

DE SCHEEPVAART BIJ ONS IN DE MODERNE TIJDEN  
 =====

door wijlen Dr. Jos De Smet.

In juni 1966 verscheen in ons tijdschrift een bijdrage over de oude Brugsche Kom te Koolkerke. Sedertdien is deze herberg verdwenen en vervangen door een benzinestation. Ze lag te Koolkerke op de rechterdijk van de oude Sluise Vaart, die verdeen bij het graven van de huidige vaart Brugge-Damme-Sluis in 1810-1813. Op de linkerdijk van de vaart werd de huidige steenweg op Koolkerke aangelegd.

De oude Sluise Vaart werd gegraven als z e e k a n a a l in 1550-1564 om, bij de voortschij<sup>r</sup>dende verzanding van het Zwin, de toegang tot Brugge toe te laten aan zeeschepen.

Deze vaart liep van Brugge, over Koolkerke, Pereboom, Monnikerede en Hoeke, naar Sluis, waar hij eindigde met een grote zeesluis, die nog afgebeeld staat op het plan van Brugge, in 1562 gegraveerd door Marcus Gerards. Daar waar vroeger de herberg De Brugsche Kom lag, op 550 meters van het Fort Lapin en van de huidige Brugse handelskom (die dagtekent van 1664), was van 1566 tot 1597 de aanlegplaats voor zeeschepen gelegen.

Dit "zeekanaal" had een breedte van twintig meter en een diepte van twaalf voet of 3,30 m. Het werd voor de scheepvaart opengesteld in 1566. Op 13 april kwam het eerste schip binnen, namelijk uit Spanje. Het volgende jaar kwamen drie Engelse vloten toe. Maar reeds op 15 mei 1567 waren drie schepen uit Boston (Engeland) blijven steken in de vaart omdat het waterpeil te laag was. Ze moesten lichters bestellen ten einde een deel van hun lading over te nemen, opdat de zeeschepen tot Brugge zouden kunnen doorvaren (1).

Hoe groot de schepen waren die aldaar vaarden weten we niet. Maar in een akte, verleden voor de Brugse schepenen op 8 juli 1574, huren de Brugse kooplieden Petrus Prynghel en Jacob Casenbroodt van de Engelse koopman Thoma Shiel uit Newcastle zijn vlieboot die te Brugge lag, genaamd "Magdalena van Newcastle", met een tonnemaat van 24 last of 48 ton (2). Op 23 november 1579 heeft de Engelse koopman Thoma Placnay te Brugge een schip gehuurd "Le Geuns de Lye" om koopwaren uit Brugge naar Londen te voeren (3).

Dat er regelmatig langs het nieuwe kanaal zeeschepen te Brugge toekwamen, bewijzen enkele akten van de heerlijkheid van het Proostse, die bevoegd was voor het gebied waar de oude Brugsche Kom lag, en waar, in de nieuwe vaart, dikwijls zeeschepen werden aangeslagen, namelijk "buuten St.Lenaerts poorte, an de nieuwe vaert, op den wech zoo men gaet van Ste.Lenaerts poorte naar Coolkercke". B.v. op 28 augustus 1574 confiscatie van zeven tonnen schots zout in het schip van de schot Stefanus Gorle (4). Op 15 december 1574 "een scip metten zeylen, anckers ende andere zyne toebehoorten, liggende in de zelve vaert, gheheeten Fortune, toebehoorende Hanen Bare van Amburghe (Hamburg)..." (5). Op 13 juli 1576 een schip met een lading "sparren, deilen, blocken ende andersins...", komende uit Frederickstadt in Noorwegen (6). Op 26 november 1577 het schip van Jan Moenssuene uit Antwerpen, met zijn toebehoorten "zoot tzelve vut ende inne es varende" (7).

In de nacht van 13 december 1590 was er alarm te Brugge, omdat soldaten uit Oostende naar Koolkerke waren gekomen om de schepen te vernielen die aldaar in de nieuwe Sluise Vaart lagen (8).

In 1612-1620 werd de huidige vaart Gent-Brugge-Oostende gegraven. Er was voorzien dat langs deze waterweg de zeeschepen Brugge zouden kunnen bereiken.

In de maand juni 1677 liepen 52 schepen van overzee de Brugse haven binnen. Ze hadden een gezamenlijke lading van 2436 ton. De gemiddelde lading per schip was 47 ton. De drie kleinste schepen maten 15 ton (met een lading suiker en katoen uit Londen), 16 ton (met tarwe uit Holland), en 18 ton (met indigo, traan, wede en potas uit Dover). De drie grootste zeeschepen maten 210, 156 en 100 ton.

