

HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

Onderwijsenheid 5: Exacte wetenschappen en informatica

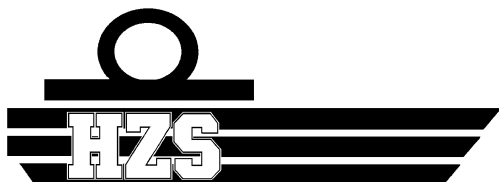
**Geschiedenis van maritiem onderwijs in
Antwerpen: van 1421 tot 1814**

Michael De Bruycker

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
master in de nautische wetenschappen

Promotor: Han Jacobs

academiejaar: 2011 – 2012



HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

Onderwijs eenheid 5: Exacte wetenschappen en informatica

**Geschiedenis van maritiem onderwijs in
Antwerpen: van 1421 tot 1814**

Michael De Bruycker

Scriptie voorgedragen tot het behalen
van de graad van
master in de nautische wetenschappen

Promotor: Han Jacobs

academiejaar: 2011 – 2012

Voorwoord

Graag zou ik mijn promotor Han Jacobs en de heer Dirk Dubois willen bedanken. Zij hebben mij van het begin af aan ondersteund in mijn onderzoek.

Mijn dank gaat ook uit naar de directeur van de Hogere Zeevaartschool Kpt. P. Blondé, voormalig directeur Kpt. R. Smet, H. De Ridder-Symoens, G. Asaert, J. Parmentier en Kpt. Warnier.

Ook veel dank aan de heer M. De Laet voor zijn hulp bij het leren lezen van de oude geschriften en voor het verbeteren van mijn transcripties.

Inhoudstafel

Lijst van figuren.....	V
Verklarende woordenlijst.....	VI
1 Inleiding.....	1
1.1 Onderwerp.....	1
1.2 Methode.....	1
1.3 Indeling van de scriptie.....	2
2 Bourgondische Nederlanden (1380 – 1477).....	3
2.1 Inleiding.....	3
2.2 Algemene historische schets.....	3
2.3 Lerarenambacht.....	7
2.4 Schippersambacht.....	8
2.5 Transcriptie van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen.....	10
2.5.1 GA 4303 Schippers: 6 september 1421.....	10
2.6 Besluit.....	14
3 Habsburgse periode (1477 – 1555).....	15
3.1 Inleiding.....	15
3.2 Algemene historische schets.....	15
3.3 Lerarenambacht.....	16
3.4 Schippersambacht.....	17
3.5 Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen.....	18
3.5.1 GA 4301 Schippers. Ordonnantie- vonnisboek: augustus 1543.....	18
3.6 Besluit.....	19
4 De Spaanse Nederlanden (1555 – 1714).....	20
4.1 Inleiding.....	20
4.2 Algemene historische schets.....	20
4.3 Lerarenambacht.....	23
4.3.1 Algemeen.....	23
4.3.2 Talen.....	24
4.3.3 Wiskunde en boekhouden.....	25
4.3.4 Zeevaartkunde en sterrenkunde.....	25
4.4 Schippersambacht.....	27
4.5 De admiraliteit van Antwerpen.....	32

4.6	Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen.....	33
4.6.1	GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 14 april 1567.....	33
4.6.2	GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: mei 1594.....	37
4.6.3	GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 9 december 1596.....	40
4.6.4	GA 4303 Schippers: 25 juli 1664.....	41
4.7	Besluit.....	43
5	Oostenrijkse periode (1714 – 1794).....	46
5.1	Inleiding.....	46
5.2	Algemene historische schets.....	46
5.3	Lerarenambacht.....	47
5.4	Schippersambacht.....	48
5.5	Professionalisatie in de Nederlanden.....	51
5.6	Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen.....	54
5.6.1	GA 4303 Schippers: 6 september 1710.....	54
5.6.2	GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 25 januari 1718.....	57
5.6.3	GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1718.....	58
5.6.4	GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek 21 mei 1722.....	59
5.6.5	GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 27 januari 1741.....	60
5.6.6	GA 4302: Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 29 maart 1751.....	61
5.6.7	GA 4303 Schippers: 29 januari 1757.....	62
5.6.8	GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 11 februari 1760.....	67
5.6.9	GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 8 oktober 1770.....	68
5.7	Besluit.....	68
6	Periode onder Frans bewind (1794 – 1814).....	70
6.1	Inleiding.....	70
6.2	Algemene historische schets.....	70
6.3	Onderwijs.....	71
6.4	Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen.....	73
6.4.1	MA-GR-K#3 Notulen van gemeenteraadzittingen 1797 – 1799: 10 oktober 1798	73
6.4.2	MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1801: 6 maart 1800....	74
6.4.3	MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1801: 26 juni 1800.....	75
6.5	Besluit.....	76
7	Algemeen besluit.....	77

