nog meer voor nodig. Daarom had men zijn toevlucht reeds moeten nemen tot vervoer per as, wat de vrachtprijs aanzienlijk verhoogde. Bovendien kwamen de goederen nu dikwijls bedorven in Brugge aan. Veel kooplieden gaven derhalve de voorkeur aan havens in Holland en Zeeland tot groot nadeel van de stapelplaats Brugge.

Er werden twee nieuwe sluizen gemaakt, één in Damme en één tussen deze stad en Brugge. Met het water uit de polders en ook met het zeewater zou de vaart worden uitgeschuurd. Men zond deskundigen naar Middelburg om de vaargeul van Arnemuiden te bestuderen. Zeeuwse ingenieurs kwamen over om advies te geven. Er werd druk gebaggerd met een nieuwe baggermolen „De Mol”. Bij Damme werd een moeras „De Zeughe” gebruikt om bij vloed het zeewater op te vangen, dat vervolgens bij eb losgelaten werd „omme met hem in 't gedruusch te voerne 't sand, daer de vaert mede belemmert es” <sup>9)</sup>. Ondanks het feit dat „De Mol” jaren achtereen haar werk deed, had men slechts weinig succes. In het Zwin vormden zich weer nieuwe mosselbanken en schorren. Brugge waakte er angstvallig voor, dat deze bedijkt werden, want dat zou de vaargeul nog smaller maken en aanleiding geven tot verder opslibben. Op haar verzoek kreeg de stad in 1421 de Zwinschorren tussen Damme en Sluis van Philips de Goede in eeuwigdurende erfpacht <sup>10)</sup>.

al 1422  
1422  
winnende  
In 1422 werd er in grote haast een nieuw kanaal aangelegd tussen Monnikerede en Damme. „So was de voirs. vaert met menichten van lieden arbeyders ende piners haestelike ghehopent”. Dit werk kostte de stad Brugge 3800 lb. parisis of  $\pm$  320 lb. gr. <sup>11)</sup>.

Hetzelfde jaar nog verleende Brugge financiële steun aan de heer van Moerkerke bij de bedijking van een polder in het Zwarte Gat, waarvan men een gunstige invloed verwachtte op het waterregime in het Zwin. „welc bediken orbore es der vaert ende omme den loop van den watere tusschen Sluus ende Damme te bet te vercrighene”.

Gedurende drie achtereenvolgende jaren schonk Brugge voor dit werk telkens 200 lb. par. <sup>12)</sup>.

Ook aan de mond van het Zwin werden inpolderingen verricht. In 1304 was reeds een gedeelte van het Hazegrasschor bedijkt. In 1428

<sup>8)</sup> L. Gilliodts—van Severen, Inventaire des archives de la ville de Bruges. III. Bruges 1875, p. 464 vlg.

<sup>9)</sup> Idem. Inventaire IV, p. 210 vlgg. en p. 319 vlgg.

<sup>10)</sup> Idem, p. 364 vlgg.

<sup>11)</sup> Stadsarchief Brugge. Rekening der Stad Brugge 1421/22 fol. 96 v° no. 3, fol. 99 v° no. 1 en 9, fol. 102 no. 2, fol. 103 v° no. 5.

<sup>12)</sup> *ibid.* fol. 103 no. 6.

werd het nog niet bedijkte gedeelte in eigendom overgedragen aan Jan de Baenst, de baljuw van Sluis.<sup>13)</sup>

In 1450 werd tussen Sluis en Mude een grote polder aangewonnen (Robbemoreelpolder), waardoor de breedte van het Zwin aldaar tot tweederde gereduceerd werd.

Bij de ingang van het zeegat waren eveneens zand- en slibbanken ontstaan. Het kwam herhaaldelijk voor, dat de schepen hier strandden. Brugge had daarom een aantal bakens en boeien in de Zwinmondung laten plaatsen. Philips de Goede constateerde in 1463 „... que les marchands n'osent hanter ne converser le port et havre de Lécluse, doubtant le péril et dangier à cause de la perfondité d'icellui havre, qui amoindrit de jour en jour”.<sup>14)</sup>

Karel de Stoute wees de Staten van Vlaanderen reeds bij het aanvaarden van zijn bewind op de slechte toestand van het Zwin. Er werd een commissie van onderzoek ingesteld, om de oorzaken van de verlanding op te sporen. Deze zond afgevaardigden naar de haven van Sluis om er de diepte te peilen. Ook het eiland Cadzand en de Ambachten van IJzendijke, Aardenburg en Oostburg werden bezocht, om er de diepte en de stroming der wateren na te gaan. Matrozen, scheepskapiteins en andere lieden, die geregeld op zee voeren, werden onderzocht, en om geheel zeker te zijn van hun zaak, werden door de commissieleden zelfs „plusieurs experimens” gedaan.

Volgens de mening der afgevaardigden was de oorzaak van het kwaad te zoeken in de inpolderingen rond het eiland Cadzand, bij Damme, Sluis, Oostburg en Biervliet, die in deze tijd in snel tempo geschiedden. Hierdoor zou de hoeveelheid water, die door het Zwin in- en uitging verminderd zijn, waardoor ook de richting van de stroom zich verplaatst had.

Er werden vier plannen ontworpen om de zo hoog nodige verbeteringen aan te brengen. Drie ervan stelden voor diverse kanalen te graven, waardoor het water uit de Honte en uit de omgeving van Biervliet naar het Zwin gevoerd zou worden, om door deze grotere watermassa een doorspoeling van het Zwin en het opruimen van de zand- en slibbanken te bereiken.

Een vierde oplossing zou zijn, de polder in het Zwarte Gat weer door te steken, zodat het water van de Noordzee kon binnen stromen en door het Zwin uitgaan, zoals de toestand vóór 1422 was (vgl. p. 10).

In een speciale vergadering van de Raad werd door de commissieleden rapport uitgebracht. Aan de uitvoering van de drie eerste plannen waren buitensporig hoge kosten verbonden; voor het laatste plan daarentegen bleven de kosten beperkt tot de opening van het Zwarte Gat, het herstel der dijken en de schadeloosstelling der ingelanden, hetgeen ook nog aanzienlijke bedragen waren.

De Vier Leden van Vlaanderen<sup>15)</sup> zouden elk een bijdrage leveren in de onkosten; maar ieder had zijn excuses.

Gent weigerde alle medewerking, want de stad meende, dat zij zelf reeds genoeg lasten te dragen had, waarbij ook geen steun verleend

<sup>13)</sup> De adellijke Brugse familie de Baenst verrichtte in de 15e en 16e eeuw veel inpolderingen in deze streek.

<sup>14)</sup> Gilliodts, *Inventaire V*, p. 438.

<sup>15)</sup> Brugge, Gent, Yperen en Het Vrije. Het Vrije omvatte het gehele platteland.

X  
1463

werd door de andere Leden. Bovendien werd gewezen op het feit, dat de indijking van de polder van het Zwarte Gat indertijd geschied was, om de haven van het Zwin te verbeteren; de haven was daarentegen nog slechter geworden.

Yperen voelde zich ook reeds genoeg belast met financiële zorgen en meende, dat Brugge en degenen, die rechtstreeks profijt van deze werken hadden, de onkosten zelf maar moesten dragen. De afgevaardigden van Het Vrije hadden eveneens hun bezwaren. Er zou nl. veel land verloren gaan door deze moedwillige overstroming. Van een verbeterde Zwinhaven zou het Vrije trouwens weinig voordeel hebben, want hun welvaart was „fendu sur labouraige de terres et sur nourissement de bestail et non point sur marchandise”.