De volgende zeeschepen met een lading van ten minste 100 ton zijn in het jaar 1677 te Brugge toegekomen: 250 ton (kemp en hout uit Riga), 210 ton (hout uit Noorwegen), 175 (ook hout uit Noorwegen), 156 (wijn en

brandewijn uit Bayonne), 150 ton (haver uit Nantes), 145 ton (hout uit Noorwegen), 144 ton (kolen uit Schotland), 120 ton (haver en planken uit Dover) 115 ton (kolen uit Schotland), 110 ton (zout en wijn uit Malaga), 109 ton (boter en lood uit Stockholm), 103 ton (wijn en brandewijn uit Bayonne), en nog drie schepen van 100 ton met respektievelijk smee-kolen uit Newcastle, kolen uit Leith, en kolen uit Schotland (9).

In de 17e en de 18e eeuw bestond een regelmatige maalbootdienst tussen Nieuwpoort en Dover, die reizigers en pakken vervoerde. In 1708 werd aldaar de dienst verzekerd door vier kleine zeilschepen van 20 tot 30 ton, en die ruimschoots volstonden voor het beperkte reizigers- en postverkeer uit deze dagen (10).

Onder het Franse keizerrijk, wanneer alle handel met Engeland verboden was, vaarden uit de haven van Oostende, van 1 augustus tot 30 september 1810, achttien schepen over en weder naar Skandinavië. Ze voerden samen 2774 ton in en uit. Het kleinste zeeschip mat 26 ton en het grootste 214 t.

Na de val van Napoleon zijn, van 1 oktober tot 31 december 1814, te Oostende 306 zeeschepen binnegelopen met een tonnage van 22.115 ton. Het kleinste schip mat 11 ton en het grootste 346 ton, de gemiddelde tonnenmaat was 107 ton per schip. Er vaarden 233 zeeschepen uit met een gezamenlijke tonnenmaat van 21.364 ton. Het kleinste schip mat 11 ton, en het grootste 425 ton; dus gemiddeld 91 ton per schip (11).

Honderd jaar later waren de zeeschepen niet veel groter geworden. Van 1897 tot 1907 werd de haven van Zeebrugge gegraven, die met een zeekanaal verbonden werd met de binnenhaven te Brugge. De zeesluis aldaar gaf toegang aan geladenschepen tot 6000 ton. Grotere passagiersschepen die vaarden op Amerika of op Oost-Azië, en die tot 10.000 ton maten, konden aanleggen aan de havenmuur.

In 1907 werd in de nieuwe haven een scheepvaartlijn ingelegd met de Engelse haven Yarmouth, en dit zowel voor het reizigers- als het vrachtvervoer. Deze dienst werd verzekerd door de steamer Norseman van 600 ton. Nu waren binnenschepen van 600 ton op de vaart Gent-Brugge-Oostende.

De redërij Hermans te Brugge vaarde met eigen zeeschepen: de SS Quenast van 730 ton en de SS Zephyr van 220 ton.

Tussen Goole en Gent bestond een regelmatige lijn met de SS Hertman van 650 ton.

En de Engelse Lancashire and Yorkshire and North-Eastern Raylways onderhielden een regelmatige verbinding voor passagiers en vracht tussen Brugge-Zeebrugge en Hull, met de SS Duke of Clarence van 1433 ton.

De brugse haringroker Emiel van den Abeele ontving jaarlijks vanaf 1901 aan de Coupure te Brugge een twintigtal zeeschepen geladen met haring. In 1910 kwamen aldaar twee stoomschepen uit Noorwegen, die ieder 250 tot 300 ton maten (12).

Sedert het einde van de tweede wereldoorlog in 1945 zijn de schepen, zowel voor de binnenvaart als voor de zeevaart, hoe langer hoe groter geworden. In de laatste vier jaren varen reeds tankschepen van 300.000 ton. En de haven Zeebrugge zal een nieuwe zeesluis krijgen, toegankelijk voor geladen schepen van 125.000 ton.

% % % % % % % %

N o t a 's :

1. L. Gilliodts van Severen, Bruges, Port de Mer, in Annales de la Société d'Emulation, XLIV 1894, pp 215-216.
2. L. Gilliodts van Severen, Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges, T. III, 1905, p 235, n° 1913.
3. idem, Estaple, T. III, p 269, n° 1961.
4. Rijksarchief te Brugge, Proostdij van St.-Donaas, reg. n° 1541 f° 24.
5. ibidem, f° 27.
6. ibidem, f° 38 v°. Zie ook "Rond de Poldertorens VIII 1966, p 45.
7. ibidem, f° 49 v°
8. A. De POOrter, Le manuel de Jacques de Heere, chanoine de Saint-Da= natien à Bruges au XVI<sup>me</sup> slècle. Bruges 1901, p 77.
9. Rijksarchief te Brugge, Brugse Vrije, reg. n° 1670.
10. R. Dumon, De male van Nieuwpoort, in Biekorf 1935, p 209.
11. J. De Smet, De herleving van de Vlaamse havens Nieuwpoort en Oostende in 1814, in Biekorf 1962, pp 233-236.
12. Andries van den Abeele, Emiel Van den Abeele - een vechter -, Tielt Lanno 1969, pp. 176, 184, 191, 199 en 202.

§ § § § § § § §  
§ § § § § § § §