Bibliografie.....	80
Lijst van bijlagen.....	84

Lijst van figuren

Figuur 2.2.1: De Bourgondische gebieden.....	4
Figuur 2.2.2: Antwerpen na de stadsuitbreiding van 1314 – 1400.....	7
Figuur 2.4.1: Schippersprivilegie van 1421.....	9
Figuur 3.4.1: Ordonnantie van augustus 1543.....	17
Figuur 4.2.1: De Nederlanden tussen 1513 en 1795.....	21
Figuur 4.3.4: Conste van ter zee te varen.....	26
Figuur 4.4.1: Ordonnantie mei 1594.....	28
Figuur 4.4.2: Ordonnantie 1596.....	30
Figuur 4.4.3: Schets van de Scheldemonding.....	31
Figuur 5.4.1: Vonnis 21 mei 1718.....	49
Figuur 5.4.2: Vonnis 27 januari 1741.....	49
Figuur 6.3.1: Notulen van gemeenteraadzitting 6 maart 1800.....	72

Verklarende woordenlijst

- **Alexander Farnese**: Spaanse landvoogd eind 16^{de} eeuw.
- **Ambachten**: de ambachten werden officieel in 1386, maar bestonden al lang voordien. Het waren groepen van mensen die een erkend beroep beoefenden. Samen met de schepenen van de stad formuleerden zij een reglement.
- **Astrolabium**: instrument gebruikt om de plaats en hoogte van een hemellichaam te berekenen in functie van de tijd.
- **Burgemeesters van Antwerpen**: er waren twee burgemeesters van de stad Antwerpen, zij werden jaarlijks benoemd door de schepenen. De binnenburgemeester was zelf schepen en behandelde zaken in verband met criminaliteit, bouwvergunningen enz. De buitenburgemeester handelde als ambassadeur en militair bevelhebber.
- **Carolus**: de gouden Carolus werd geslagen onder het bewind van Karel V en had een waarde van 20 zilveren stuivers. Deze bimetalen standaard gaf een zekere stabiliteit aan de munt en werd zo goed mogelijk bewaard.
- **Commissaris-generaal**: de commissaris-generaal moest in het algemeen waken over de krijgsvloot.
- **Generale ordonnantie**: met de Generale Ordonnantie uitgevaardigd door Maria Theresia op 6 december 1774, werd de jongeren schoolplichtig.
- **Gulden**: muntstuk gebruikt in de Spaanse periode. Eén gulden komt overeen met 20 stuivers.
- **Handelsnaties**: vennootschappen
- **Hanzeaten**: de Hanze kooplieden waren belangrijke Duitse handelspartners. In 1436 hadden zij een kantoor in Antwerpen. Zij verhuisden later enkele keren maar zij kwamen uiteindelijk in 1485 terug naar Antwerpen.
- **Honderdjarige Oorlog**: de Engelse koning Edward III maakte aanspraak op de Franse kroon, met oorlog als gevolg. Deze oorlog duurde van 1337 tot 1457.
- **Kaperschepen**: vijandelijke schepen die handelschepen wilden veroveren als buit.
- **Knapen**: hier zijn knapen synoniem van leerjongens
- **Last**: een last is een inhoudsmaat voor een schip en kwam overeen met ongeveer twee ton.
- **Latijnse scholen**: scholen voor humaniora-onderwijs. Ook bekend als papenscholen.
- **Marine**: militaire zeemacht.
- **Onvrije schipper**: het was een onvrije schipper verboden lading te laden of te lossen in

Antwerpen.

- **Ordonnantie:** een ordonnantie is een legislatieve akte.
- **Pakotillen:** officieren kregen een zeker laadruimte toegewezen dat ze mochten gebruiken voor het vervoer van eigen waar. Deze ruimtes werden pakotillen genoemd.
- **Patent:** document dat de persoon toestemming gaf de stiel te beoefenen.
- **Poorter:** een poorter is de historische benaming voor burger. Iemand kon poorter worden door zich te laten registreren bij de magistraat.
- **Privilegie:** een privilege is een reglement dat het ambacht had opgesteld in samenspraak met de schepenen van de stad.
- **Raad van Antwerpen:** de Raad van Antwerpen, of Brede Raad bestaat uit de magistraat, de oud-schepenen, de hoofdmannen, de wijkmeesters de vertegenwoordigers van de geprivilegieerde ambachten. De Brede Raad nam beslissingen in zaken aangaande het stadsleven.
- **Schilden:** munteenheid die verscheen in de 13^{de} eeuw.
- **Sint-Ambrosius gilde:** de Sint-Ambrosius gilde is de gilde van schoolmeesters en werd opgericht in de 15^{de} eeuw.
- **Supercargo's:** kooplieden die meereizden om op de lading te letten.
- **Twaalfjarige bestand:** tijdelijke vrede tussen Spanje en de opstandige Nederlanden.
- **Vliet:** een vliet is een kanaaltje.
- **Vrije schipper of meester:** een vrije meester of schipper was een schipper die een volwaardig lid was van de schippersgilde.