Karel de Stoute was echter tegenover dit particularisme een andere mening toegedaan.

Het grootste deel zijner onderdanen in Vlaanderen, zegt hij, vinden hun voornaamste bestaan in de weefnijverheid, die hen groot voordeel brengt en waardoor de handel in laken, tapijten, lijnwaad, enz. met buitenlandse kooplieden mogelijk wordt.

Hij wijst Het Vrije erop, dat de landerijen, die bij het doorsteken van het Zwarte Gat verloren zouden gaan, voor het grootste deel toebehoorden aan de geestelijkheid en aan inwoners van Brugge. Indien de beoogde verbetering van het Zwin de terugkeer van de Duitse Hanze, die Brugge reeds verlaten had, tot gevolg mocht hebben, zou geheel Vlaanderen daarvan voordeel ondervinden. Dus was het redelijk en billijk, dat de kosten van het voorgenomen werk gezamenlijk door de Vier Leden gedragen werden.

Het besluit luidde derhalve: „Nous, à grande et meure deliberation de nostredit conseil, avons dit et declairé, disons et declairons par ces presentes, que l'ouverture dudit poldre du Zwarte Gat sera faicte pour l'amendement et reparacion dudit port, aux fraiz et despens comuns de tous nos subjectz de nostredit pais et conté de Flandres, lesquels fraiz et despens seront assiz, imposez, prins et levez sur nosdits subjectz”.<sup>16)</sup>

Het duurde echter nog tot 1473 dat dit plan verwezenlijkt werd. De rekening van de Gentse abdij van St. Baafs maakt er melding van als volgt: „... dese tienden ende polre voors. es inghesteken ende te nieten invloets van der zee by vervolghe van den Vier Leden van Vlaenderen omme den oorboor van den Zwene van der Sluus ende den voorn. lande van Vlaenderen by mandementen ende gheliefsten van minen gheduchten Heere van Borgoengen”.

Het verwachte resultaat van de heropening van het Zwarte Gat bleef echter uit. Men had gehoopt, dat het water bij vloed door het zeegat binnenkomend, zich bij eb door het Zwin zou terug trekken „ende alzo breken de bancken, die doe daer waren ende noch meer zyn int zelve Zwin”<sup>17)</sup>. De tijd wees echter uit, dat juist het tegendeel bereikt werd, daar de getijdenbeweging door hetzelfde zeegat in- en uitging. De banken en zanden namen nog steeds in omvang toe.

In 1484 Februari 7 vaardigde Philips de Schone een ordonnantie

<sup>16)</sup> Stadsarchief Brugge. Cartularium Ghedelf 1500—1515 fol. 1 vlg. „Octroy van hertoghe Kaerle om de reparacie van den Zwene ter Sluus” d.d. 1470 Juli 27.

<sup>17)</sup> Rek. Stad Brugge 1385/86, fol. 115 v°.

uit betreffende de scheepvaart op het Zwin en de loodsdienst. Hij constateerde, dat vroeger alle natiën der wereld naar de haven van Sluis waren gekomen om er handel te drijven, maar dat het Zwin thans zo ondiep en nauw geworden was, dat de koopvaarders, die er binnen wilden komen, dit niet meer konden doen „zonder in grooter vreesen te stellen de voors. schepen van verdervene”; daarom voeren zij nu in groten getale door de Wielingen, tot grote schade van Vlaanderen.

1484

Een aantal loodsen, gestationneerd te Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist, Sluis en Slependamme, moesten nu voor het stadsbestuur van Brugge onder ede verklaren, dat zij de vreemde schepen nergens anders heen zouden loodsen dan naar het Zwin. Alleen loodsen, die deze eed hadden afgelegd, mochten hun functie blijven uitoefenen. De loodsen moesten zich verdelen over de vissersschepen, die uitvoeren, zodat zij direct te hulp konden snellen, als een schip het Zwin naderde.

Iedere herbergier in Sluis, die aan vreemde zeelieden onderdak verschafte, moest in de gelagkamer een bord ophangen, waarop hij het bestaan van de loodsdienst bekend maakte, opdat niemand van dit feit onkundig zou blijven. Wie het mocht wagen, in het Zwin bakens of boeien te verplaatsen werd bedreigd met de doodstraf.

Deze maatregelen werden met vreugde begroet. De loodsen lieten aanstonds zilveren scheepsroeren smeden, die zij als insigne droegen. Brugge liet met grote kosten de reeks van bakens en boeien in de Zwinmond vernieuwen en verbeteren. Bovendien werden weer peilingen verricht in het Zwarte Gat en elders „omme te vernemene de diepte”<sup>18)</sup>.

Daar de heropening van het Zwarte Gat geen verbetering teweeg gebracht had, besloot Brugge in 1485, dit zeegat weer te dichten door middel van een dam<sup>19)</sup>.

1485

Men liet een zekere Human Govaerds „van by Dordrecht” naar Brugge komen om met de burgemeesters en de tesorier der stad over deze kwestie te beraadslagen<sup>20)</sup>. In latere rekening-posten treedt deze man op als „dycmeester van den voors. wercke”<sup>21)</sup>.

Het probleem werd ook voorgelegd aan de gedeputeerden van de andere Leden van Vlaanderen te Gent<sup>22)</sup>.

Van 9 April 1486 af zien wij de werklieden bezig. Wekelijks worden er lonen uitbetaald aan 30 tot 40 arbeiders, die met de spade werken<sup>23)</sup>. Toch was er nog niet officieel octrooi verleend voor deze onderneming. Men was dus wel zeer voortvarend!

Op 21 April ging er een afgevaardigde van Brugge naar Mechelen om bij de Grote Raad stappen te doen voor het verkrijgen van dit octrooi<sup>24)</sup>, dat 24 April door aartshertog Maximiliaan verleend werd. Daarin zegt hij, dat de haven van Sluis dagelijks slechter wordt en in zulk een toestand is geraakt, dat er geen enkel schip meer zal kunnen komen, als niet heel spoedig een eind komt aan de opslibbing. Dit zou

1486

<sup>18)</sup> Gilliodts, Inventaire VI, no. 1197.

<sup>19)</sup> Rekening Stad Brugge 1485/86, fol. 162 v°.

<sup>20)</sup> ibid. fol. 131, no. 6.

<sup>21)</sup> ibid. fol. 199.

<sup>22)</sup> ibid. fol. 133.

<sup>23)</sup> ibid. fol. 196 v°.

<sup>24)</sup> ibid. fol. 137, no. 12.

voor Vlaanderen, en vooral voor Brugge, de totale ondergang betekenen. Brugge was immers de stapelplaats voor alle koopwaar, die te Sluis werd aangevoerd <sup>25)</sup>).

Maximiliaan verleende ook zijn medewerking om de nodige geldmiddelen te verschaffen, „omme dese stede te helpen dragen de groote ende excessive costen”. Hij „vercocht up alle de poorteren, nu ende naermaelic wesende van deser voors. stede, de somme van hondert ponden gr. eeuweliker rente . . . omme de penninghen daerof commende te bekeerne int stoppen van den zelve[n] Zwart[en] Ghate” <sup>26)</sup>). In Juni 1486 zond Brugge een commissie naar het Zwarte Gat om de werkzaamheden aldaar te inspecteren <sup>27)</sup>).

( De afdamming was een ontzaglijk werk. De gedetailleerde rekeningen er van zijn de welsprekende getuigen van de taaie volharding, waarmee Brugge zich verzette tegen de krachten der natuur. De stad getroostte zich ruineuze offers, om de verbinding met de zee toch vooral open te houden.