1 Inleiding

1.1 Onderwerp

In een artikel in het tijdschrift Ruimschoots¹ schreef Kapitein R. Smet, voormalig directeur van de Hogere Zeevaartschool, het volgende: “Ik zou slechts willen vermelden dat er aanduidingen zijn in het stadsarchief van Antwerpen als zou sedert de 14^{de} eeuw quasi ononderbroken enig zeevaartonderricht in de metropool gegeven zijn”. Op vraag van Kapitein P. Blondé, huidig directeur van de Hogere Zeevaartschool, wordt deze scriptie gewijd aan verder onderzoek naar zeevaartonderricht in Antwerpen. De onderzochte periode begint met de Bourgondische periode in 1380 en eindigt met de ontruiming van de Fransen in 1814. Het jaartal 1421 dat in de titel staat, komt overeen met het eerste document in verband met maritieme opleiding dat in deze eindverhandeling wordt vermeld. De periode na 1814 is goed gekend en werd reeds in detail besproken in de eindverhandeling van Michiel Snauwaert².

1.2 Methode

Het bestuderen van de schippersarchieven in het stadsarchief van Antwerpen nam veel tijd in beslag. Er zijn jammer genoeg veel geschriften verloren gegaan tijdens de Spaanse invasie in de 16^{de} eeuw. De archieven gaven belangrijke details weer over het schippersambacht van Antwerpen, en historische werken verschaften algemene informatie. Voor het schrijven van de historische schetsen zijn de meest gebruikte werken “De Bourgondische Nederlanden” van Prevenier en Blockmans en de publicaties van het Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis.³ Interviews met H. De Ridder-Symoens, G. Asaert en J. Parmentier leverden bijkomende nuttige informatie op. In bijlage is informatie te vinden over deze historici, alsook de verslagen van de interviews.

Het lezen van de handgeschreven teksten in het Oudnederlands leverde na vele uren werk, vaak zeer weinig nuttige informatie op. M. De Laet, een familielid en voormalig assistent van

1 Smet, R., De evolutie van het zeevaartonderwijs in België, *Ruimschoots* 10^e jg. 2010, Nr. 3, pp. 10 – 13.

2 Snauwaert, M., *De geschiedenis van het maritiem onderwijs in België*. Antwerpen: Hogere Zeevaartschool, 2005, niet-gepubliceerde licentiaatsverhandeling.

3 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989.

Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Wetteren: Erasmus, 1989.

Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Antwerpen: Omega, 1952.

Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Antwerpen: Lloyd Anversois, 1994.

Prof. W. Prevenier, stelde een handboekje Oudnederlands ter beschikking. Het ontcijferen van de teksten ging eerst heel moeizaam, maar dit verbeterde naarmate de opzoekingen vorderden. Van de archiefteksten die gebruikt zijn voor het schrijven van de scriptie, is telkens een transcriptie gemaakt die te vinden is in elk hoofdstuk.

1.3 Indeling van de scriptie

De scriptie is opgedeeld volgens de verschillende periodes die Antwerpen heeft gekend. Ze begint met de Bourgondische periode (1380 – 1477), dan de Habsburgse (1477 – 1555) en vervolgens de Spaanse (1555 – 1714), Oostenrijkse (1714 – 1794) en Franse (1794 – 1814) periode. Elke periode begint met een korte inleiding. Dan volgt een historische schets, die de lezer in staat stelt zich een algemeen beeld te vormen van de geo-politieke situatie van Antwerpen. Vervolgens wordt het lerarenambacht en het schippersambacht besproken. Dan volgen transcripties van de gebruikte archiefstukken en eindigt het hoofdstuk met een besluit. In elke transcriptie zijn belangrijke stukken in kleur naar voren gebracht. Na de verschillende hoofdstukken komt er een algemeen besluit.

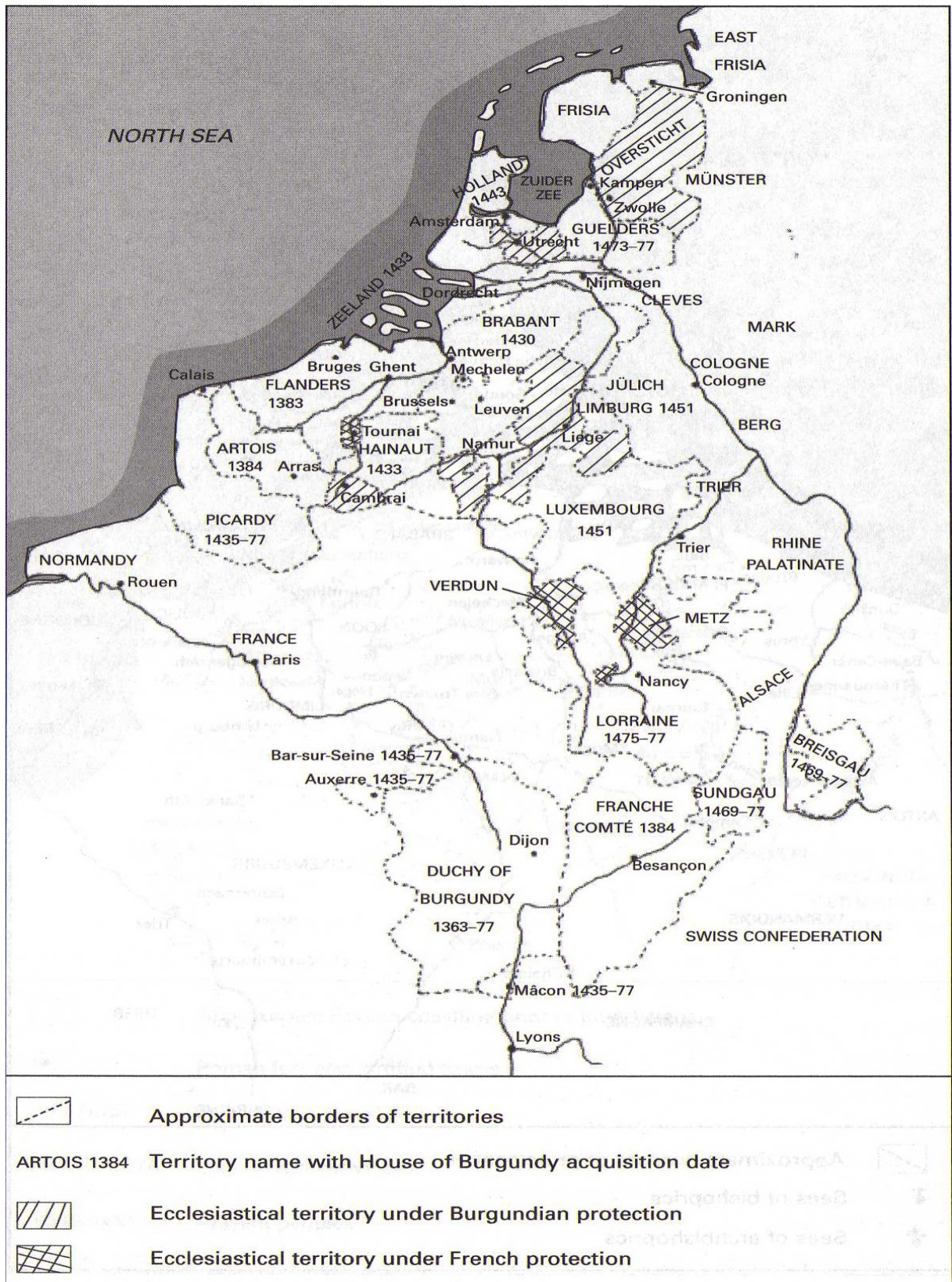
2 Bourgondische Nederlanden (1380 – 1477)

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de periode besproken onder het bewind van de hertogen van Bourgondië. De historische schets geeft algemene informatie over de politieke, economische en demografische situatie in Brabant en specifiek in Antwerpen. Er wordt ook de nadruk gelegd op de relatie tussen het hertogdom Brabant en het naburige graafschap Vlaanderen. Vervolgens worden het lerarenambacht en het schippersambacht besproken. Het privilege van het schippersambacht komt hier ook aan bod. De transcriptie van dit privilege is in dit hoofdstuk te vinden in onderverdeling 2.5.1.

2.2 Algemene historische schets

Antwerpen maakte deel uit van het hertogdom Brabant. Brabant lag in een gebied dat de Lage Landen of de Nederlanden werd genoemd (zie fig. 2.2.1).



Figuur 2.2.1: De Bourgondische gebieden

Bron: Arblaster, P., *A history of the Low Countries*. New York: Palgrave Macmillan, 2006. p. xiv.

De Nederlanden kwamen in de periode tussen eind 14^{de} eeuw (1380) en begin 15^{de} eeuw (1430) onder het bewind van de Bourgondische hertogen.⁴ Het graafschap Vlaanderen werd in 1383 door de Bourgondiërs ingelijfd en het hertogdom Brabant in 1430. De band tussen de Nederlanden en Bourgondië was zo sterk, dat het hof van het Bourgondische rijk naar Brussel werd verplaatst. In 1477 stierf de laatste Bourgondische hertog, Karel de Stoute. Hij had één enkele dochter, Maria van Bourgondië. Zij trouwde kort na de dood van haar vader met de Habsburgse vorst Maximiliaan van Oostenrijk. Weinig later veroverde de Franse koning Bourgondië. Het gebied dat overbleef van het Bourgondische rijk, namelijk de Nederlanden, ging over naar de Habsburgse dynastie.⁵

In het algemeen kenden de Nederlanden een goede demografische en economische evolutie, deze was ook in Antwerpen merkbaar. De bevolking van de stad verdubbelde van eind 14^{de} tot eind 15^{de} eeuw. Zo waren er in 1469 meer dan 20.000 inwoners. Migratie speelde hierbij een grote rol. Op economisch gebied had Antwerpen een voordelige ligging: de Schelde maakte de handel over water mogelijk. Ook waren er veel handelsroutes over land. Antwerpen genoot een bloeiende wolhandel met Engeland, de schippers waren vertrouwd met de reis naar het Britse eiland. Een groot deel van de industrie van de stad concentreerde zich op het maken van lakens die gretig werden verhandeld op de vier jaarmarkten. Deze markten werden jaarlijks georganiseerd in Antwerpen.⁶ Er bestond een zekere concurrentie tussen Brugge, dat in het graafschap Vlaanderen lag, en Antwerpen. Deze concurrentie bestond al sinds het begin van de Honderjarige Oorlog⁷. De Brabantse hertog Jan III koos voor een bondgenootschap met de Engelsen, terwijl het graafschap Vlaanderen neutraal bleef. Engeland kende in 1337 tijdelijk een monopolie op Engelse wol toe aan Antwerpen. In 1340 zou Vlaanderen ook voor de Engelse zijde kiezen⁸.