Voor het opwerpen van de dam in het Zwarte Gat moest alle benodigde aarde aangevoerd worden. De eerste speciale rekening <sup>28)</sup> geeft een zeer lange reeks van posten, die uitkeringen vermelden aan schippers, die met hun kleine scheepjes af en aan voeren om de aarde te brengen. Ook werd er nog aarde aangevoerd met kar en paard. Enorme hoeveelheden stro en riet werden er verwerkt.

De zich te Sluis bevindende paalwerken werden verwijderd om dit hout weer te gebruiken aan het Zwarte Gat.

Nieuwe spaden en kruiwagens werden aangeschaft, benevens grote hoeveelheden touwwerk en een massa klein materiaal in hout en ijzer.

Verder verwerkte men zeer veel rijshout, honderden „huerden” (rijsbeddingen) en sparren; 24 bomen „omme te palene” (heipalen), veel planken, masten, „rechters”, „brancoenen”, manden, enz. In de omgeving van St. Kruis kocht men zelfs een stuk bos aan, dat een oppervlakte van ongeveer 2½ ha had, om dit hout bij de afdamming te gebruiken; bovendien werd nog 6 ha bos aldaar gekapt voor hetzelfde doel.

Landmeters en timmerlieden werden betaald. Verscheiden tesoriers ontvingen vacatiegeld omdat zij dagen achtereen bij het werk aanwezig waren. Ook schepenen van Brugge brachten er een bezoek.

In de voormalige polders werden krekens afgedamd en „ghestopt”. Het totale bedrag der eerste rekening beliep £ 1862.13.8 gr.

Gedurende de maanden Mei en Juni 1487 kwamen verscheiden personen te Brugge hun adviezen geven omtrent de werkzaamheden aan het Zwart Gat; volgens sommigen was het nog de vraag, of de afdamming „doenlic ware of niet” <sup>29)</sup>).

Een tweede speciale rekening betreffende het Zwarte Gat vermeldt, dat er te Amsterdam hout werd aangekocht, o.a. 200 „groote Pruische uutghelezen plancken”, 20 „groote Revulsche plancken”, een hoeveelheid masten, balken, enz. Er werden in het zeegat twee duikers

<sup>25)</sup> Gilliodts, Inventaire VI, p. 259 vlgg.

<sup>26)</sup> Rek. Stad Brugge 1485/86, fol. 115 v°.

<sup>27)</sup> ibid. fol. 139, no. 10.

<sup>28)</sup> ibid. (1 Juli 1485—1 Sept. 1486), fol. 186 vlgg.

<sup>29)</sup> Rek. Stad Brugge 1486/87, fol. 182 v°.

aangelegd en twee hoofden, die „ghesteken ende ghecrant“ werden met riet. Weer werden honderden „huerden“ en palen en duizenden schoven riet verwerkt. De onkosten van 1 Sept. 1486—1 Sept. 1487 bedroegen £ 187.—.1 gr.<sup>30)</sup>.

Tot September 1490 toe treft men elk jaar nog een afzonderlijke rekening over de afdamming aan in de grote stadsrekening van Brugge. De bedragen zijn evenwel niet meer zo hoog en variëren tussen 20 en 45 pond gr. Daaruit blijkt wel, dat de werkzaamheden aan het Zwarte Gat nog steeds niet voltooid waren<sup>31)</sup>. Men slaagde er niet in, het plan geheel ten uitvoer te brengen. In 1487 kwam de stad Brugge in opstand tegen Maximiliaan en woedde er een hevige burgeroorlog, waarin ook de stad Sluis en een deel van Het Vrije meegesleept werden.

Een charter van Philips de Schone van 1497 zegt hierover, dat het eiland Cadzand in de troebele jaren 1488—1492 zeer veel schade geleden had. De mensen waren gedwongen een veilige toevlucht te zoeken binnen de muren der stad Sluis en daar het einde van de oorlog of te wachten. In 1491 brak er de pest uit. Toen in 1492 de vrede van Cadzand gesloten werd, was een derde der eilandbewoners gestorven en een derde deel der landerijen lag onbebouwd. Dijken en sluizen waren niet meer onderhouden en verkeerden in zulk een slechte toestand, dat het eiland met overstroming bedreigd werd<sup>32)</sup>.

Sluis, het steunpunt van Philips van Kleef, heer van Ravesteyn, hield de strijd tegen Maximiliaan na de vrede van Cadzand nog enige tijd vol. Vanuit Vlissingen werd een vloot er heen gedirigeerd onder bevel van Wilwolt von Schaumburg. Deze nam zijn weg door het Zwarte Gat, waar Philips van Kleef van de tegenovergestelde zijde met oorlogsschepen arriveerde om zijn tegenstander de weg te versperren. Von Schaumburg zegt van het Zwarte Gat: „Da mues man, wer gegen der Schleus zu will, zwischen engen veldn durch“; hij verkliest boven deze gevaarlijke weg „lieber den strudt der Tannau (Donau) . . . dan da mag niemant aus schwimmen“. Von Schaumburg wist Philips van Kleef in dit zeegat zodanig schrik in te boezemen, dat deze weer terug vluchtte naar Sluis en hij zelf de doortocht kon volbrengen<sup>32a)</sup>.

Duidelijk blijkt hier, dat de afdamming van het Zwarte Gat geenszins voltooid was. De oorlog maakte het onmogelijk, het werk voort te zetten.

Intmiddels verliep het scheepvaartverkeer te Sluis steeds meer. In het jaar 1486/87 bedroeg de totale inhoud der daar gearriveerde schepen

<sup>30)</sup> *ibid.* fol. 180 vlgg.

<sup>31)</sup> Gilliodts, *Bruges Port de Mer*, p. 48, laat de werkzaamheden reeds eindigen op 30 Juli 1486 en beschouwt de afdamming dus als voltooid te zijn geweest, hetgeen echter volstrekt niet juist is. De latere rekeningen heeft de schrijver over het hoofd gezien. Mede door een foutieve lezing van een getuigenverklaring uit 1514, toen een oude man zei, dat hij op achttienjarige leeftijd geholpen had bij het doorsteken van het Zwarte Gat (dus in 1473), — Gilliodts las 18 jaar geleden! — ontstond er een geheel onjuiste opvatting over de verdere lotgevallen, nl. dat het Zwarte Gat in 1496 nogmaals doorgestoken zou zijn. Omdat in de gehele literatuur over Zeeuws-Vlaanderen deze fout is overgenomen, wil ik op deze vergissing attent maken.

<sup>32)</sup> Gilliodts, *Coutumes du Franc*, II, p. 436 vlgg.

<sup>32a)</sup> *Die Geschichten und Taten Wilwolts von Schaumburg*; ed. A. von Keller. Stuttgart 1859. p. 118.

86-87  
 nog slechts 8272 ton. Het waren er 73 in getal, waarvan het grootste 300 ton, het kleinste 40 ton mat.<sup>33)</sup>

Om de haven aantrekkelijker te maken werd de loodsdienst gereorganiseerd en bepaalde een octrooi van 1487 Februari 28, dat de schippers, die in Sluis kwamen, gedurende zes weken niet gearresteerd en hun schepen niet in beslag genomen konden worden. In 1499 werd de termijn van zes weken zelfs verlengd tot drie maanden; bovendien zouden er minder rechten geheven worden in de haven.