Zowel Vlaanderen als Brabant waren belangrijke gebieden, onder andere door de aanwezigheid van de havens Brugge en Antwerpen. Middelburg diende in de 15^{de} eeuw als Brugse voorhaven. Daar werden de goederen overgeladen en met kleinere schepen of over

4 Arblaster, P., *A history of the Low Countries*. New York: Palgrave Macmillan, 2006. p. 95.

5 Stabel, P., *Eerst stout, dan braaf (1470-1500)*. In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T. Zwolle: Waanders, 2010. p. 55 – p. 57.

6 Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983. p. 16, p. 19, p. 32, p. 37.

7 De Engelse koning Edward III maakte aanspraak op de Franse kroon, met oorlog als gevolg. Deze oorlog duurde van 1337 tot 1457.

8 Asaert, G., *Een tijd van vallen en opstaan (1320-1430)*. In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*, Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T. Zwolle: Waanders, 2010. p. 37. p. 38.

land naar Brugge gevoerd. Indien schepen verder wilden doorvaren naar Antwerpen, duurde de reis één à twee dagen langer.⁹ Zeeschepen konden sinds eind 14^{de} eeuw langs de Westerschelde de stad bereiken. Stormvloed en diepten de Westerschelde uit en de indijking van Zeeland stuurde meer water richting Antwerpen.¹⁰ Door de langere reis naar Antwerpen, kozen internationale handelsschepen er vaak voor om hun lading in Middelburg te lossen. In de 15^{de} eeuw kon de Antwerpse haven een beperkt aantal van twaalf schepen aan de kade ontvangen.¹¹ Grote¹² zeeschepen legden aan in de Oude Werf. Dit was een landtong die tot 70m uitstak in de schelde. Verder waren er nog de Holenvliet en de Sint-Jansvliet. Beide vlieten¹³ verbonden respectievelijk het noordelijke en het zuidelijke deel van de stad met de Schelde. Ook de Sint-Pietersvliet kon als aanlegplaats dienen (zie fig. 2.2.2).¹⁴

9 Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983. p. 17.

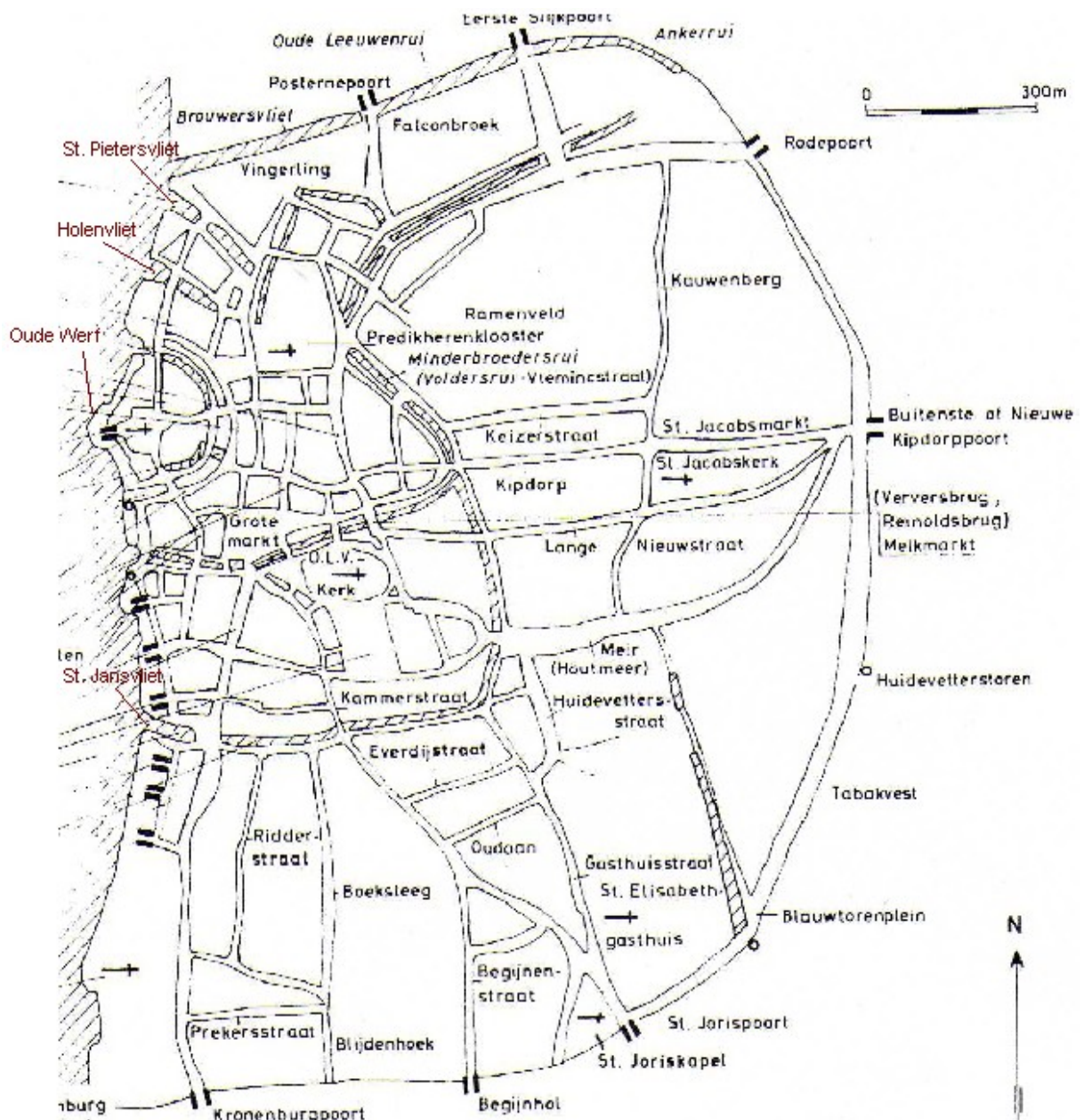
10 Lampo, J., De ambachten krijgen invloed (1430-1470). In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T. Zwolle: Waanders, 2010. p. 46.

11 Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983. p. 12, p. 18.

12 Schepen van 150 tot 220 ton.

13 Een vliet is een kanaaltje.

14 Suykens, F., Asaert, G., De Vos, A., Thijs, A. en Veraghtert, K., *Antwerp a port for all seasons*. Deurne: MIM N.V., 1986. p. 33, p. 34.



Figuur 2.2.2: Antwerpen na de stadsuitbreiding van 1314 – 1400

Bron: Suykens, F., Asaert, G., De Vos, A., Thijs, A. en Veraghtert, K., *Antwerp a port for all seasons*. Deurne: MIM N.V., 1986. p. 41.

2.3 Lerarenambacht

In deze periode maakten de geestelijken deel uit van de intellectuelen van de maatschappij. Het is dan ook niet verrassend dat zij bij de eersten hoorden die een zeker onderwijs verschaften. We mogen zelfs voorzichtig stellen dat zij de enige waren die onderwezen. De kinderen waren niet leerplichtig, de ouders kozen om hun kind naar school te sturen of niet. Ondanks het grote aanbod aan schooltjes, gebeurde de schoolgang nog niet zo regelmatig. De kinderen leerden lezen en schrijven, maar godsdienst was toen een groot onderdeel van de

leerstof.¹⁵ In Antwerpen waren de Begijnen sinds 1374 actief in het onderwijs. Zij zouden later, in 1580, lid van de Sint-Ambrosius¹⁶ Gilde worden.

2.4 Schippersambacht

In Antwerpen waren de ambachten¹⁷ corporatief georganiseerd in gilden. Elk Gilde beschermde de belangen van de leden. Deze moesten op hun beurt de door de Gilde opgestelde regels volgen. Zij moesten bijvoorbeeld regelmatig het ambachtsgeld betalen. De dekens stonden aan het hoofd van het ambacht. Zij werden door de Raad van Antwerpen¹⁸ gekozen.

Alle schippers behoorden tot het schippersambacht, sommigen gingen op zee, anderen bevaarden de binnenwateren. Er werd in verband met terminologie geen onderscheid gemaakt tussen binnenschippers en zeeschippers.¹⁹ Zolang een ambacht geen privilegie²⁰ had mocht iedereen vrijuit het ambacht beoefenen. Het schippers- en scheepsbouwersambacht van Antwerpen verkreeg in 1421 een privilegie van het stadsbestuur. Alle knapen²¹ die met schepen zouden varen of schepen zouden bouwen moesten aantonen dat ze een zekere leertijd hadden gedaan (zie fig. 2.4.1).