Vreemdelingen, die zich in Sluis vestigden, zouden niet vervolgd worden wegens schulden, die zij in de laatste vier maanden gemaakt hadden; zij konden op zijn hoogst voor het achtste gedeelte ervan aansprakelijk gesteld worden. Voor schulden van oudere datum werd een tijdperk van acht jaar toegestaan om ze af te betalen, mits deze bij aankomst in de stad geregistreerd waren<sup>34)</sup>.

1 Het gewenste effect van deze maatregelen bleef echter uit. Tussen 12 September 1500 en 16 Augustus 1501 bedroeg de tonnage der schepen, die door loodsen in de haven van Sluis werden binnen gebracht, nog slechts 4515 ton; het aantal was 44, terwijl in 1501/02 nog maar 36 schepen binnengeloodst werden.

2 Wij zagen reeds, dat een koopman uit Rouen in 1502 verklaarde, dat de haven van Sluis gevaarlijk was (vgl. p. 7), en blijkens de schipperscontracten sedert 1498 losten de Spaanse wolschepen in hoofdzaak op de Walcherse rede (vgl. p. 6). De schippersgilden van Middelburg en Arnemuiden moesten er voor zorgen, dat steeds voldoende schuiten voor overlading en vervoer der wol naar Sluis beschikbaar waren.

3 Brugge zon intussen op nieuwe middelen ter verbetering van het Zwin en overwoog in alle ernst het eerste kanalenproject der commissie van 1470 (vgl. p. 11). Er zou een kanaal gegraven worden vanaf Potscruce bij Coxyde naar de polder van St. Catheline „omme tZwyn te verdiepen ende in zyn eerste wesen te stellene ende by dien tland van Vlaendren ende zonderlinghe de stede van Brugge wederomme in state, eere, neeringhe ende welvaren te bringhene”.

Nogmaals werd een commissie van onderzoek er op uitgestuurd en men won inlichtingen in bij scheepslieden en tal van andere personen. Op last van Philips de Schone werden „diverssche gheprente boucxkins” in het schepenhuis te Brugge gedeponeerd, om beter begrip aan te kweken „van den werke van der reparacie van den Zwene ter Sluus”<sup>35)</sup>.

4 Men deed op verscheiden plaatsen peilingen „ten diversschen stonden”. In het Zwin, dat eertijds 7 à 8 vadem diep was geweest, stond nog slechts 3 à 4 voet water. Er werden ingewikkelde berekeningen gemaakt omtrent eb- en vloedwerking, maar bij gebrek aan nauwkeurige kennis der hydrologische verhoudingen waren deze geheel onjuist. Men wilde het tijdsverschil tussen het opkomen der vloed aan de beide uiteinden van het geprojecteerde kanaal handig uitbuiten, om aldus de nodige doorspoeling in het Zwin te verkrijgen.

Om te beletten, dat het water, dat door de vloed die uit het Oosten kwam opzetten, via het nieuwe kanaal door het Zwarte Gat de zee

<sup>33)</sup> Gilliodts, Inventaire, VI, p. 275.

<sup>34)</sup> ibid. p. 453.

<sup>35)</sup> Stadsarchief Brugge, Cartularium Ghedelf 1500—1505, fol. 25.



zou bereiken, moest dit zeegat opnieuw worden afgedamd; dan werd het water gedwongen zijn weg te nemen door het Zwin en zouden daar verdere afzettingen van zand en slib worden voorkomen.

Toen de Duitse Hanze zich in 1500 wederom met een klacht tot de Vier Leden van Vlaanderen richtte en aandrang op verbetering van het Zwin, kon men de toezegging doen, dat de werken, die ten doel hadden het Zwin de gewenste diepte te geven, weldra ter hand genomen zouden worden.

hanze  
Jullian

Op 5 Maart van dit jaar werd het nieuwe kanaal aanbesteed <sup>36)</sup>, Philips de Schone verleende 2 Augustus octrooi voor de aankoop van het benodigde land <sup>37)</sup>. De totale oppervlakte ervan bedroeg 462 gemeten 55½ roeden (ruim 200 ha). Bij een breedte van 100 roeden (384 meter) werd het kanaal dus meer dan 5 km lang.

Om het nodige kapitaal bijeen te brengen besloot men een belasting te heffen op huizen en renten in de stad en het schependom Brugge ten bedrage van 2 sch. gr. per pond (10 %) <sup>38)</sup>. De opbrengst hiervan was in de tijd van 4 April—23 September 1501 £ 1104.14.7 gr. Verder beschikte men over £ 1000 gr. „die myn gheduchte heere gheconsenteerd ende ghegheven heift”. Met inbegrip van enige kleinere bedragen was er een kapitaal bijeen gegaard van £ 2170.19.5 gr. De uitgaven waren in het eerste jaar £ 2098.4.3 gr. <sup>39)</sup>.

Om het werk voortgang te doen vinden moesten er nieuwe geldmiddelen komen. Derhalve werd besloten „dat men ghelycke 2 s. gr. van elcken ponde gr. heffen zoude up de huusen ende renten also int voorleden jaren gheheven was”. Bovendien moesten degenen, die geen huizen of renten hadden, in een speciaal voor dit doel ingestelde loterij voor een zodanig bedrag loten kopen, als hen werd opgedragen door daarvoor aangestelde personen, in overeenstemming met het inkomen en vermogen <sup>40)</sup>.

Over het tijdvak van 23 September 1501—26 Mei 1502 werd er weer een rekening van het kanaal overgelegd. Het beschikbare kapitaal was £ 1381.11.2 gr., de totale uitgaven £ 1400.7.1 gr. <sup>41)</sup>.

De moeilijkheden waren zeer groot, zowel wat betreft de aanleg der dijken als die van een sluis te Coxyde „omme de suwerynghe van den watre van den canale”. Men liet een landmeter uit Zeeland overkomen, Boudin van Cats, om advies te geven. Commissarissen, de schepenburgemeester, enige schepenen en raden der stad Brugge kwamen van 10 tot 12 Juli het werk in ogenschouw nemen; vooral ook wilden zij weten, wat de adviezen waren omtrent de dijken.

In de rekeningen van 27 Mei 1502—16 September 1505 komen de eigenlijke graafwerkzaamheden voor. De aanleg van de noordelijke dijk en het graven beliep de som van £ 3119.10.4 gr. De totale uitgaven waren in dit tijdvak £ 4209.4.5 gr. Het kanaal verslond dus grote sommen gelds. In het geheel waren nu al £ 7788.3.9 gr. uitgegeven.

<sup>36)</sup> Gilliodts, Inventaire, VI, p. 450.

<sup>37)</sup> Stadsarchief Brugge, Cartularium Chedelf 1500—1505, fol. 3 en 46.

<sup>38)</sup> *ibid.* fol. 12.

<sup>39)</sup> *ibid.* fol. 19 vlgg.

<sup>40)</sup> *ibid.* fol. 12.

<sup>41)</sup> *ibid.* fol. 100 vlgg.

Brugge had daarbij geen andere steun verkregen dan die van de aarts-hertog.

Reeds bij het begin van de aanleg van het kanaal maakte Brugge zich zorgen, dat de schepen, die hier zouden varen, veel last en oponthoud zouden ondervinden van de vele tollën, zoals die van Biervliet, Hughevliet en Oostburg, de z.g. ruddertol of roertol; dat zou ook de vaart langs de nieuwe route duur maken. Philips de Schone schafte daarom reeds bij voorbaat in 1502 deze tollën af<sup>42)</sup>.