15 Symoens, H., Gent, “eigen interview”, 27 april 2012.

16 De Sint-Ambrosius Gilde is de Gilde van schoolmeesters en werd opgericht in de vijftiende eeuw.

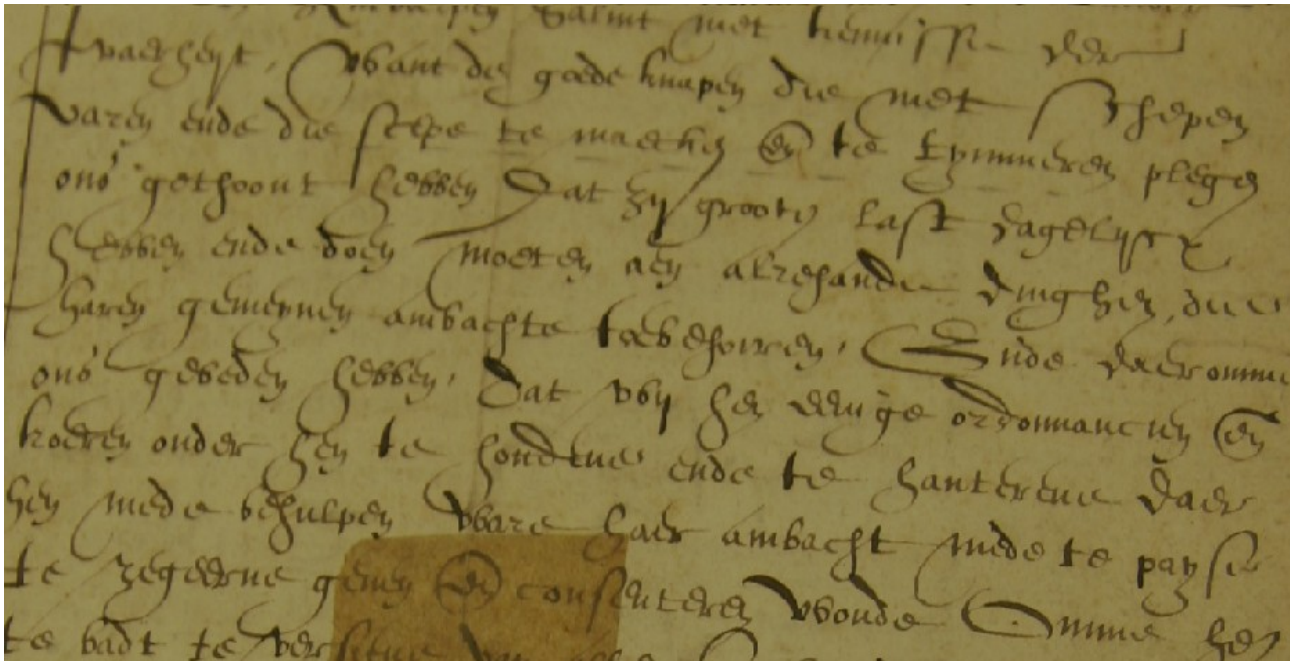
17 De ambachten werden officieel in 1386, maar bestonden al lang voordien. Het waren groepen van mensen die een erkend beroep beoefenden. Samen met de schepenen van de stad formuleerden zij een reglement.

18 De Raad van Antwerpen, of Brede Raad bestaat uit de magistraat, de oud-schepenen, de hoofdmannen, de wijkmeesters de vertegenwoordigers van de geprivilegieerde ambachten. Zij behandelden allerlei zaken in verband met het stadsleven.

19 Asaert, G., Antwerpen, “eigen interview”, 2 april 2012.

20 Een privilegie is een reglement dat het ambacht had opgesteld in samenspraak met de schepenen van de stad.

21 Hier zijn knapen synoniem van leerjongens



Figuur 2.4.1: Schippersprivilegie van 1421

Bron: zelfgenomen foto uit Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 6 september 1421. Transcriptie, zie 2.5.1, lijn 6 – lijn 14.

In het privilege stond geschreven dat de Raad van Antwerpen enige ordonnantiën²² had opgesteld om het leerproces formeel te kaderen. Wat juist in deze ordonnantiën stond, werd niet weergegeven. Ik heb ze ook niet teruggevonden.²³ Er was geen minimum leeftijd bepaald om de leertijd te beginnen. Voor kinderen die niet lang naar school gingen, begon de leertijd op zeer jonge leeftijd, misschien zelfs 5 of 6 jaar. Hoe lang de opleiding duurde werd niet vermeld, maar het is vrijwel zeker dat deze niet plaats vond in een instituut. De parate kennis ging mondeling over van vader op zoon binnen de gilde. Volgens Gustaaf Asaert verging het zo in Antwerpen, alsook in andere steden.²⁴ Wel moesten de leerjongens bewijzen dat ze dagelijks taken hadden uitgevoerd in verband met het schippersambacht.

Iemand die in het ambacht wou treden, moest poorter²⁵ van Antwerpen zijn. Hij moest ook twee grote schilden²⁶ betalen om in het ambacht te worden toegelaten (zie transcriptie 2.5.1, lijn 33 – lijn 40). Voor de zonen van een vrije meester²⁷ werd een uitzondering gemaakt. Zij moesten deze som geld niet betalen want zij waren “in het ambacht gevrijd”. Indien men

22 Een ordonnantie is een legislatieve akte.

23 Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 6 september 1421.

24 Asaert, G., Antwerpen, “eigen interview”, 2 april 2012.

25 Een poorter is de historische benaming voor burger. Iemand kon poorter worden door zich te laten registreren bij de magistraat.

26 Munteenheid die verscheen in de 13^{de} eeuw.

27 Een vrije meester was een schipper die een volwaardig lid was van de schippersgilde.

geleerd en betaald had, was men een vrije schipper. Een onvrije schipper²⁸ had geen toelating om een schip te voeren.²⁹ Deze basisprincipes kwamen steeds terug in de vele vonnissen en ordonnantiën die in Antwerpen werden uitgevaardigd.