Toen het kanaal in 1505 zijn voltooiing naderde, moest aan het tweede deel van het ontzaglijke werk begonnen worden, de afsluiting van het Zwarte Gat. De kosten die hieraan verbonden waren, kon Brugge echter niet meer opbrengen. De stad richtte daarom een verzoek om steun tot de landsheer. Heel spoedig waren er £ 2000 gr. nodig om dagelijks de arbeiders te betalen en voor andere noodzakelijke uitgaven.

In het charter van 1505 Maart 27 spreekt Philips over de „sobre estat de nostredicte ville et les grans charges qu'elle a longuement supporté et supporte journallement pour le fait desd. dicques et autrement". De grote uitgaven die reeds voor de verbetering van het Zwin gedaan waren, zouden geheel verloren zijn, indien de werkzaamheden niet konden worden voortgezet. Philips schonk daarom zijn goedkeuring aan de uitgifte van lijfrenten en erfelijke renten tot een bedrag van £ 1500 gr.<sup>43)</sup>.

De belangstelling voor deze fondsen was echter slechts zeer matig, aangezien de rentevoet heel laag was. De verplichte bijdrage van houders van renten der stad Brugge werd voor de komende twee jaren teruggebracht tot 12 gr. per pond, dus 5 %.-Ook de poosters, die geen renten hadden op het lichaam der stad, behoefden nog slechts de helft te betalen van de som van het vorige jaar.

Er werd echter een extra belasting ingevoerd op „corte wynen" voor twee jaar; bovendien moesten de winsten, die de stad maakte „van der yssue" (een belasting, die geheven werd van burgers, die de stad verlieten wegens vestiging elders, van alle goederen die zij meenamen), van de zoutbelasting, van de kraan en van de Nieuwe Halle (Waterhalle) boven het bedrag van £ 100 gr., besteed worden voor het nieuwe kanaal en het afdammen van het Zwarte Gat<sup>44)</sup>.

Zo kon dus weer een tijdlang het kostbare werk worden voortgezet.

In 1509 Maart 23 gaf Maximiliaan op verzoek van de stad Brugge zijn toestemming, het kanaal te openen zodra de werkzaamheden geheel voltooid zouden zijn, dus ook de afsluiting van het Zwarte Gat<sup>45)</sup>.

Het volgende jaar woedde er een hevige storm. De Cathelinepolder aan het oostelijk uiteinde van het kanaal vloeide in ten gevolge van dijkbreuken en er waren kostbare herstelwerkzaamheden vereist.

In 1513 richtte Brugge zich weer met een verzoek tot Maximiliaan om spoedige hulp bij het voltooiën der Zwinwerken. De stad klaagde,

42) *ibid.* fol. 7.

43) *ibid.* fol. 9.

44) *ibid.* fol. 14.

45) *ibid.* fol. 17 vlg. Het kanaal was aan beide uiteinden nog door dammen afgesloten, zodat er geen water in kon komen.

kanalen

1509

1513

dat de schippers en kooplieden reeds sedert 30 à 36 jaar niet meer naar de haven van Sluis kwamen. Men beweerde, dat dit niet alleen een gevolg was van de burgeroorlogen in Vlaanderen, maar de voorname reden was, dat het Zwin niet meer aan de eisen van de scheepvaart voldeed. Alleen het nieuwe kanaal en de afsluiting van het Zwarte Gat kon uitkomst brengen. De stad kon de onkosten echter niet meer uit eigen middelen bestrijden. Men wist bij ondervinding „dat 't voors. Zwarte Gat te stoppene ende overdickene zeere twyffellic ende zoorghelic" was. Daarom was er een minder kostbaar plan ontworpen, nl. een dam te leggen bij Croxhoeke, waar reeds zandplaten ontstaan waren.

Croxhoeke

Brugge drong aan op spoedig octrooi voor de aanleg hiervan en de opening van het kanaal van Oostburg, want de „nacion van den vreemden coopliden", die nog in gering aantal te Brugge verbleven, hadden aan het stadsbestuur te kennen gegeven, dat zij "overmits de groote ondiepten ende ghebreken, die men vint int voors. Zwin ter Sluus, gheene scippers vinden en connen, die huer goet ende coopmanscepen aldaer bringhen ofte voeren willen"; als er niet spoedig verandering kwam, zouden zij moeten vertrekken naar plaatsn, die beter en veiliger per schip bereikbaar waren <sup>46)</sup>.

x

Weer werd een commissie van onderzoek ingesteld. Men schatte de kosten om het Zwarte Gat af te dammen op £ 11 à 12.000 gr. Brugge wenste, dat de andere Leden van Vlaanderen het hunne in de kosten zouden bijdragen, daar de voordelen van een herleeftde handel aan het gehele district ten goede kwamen.

Er werd overleg gepleegd. Brugge, dat met verve zijn belangen bepleitte, werd — niet geheel ten onrechte — door de overige Leden, vnl. Gent, met hardnekkige onwil bejegend, temeer daar Brugge aandrang op de opening van het nieuwe kanaal nog voordat de dam bij Croxhoeke tot stand gekomen was.

Croxhoeke

De Leden brachten alle mogelijke bezwaren te berde om zich te onttrekken aan de lasten. Zij vreesden, dat de opening van het kanaal geen effect zou hebben, als niet eerst de dam bij Croxhoeke gelegd was; verder dat de dijken der Vier Ambachten een hoger oplopende vloed te verduren kregen als het water zich door het kanaal naar het Oosten verplaatste, zodat daar dijkbreuken en overstromingen dreigden. Voorts meenden zij, dat de zuidelijke dijk van het kanaal niet sterk genoeg was om de wateren in bedwang te houden, daar de Cathelinepolder in 1510 reeds eenmaal overstroomd was bij storm. Tenslotte twijfelde men er sterk aan, of met de verbetering van het Zwin inderdaad een herleving van de handel gepaard zou gaan. Gent zag beter in dan het kortzichtige Brugge, dat er behalve de vaarweg ook andere factoren in het nadeel van deze stad werkten. „Zo is men onverskert van der frequentacie ende hantieringhe van der coopmanscepen binnen den lande van Vlaendren ende by consequencie te Brugge, want de coopman kiest ende antiert altijts de havenen, plaetsen ende steden, daer hy meeste vryheit, liberteit, minste lasten ende meeste gherieftte weet te vinden omme zyn goet tzyne wille ende beliefte in al

<sup>46)</sup> Stadsarchief Brugge. Onderzoek naer de middelen tot verbetering van den Zwene 1513--1515, fol. 1 v<sup>o</sup> vlgg.

oft zom te vercoopene ofte weder uut te voerene" 47). Brugge zou dus enorme geldsommen uitgeven „zonder hoope van eenegher vrucht”.

Brugge beantwoordde deze tegenwerpingen met uitvoerige betogen over de getijdenbeweging in het Zwin en in het nieuwe kanaal, waardoor de zandbanken zouden verdwijnen. De stad trachtte alle bezwaren der drie Leden stuk voor stuk te ontzenuwen. Wat de kooplieden betreft antwoordde men, dat deze slechts klaagden over het gevaar voor de schepen. Als zij niet van plan waren in Brugge verder handel te blijven drijven, zouden zij niet aldus klagen. Brugge was er vast van overtuigd, dat de kooplieden weer in groten getale zouden komen, als het Zwin maar verbeterd was.

Op 9 Februari 1514 begon de commissie met haar onderzoek. Zij constateerde, dat het water bij de tonnen te Sluis zo ondiep was, dat de boeien, die slechts  $1\frac{1}{2}$  voet hoog waren, bij laag water de grond raakten.

Er werd een grootscheepse enquête gehouden, waarvan ons 39 opgetekende verklaringen van beëdigde getuigen bewaard zijn gebleven. Uit alle delen van Vlaanderen werden personen opgeroepen om hun mening kenbaar te maken. Zij kwamen o.a. uit Assenede, Eekloo, Watervliet, Moerkerke, Cadzand, Slependamme, Sluis, Mude, Aardenburg, Uitkerke, Kaprike, Axel, Hulst, Zaamslag, Vraandijk, Damme, St. Kruis, Oostkerke. Er waren onder hen landmeters, dijkmeesters, bestuursambtenaren zoals burgemeesters en schouten, verder zeelieden, schippers, stuurlieden en sluiswachters. De vragen, welke hen voorgelegd werden, kwamen in hoofdzaak hierop neer:

1. of het water uit de omgeving van Biervliet inderdaad het nieuwe kanaal zou binnendringen en niet zich bij eb uitsluitend via de Honte en de Wielingen terugtrekken; aangezien de diepte van het water bij Biervliet groter was dan in het Zwin vreesde men, dat het water niet tegen de natuurlijke helling van de bodem in door het Kanaal naar het Westen zou stromen;

2. of er door de getijden beweging geen zand- of slibophoping in het kanaal zouden ontstaan;

3. of de dijken der Vier Ambachten bedreigd werden door een hogere vloed als het water zich door het kanaal naar het Oosten bewoog;

4. of de dijken langs het kanaal in staat zouden zijn, aan de kracht van het water voldoende weerstand te bieden;

5. of men de breedte van het kanaal voldoende achtte;

6. of men een beter middel wist om het Zwin te verbeteren.

Verreweg de meeste ondervraagden waren van mening, dat men het experiment maar moest wagen, zodra de dam bij Croxhoeke tot stand gekomen was. Enkel en achtten de dam zelfs overbodig. Sommigen vreesden, dat het kanaal te smal was voor de grote watermassa, die er door heen zou gaan. Enkele getuigen wezen op de aanwezigheid van grote schorren vóór het oostelijk uiteinde van het kanaal, die het water zouden beletten van die kant binnen te stromen. Eerst zou men daar nog een kil doorheen moeten graven. De Sluizenaars verklaarden allen eensgezind, dat het Zwin bij de tonnen zo ondiep was, dat men

47) ibid. fol. 10 v°.

Maart  
1514

bij laagwater te voet van de ene kant naar de andere kon komen, zonder dat het water verder reikte dan tot de knieën.

Nog in Maart 1514 werd door de commissarissen een inspectiereis gemaakt. Zij bezichtigden de dijken van het kanaal en begaven zich naar de Passageule, waar zij inderdaad ontdekten, dat de schorren hier eerst moesten worden doorgegraven om het water vanuit het Oosten toegang tot het kanaal te verschaffen; voorts gingen zij naar het Zwarte Gat, waar de pogingen tot afsluiting gefaald hadden. Vervolgens werd Croxhoeke geïnspecteerd, dat wegens de reeds aanwezige zandplaten een geschikt punt voor de afdamming bleek te zijn.

Het verslag van de commissie luidde: als er niet heel spoedig verandering kwam, zou het Zwin binnen 3 à 4 jaar onherstelbaar verland zijn en kon er geen enkel schip meer komen. Onmiddellijke hulp was dringend vereist, want de vreemde kooplieden trokken uit Brugge weg. Aangezien het Zwarte Gat onmogelijk afgesloten kon worden, drongen zij aan op snelle aanleg van de dam te Croxhoeke en de opening van het kanaal van Oostburg. Er was trouwens niemand, die een beter middel aan de hand kon doen.

Brugge bleef bij de drie Leden van Vlaanderen aandringen op medewerking. De stad had nu al £ 8000 gr. besteed voor aanleg en onderhoud van het kanaal, terwijl reeds £ 12.000 gr. ten koste gelegd waren aan het Zwarte Gat. Maar de Leden bleven zich verzetten en weigerden financiële bijdragen. Zij waren er van overtuigd, dat de handel van Brugge toch niet te redden was „mids den stapele, maklardien ende andre quade policien”<sup>48)</sup>. Elders, zoals te Antwerpen, Bergen op Zoom en in Zeeland heerste er meer vrijheid. Brugge was onweerlegbaar in het nadeel „mids den verscepen, ondiepte ende der lanchheit van der tyt tusschen Sluis ende Brugge”.

In andere steden kon de koopman zijn goederen direct verkopen, nieuwe inkopen doen en zijn schip bevrachten voor de thuisreis, hetgeen een belangrijke tijdsbesparing betekende tegenover de handel te Brugge. Bovendien was de koopman in Brugge gedwongen al zijn goederen te verkopen; heruitvoer was verboden. Zelfs kooplieden uit de stad zelf, die zeehandel dreven, brachten niet meer naar deze stad dan hetgeen zij zeker wisten, daar te kunnen verkopen; de rest stuurden zij naar andere plaatsen, opdat zij er geen „yssuwe” van behoeften te betalen<sup>49)</sup>.

De koopman prefereerde natuurlijk die plaatsen, waar hij minder belemmeringen ondervond en waar een ruimere markt was, zoals „alle grossiers ende coopliden van lakenen t'Antwerpen, omme de maerct van Vrancfort ende diversche nacen van coopliden in Zeellant, in Holland ende elders, daer de groote buersen ende ghedeede penninghen zyn, omme de antieringhe van den nacen van Inghelant ende Scottlant, Dinnemercken, Oosterlinghen . . . de welcke groote buersen te Brugge ghefalgiert zyn; God beter 't”. Verder werd er op gewezen, dat er kort geleden drie Spaanse schepen te Sluis waren aangekomen, waarvan er slechts één gelost werd; de andere waren onverrichterzake weer vertrokken. Van 60 schepen van Oosterlingen, die sedert Pasen gearriveerd waren, hadden slechts twee bierschepen de haven van Sluis op-

<sup>48)</sup> *ibid.* fol. 90.

<sup>49)</sup> *ibid.* fol. 90 v°.

1514

gezocht; de overige schepen hadden hun steven naar elders gericht, omdat zij te Brugge geen „yssuwe van haeren goede en ghecryghden”, ofschoon de Oosterlingen toch verplicht waren, zich aan de Brugse stapel te houden.

Ook de Fransen kwamen thans naar Antwerpen en Bergen op Zoom via de Schelde en de Leie; eveneens kooplieden uit Vlaanderen, Henegouwen en Artois, want zij konden daar veel voordeliger zaken doen dan te Brugge <sup>50)</sup>).

Het was voor de Fransen ook veel gemakkelijker om wijn en haring te verhandelen in Duinkerken, Nieuwpoort, Oostende en Zeeland, en de vreemde kooplieden brachten hun goederen thans ook naar Dieppe, Rouen, Boulogne en andere plaatsen.

Om al deze redenen was men geenszins verzekerd van een gunstig resultaat der dure Zwinprojecten; de drie Leden weigerden dan ook pertinent alle medewerking.

De Staten waren van mening, dat de kwijnende handel van Vlaanderen ruimschoots vergoed werd door die in andere delen van het land <sup>51)</sup>).

Brugge echter bracht naar voren, dat de stapeldwang reeds aanzienlijk verzacht was, daar het aan de kooplieden nu was toegestaan, hun waren weer uit te voeren.

Over de makelaardij was een proces aanhangig gemaakt te Mechelen; dus ook van dit ongemak was niets meer te duchten.

Bovendien had de stad de verbinding tussen Sluis en Brugge verbeterd, zodat het lossen en laden van schepen niet veel vertraging meer ondervond <sup>52)</sup>).

Brugge wist tenslotte de Grote Raad te Mechelen voor zijn standpunt te winnen. Deze besliste op 24 October 1514, dat eerst de dam bij Croxhoeke gelegd moest worden, vervolgens een reservedijk achter de zuidelijke dijk van het kanaal van Oostburg, voorts zouden de dijken der Vier Ambachten drie voet worden opgehoogd en dan zou tenslotte het kanaal van Oostburg geopend kunnen worden.

Brugge zou de onkosten niet alleen behoeven te dragen, maar ook de andere Leden zouden contribuëren. De stad moest echter na de opening van het kanaal minder rigoreus aan het stapelrecht vasthouden <sup>53)</sup>).

Bij gelegenheid van de Blijde Intrede van Karel V werd tenslotte door Brugge het recht verkregen, het kanaal van Oostburg te openen, al was de dam bij Croxhoeke ook nog niet tot stand gekomen. Tot drie maal toe werd hiervoor octrooi verleend: 14 Mei 1515, 24 Februari 1516 en 30 April 1516 „et tost après exécuté” <sup>54)</sup>).

Dit kanaal, waarvoor Brugge zulke uitermate grote offers gebracht had, op welks opening men zo ongeduldig gewacht had, waar de stad zo onvermoed voor gestreden had, werd helaas een diepe teleurstelling! De getijdenwerking, waarvan men zulke hoge verwachtingen

<sup>50)</sup> ibid. fol. 91.

<sup>51)</sup> ibid. fol. 91 v<sup>o</sup>.

<sup>52)</sup> ibid. fol. 93 v<sup>o</sup>.

<sup>53)</sup> ibid. fol. 98.

<sup>54)</sup> Deze mededeling is te vinden op de achterzijde van de omslag van het handschrift. Aan Gilliodts is dit blijkbaar ontgaan, want hij zegt (Bruges Port de Mer, p. 170), dat men bij gebrek aan stukken niet weet, wanneer de opening plaats had.

koesterde, had geen invloed op het wegspoelen der zandbanken in het Zwin. De schorren in het Oosten groeiden nog steeds verder aan. In 1522 werd er een terrein afgebakend, waardoor men een gracht zou graven om het water toegang tot het kanaal te verschaffen. Het volgende jaar werden deze schorren verkocht en onmiddellijk begon men ze in te polderen.

In 1541 bracht een zware storm grote schade toe aan de kanaaldijken. Het euvel werd weliswaar hersteld, maar het kanaal was van geen betekenis; het verzandde steeds meer.

Brugge liet tenslotte nog een nieuw kanaal aanleggen vanaf de stad langs Koolkerke, Peereboom, Lembeke, Monnikerede en Hoeke tot aan Sluis. Het werd in 1566 voltooid. Dit zou de zeeschepen in staat stellen, weer rechtstreeks naar Brugge te komen.

In de eerste jaren kwamen er inderdaad enkele Engelse en Spaanse schepen. Ook dateert van 1568 een nieuw contract tussen de consuls der Spaanse natie te Brugge en de schippers van Middelburg en Arnemuiden omtrent het vervoer der wol van de Walcherse rede. Werd in vroegere overeenkomsten (1531, 1539, 1552, 1555) steeds met klem bepaald, dat de schippers van Middelburg en Arnemuiden de wol slechts tot Sluis zouden vervoeren, waar de vracht door Brugse schippers, kennelijk op kleinere vaartuigen, werd overgeladen voor verder transport naar Brugge, thans werd bepaald, dat de Zeeuwen rechtstreeks naar Brugge zouden varen via „de vorse ofte nyeuwe vaert” en dat zij zouden lossen aan de „wollecaye ofte Sinte-Jansbrugghen”<sup>55)</sup>.

Men slaagde er echter niet in, dit kanaal op voldoende diepte te houden, zodat de grotere schepen al spoedig de bodem van het kanaal raakten.

Evenmin als het kanaal van Oostburg beantwoordde het nieuwe zeekanaal aan de verwachtingen.

In 1583 werd er nog eens een commissie van experts naar het kanaal van Oostburg gestuurd om te onderzoeken „offer gheen bequaeme middel wesen en soude, om de groote droochte, groeyende int canaal, te remedieren”.

Alle strijd was vergeefs geweest. Op het einde der 16e eeuw was het kanaal van Oostburg voorgoed door de Bruggelingen verlaten. De ondernemingsgeest van Brugge was echter ondanks alle tegenspoed nog niet lam geslagen. In 1584 wist de stad nog van Philips II toestemming te verkrijgen voor het graven van een kanaal naar de Leie bij Deinze. Dit was een oud idee, dat men reeds in de 14e eeuw had willen verwezenlijken. In 1379, nadat Lodewijk van Male daarvoor octrooi verleend had, was men begonnen met de aanleg van de Zuutleie, die Brugge met Gent zou verbinden. Door de opstand van de Witte Kaproenen van Gent onder leiding van Jan Yoens, die de arbeiders vermoordden, bleef dit kanaal evenwel onvoltooid. Ook nu ontmoette men heftige tegenstand van Gent, dat gesteund werd door Antwerpen. Men vreesde nl. dat Brugge het hele verkeer van de Leie tot zich zou trekken en dat de Leie en de Schelde teveel water aan het nieuwe kanaal zouden afstaan. Een proces, dat hierover aanhangig gemaakt werd voor de Raad van Vlaanderen, duurde nog voort, toen Sluis in 1604 door Maurits werd ingenomen.

<sup>55)</sup> Unger, Bronnen Middelburg, III, no. 884.

Om onafhankelijk te zijn van de Noord-Nederlandse rebellen werd tijdens het Bestand in 1613 een kanaal gegraven van Brugge naar Gent en in 1622 van Brugge naar Oostende. Het initiatief was ditmaal niet uitgegaan van één der Vlaamse steden maar van de Staten van Vlaanderen, waarmee de kanalenpolitiek op een nationaal plan werd gebracht. De nieuwe kanalen vormden weliswaar geen rechtstreekse verbinding tussen de zee en de Leie. In Brugge sloten ze niet bij elkaar aan. De goederen moesten daar met schuiten of wagens dwars door de stad van het éne kanaal in het andere worden overgebracht. Ook in Gent liep het kanaal niet uit in de Leie. Eerst omstreeks 1750 werd door een „Coupure” te Brugge en te Gent de ononderbroken vaarweg van de zee tot in de Leie een feit. Deze kanalen brachten in de 17e eeuw voor Brugge geen herleving van de oude handelsvoorspoed. De oorlog met steeds hernieuwde invallen van Spaanse en Franse troepen was daarvoor allerminst gunstig. Het verval van Brugge wordt wel duidelijk gedemonstreerd door het feit, dat de stad in 1313 15 % van het totaal der belastingen van Vlaanderen betaalde, in 1631 slechts 5 %.

De Spaanse wol ging sedert de 17e eeuw aan Brugge voorbij; ze werd via Zeeland naar Brabant vervoerd ofschoon Brugge officieel nog het stapelrecht had. De route over Zeeland en Antwerpen was veel goedkoper want de goederen, via Oostende aangevoerd, werden zwaar belast met invoerrechten en tollén. Het Brugse stapelrecht had geen zin meer en werd tenslotte in 1688 afgeschaft.

Behalve de vele oorlogen in de 17e eeuw belette ook de economische politiek van Frankrijk (Colbert) en Holland, dat Brugge nog eens kon opbloeien.

### *Besluit.*

Wanneer wij terugblikken op de lotgevallen van Brugge zien wij, dat de gehele conjunctuur voor deze stad ongunstig verliep. Zeer zeker was in de 15e en 16e eeuw de verlanding van het Zwin een belangrijke factor voor Brugges verval. De stad werd zo goed als onbereikbaar vanuit zee, wat het vanouds op maritieme handel ingestelde Brugge van zijn levensader beroofde. Handel en verkeer zijn uit de aard der zaak twee niet van elkaar te scheiden grootheden; wordt het verkeer onmogelijk, dan heeft dit onherroepelijk de ondergang van de handel ten gevolge.

Het laatste succes, dat de Zwinstad nog wist te behalen met het verwerven van de Engelse wolstapel in 1558, trachtte zij dan ook zorgvuldig te bestendigen door de aanleg van een nieuw zeekanaal (vgl. p. 8 en 23). Helaas beantwoordde deze nieuwe verbinding met de zee niet aan de verwachtingen.

Als H. van Werveke<sup>56)</sup> de toestand der scheepvaart op het Zwin van 1315 en 1475 vergelijkt en de rhetorische vraag stelt: „Wat in 1315 wél kon, waarom zou dit in 1475 opeens(!) onmogelijk geworden zijn?” moet met klem worden gewezen op de enorme achteruitgang van de bevaarbaarheid van het Zwin gedurende deze periode van niet minder dan 160 jaar! De zand- en slibbanken groeiden snel aan!

<sup>56)</sup> H. van Werveke, Brugge en Antwerpen, Gent 1941, p. 100.



Elders <sup>57)</sup> brengt deze auteur, die overigens op voortreffelijke wijze de grote veranderingen in de economische constellatie belicht, naar voren, dat evengoed als voor Brugge te Sluis, voor Antwerpen in de tijd van zijn grootste bloei op de Walcherse rede overlading moest plaats hebben, zodat de waterwegenkwestie eigenlijk voor beide steden gelijk was. Dit kan evenwel niet beaamd worden. Terwijl het Zwin steeds groter ongerief veroorzaakte voor schepen, die trouwens allengs een grotere tonneninhoud kregen, won de Honte daarentegen geleidelijk aan breedte en diepte door de grote overstromingen. Niet zonder reden voerde Antwerpen gedurende de gehele 15e eeuw een felle strijd tegen de tolheffing op deze toegangsweg. Uit de talrijke processen daaromtrent blijkt overduidelijk, hoe uiterst belangrijk deze drukbevaren waterweg voor Antwerpen was. In ieder geval was de Honte voor een groter scheepstype bevaarbaar dan de toegangsweg naar Brugge.

Het is volstrekt niet onbegrijpelijk, dat men lange tijd de verlanding van het Zwin als hoofdoorzaak beschouwd heeft van de achteruitgang van Brugge, want deze omstandigheid is wel de meest in het oog springende. Terecht hebben Pirenne, Van Werveke en Van Houtte op de betekenis van economische en politieke factoren gewezen maar zij hebben de waterstaatkundige factor onderschat.

Het is zeer opmerkelijk, dat de Staten in het begin der 16e eeuw de mening waren toegedaan, dat de kwijnende handel van Brugge ruimschoots vergoed werd door die in andere delen van het land, i.c. Antwerpen (vgl. p. 22), dat dus de lokale belangen van Brugge desnoods konden worden opgeofferd ten behoeve van een meer nationale economie. J. Maréchal heeft een levendig beeld geschetst van de aarzelende overgang der koopmanskolonies van Brugge naar Antwerpen. Steeds zoeken de handelaars de oude Zwinstad na korter of langer afwezigheid weer op; wel een bewijs, dat ondanks alle wederwaardigheden de handel naar continuïteit streefde in de stad, waar hij zo diep wortel geschoten had. De politieke onlusten, vnl. onder Maximiliaan van Oostenrijk, gaven uiteindelijk de doorslag en veroorzaakten een algemene uittocht van kooplieden uit Brugge.

Resumerend kan dus worden gezegd,

dat de natuur het voortbestaan van Brugge's handel onmogelijk maakte door het onbruikbaar worden van de zeeweg;

dat de economisch gunstiger omstandigheden van Antwerpen met groeiend succes de Scheldestad tot de meerdere van Brugge maakten; dat uiteindelijk politieke omstandigheden de kooplieden dwingend noodzaakten tot een verplaatsing naar Antwerpen.

Het is dus niet juist, de ondergang van Brugge als handelsstad uitsluitend aan hydrografische veranderingen toe te schrijven; maar evenmin mag men alleen economische en politieke factoren hiervoor aansprakelijk stellen.

<sup>57)</sup> Van Werveke, Brugge en Antwerpen (naar aanleiding van een onlangs verschenen studie), in: Nederl. Historiebladen, III, 1940/41, p. 207.

## LITERATUUR.

- L. Gilliodts—van Severen*, Bruges Port de Mer, in: *Annales de la Société d'Emulation*. Bruges 1894.
- R. Blanchard*, La Flandre. Paris 1906.
- R. Häpke*, Brüggens Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt, Berlin 1908.
- H. Pirenne*, Histoire de Belgique, II (1908), III (1912).
- J. A. Goris*, Etude sur les colonies marchandes méridionales (Portugais, Espagnols, Italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Leuven 1925.
- Jos. De Smet*, Tables du commerce et de la navigation du port de Bruges 1675—1698, in: *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire*. II. 1930.
- W. S. Unger*, Middelburg als handelsstad (13e tot 16e eeuw), in: *Archief Zeeuwisch Genootschap der Wetenschappen*. Middelburg 1935.
- A. De Smet*, Het waterwegennet ten Noord-Oosten van Brugge in de 13e eeuw, in: *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, t. XII, 1933, no. 4, t. XIII 1934, no. 1—2.
- Idem*, De geschiedenis van het Zwin, Antwerpen 1939.
- M. van Empel en H. Pieters*, Zeeland door de eeuwen heen. I. Middelburg, 1935.
- J. A. van Houtte*, La genèse du grand marché international d'Anvers à la fin du Moyen Age, in: *Revue belge* t. XIX, 1940.
- Idem*, Makelaars en waarden te Brugge van de 13e tot de 16 eeuw, in: *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, dl. V, afl. 1—4, 's-Gravenhage 1951.
- Idem*, Bruges et Anvers, marchés „nationaux” ou „internationaux” du XIVe au XVIIe siècle: in: *Revue du Nord* t. XXXIV, no. 134. 1952.
- Idem*, Handel en verkeer (Algemene Geschiedenis der Nederlanden, V, Utrecht, 1952, hfdst. VIII<sup>7</sup>, p. 181 vlg.).
- H. van Werveke*, De concentratie van de handel te Antwerpen, in: *Geschiedenis van Vlaanderen* IV, p. 285/290. Amsterdam 1939.
- Idem*, Brugge en Antwerpen (naar aanleiding van een onlangs verschenen studie), in: *Nederl. Historiebladen*, III, 1940/41.
- Idem*, Brugge en Antwerpen, Gent 1941.
- J. Maréchal*, Le départ de Bruges des marchands étrangers (15e et 16e siècle), in: *Handelingen v. h. Genootschap „Société d'Emulation”*. Brugge 1951.
- M. Mollat*, Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age. Paris 1952.
- H. Nowé*, Het streven van Gent naar de zee (13e—19e eeuw), in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent. Nieuwe reeks* dl. IV. 1952.