De meeste schepen die voor Antwerpen lagen waren eigendom van Antwerpse schippers. Deze relatief kleine schepen konden tot vijftig last³⁰ dragen.³¹ De schippers dreven ook handel; wanneer ze goederen vervoerden, hadden ze soms iets voor eigen rekening bij. Zij handelden dus als kooplieden, weliswaar op kleine schaal.³² Grotere schepen hadden meerdere eigenaars. Dit waren kooplieden die investeerden in een aandeel van het schip om het risico te spreiden. Dit concept was al populair in de 15^{de} eeuw en domineerde in de 16^{de} eeuw.³³ In het werk van Prevenier en Blockmans staat dat vooral de marginalen en ongeschoolden tot de zeevarenden behoorden. Waarschijnlijk bedoelden de auteurs dat deze laatsten de lagere bemanning vormden, die zware maar intellectueel arme arbeid verrichtten aan boord. De schipper had, naast zijn taken aan boord, de verantwoordelijkheid om contracten af te sluiten en zaken te regelen in buitenlandse havens.³⁴ Om deze taken goed te kunnen uitvoeren, lijkt mij dat geletterdheid en een zekere kennis van wiskunde zeer goed van pas kwam. H. Symoens bevestigde dit tijdens ons gesprek op 27 april. Volgens mevrouw Symoens leerden de kinderen van schippers lezen en schrijven op zeer jonge leeftijd. Daarna gingen ze in de leer bij hun vader of bij een vrije meester. De lagere bemanning was meestal ongeletterd.³⁵

2.5 Transcriptie van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen

2.5.1 GA 4303 Schippers: 6 september 1421

1. Copie vanden privilegie boecke van ambachten der stadt van Antwerpen (titel)
2. Allen die gene die deze brief sullen zien oft

28 Het was een onvrije schipper verboden lading te laden of te lossen in Antwerpen.

29 Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 6 september 1421.

30 Een last is een inhoudsmaat voor een schip en kwam overeen met ongeveer twee ton.

31 Asaert, G., *De Antwerpse scheepvaart in de 15^{de} eeuw (1394 – 1480) Bijdrage tot de economische geschiedenis van de stad Antwerpen*. Brussel: Paleis der Academiën, 1973. p. 9.

32 Asaert, G., Antwerpen, “eigen interview”, 2 april 2012.

33 Den Heijer, P., Zuid-Nederlanders en het ontstaan van de Noord-Nederlandse handel buiten Europa. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p. 61.

34 Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983. p.43.

35 Symoens, H., Gent, “eigen interview”, 27 april 2012.

3. hoeren lezen Wouter van List ridder schoutett
4. ende wij borgemeester schepenen ende raedt vanden
5. stadt van Antwerpen saluit met kennisse en
6. waerheyt want de goede knapen die met schepen
7. vaeren ende die schepe te macken en te timmeren plegen
8. ons getoont hebben dat zij groote last dagelijcks
9. hebben ende doen moeten aan alrehande dingen die
10. haren gemeynen ambachte toebehoren ende daeromme
11. ons gebeden hebben dat wij hen eenige ordonnancien en
12. koeren onder hen te houdene ende te hanterene daer (koeren=gebruiken)
13. hen mede behulpen ware haer ambacht mede te payse
14. te regelne geven en consenteren woude omme hen
15. te badt te versturen van alle saecken die hen ende
16. haeren ambachte toebehoren mochten onze ... genedighe
17. here de hertog van brabant ende de stadt van
18. Antwerpen mede te dienen gelijk zij schuldich sijn te
19. doene, zo doen wij te wetene dat wij omme onseren
20. profijt ons liefs heeren voorst ende de stadt van
21. Antwerpen gegeven ende geloest hebben de goede
22. knapen vanden voorste ambachten onder hem te houdenen
23. en te hanterenen alzulcke ordonnancien pacten ende
24. koeren als hier navolghe tot onse weder seggene en ...
25. langere, inder eersten dat die heere ende de stadt
26. de kennisse hebben sullen alle jaer de dekene
27. vanden voorste ambachten te vermaecken en te veranderen
28. ende dat t'vorst ambacht jaerlijks twee Dekenen hebben
29. sal buyte voorst ambacht ... regere . Item dat zij
30. niemande voordane in haer ambacht ontfangen en sullen
31. sij en sullen aen de heer ende der stadt te kennen geven
32. wat ... soone dat is wat zij niemande haer ambacht
-
33. allen den geenen en sullen sij en den zelve ambacht oft
34. zij en doen doen, hem soo wie binnen Antwerpen woont
35. ende water en weyde nemt oft naemaels daer bynnen

36. compt mette woonen en nyet in d'ambacht en is die met
37. schepe vaert ende meer daer oft is oft de schepe maeckt
38. zal poortere t'antwerpen moeten zijn oft wordden en
39. den genen den ambachte van incommene twee
40. Oude schilde ende daer toe den dekene van grooten
41. en welcken van den gezwornen twee groote, ende den
42. knapen vanden ambacht twee groote ende daerome
43. zal men een regel int ambacht ontfangen dere incommen
44. willen ende goet knape is zonder meer leerens ... dat
45. bij d'ambacht redelic can, ende een regel te
46. ambacht mogen leeren die wille op dat hij zijn meester
47. voldoen can zonder dien ambachte eenig geld daer oeft ...
48. schiptimmerman van buyten t'atwerpen schepe macken ...
49. tymmeren en te moghen, daer ane alsoo lange, als eenig
50. van bynnen van ambachte ledich gaet die wercke willen
51. gelijk andere gezellen, ende soo wie dien knape
52. anders te wercke zette die zoude vervoeren drie groote
53. ende die vremde die alsoo vrachte drie groote alsoo
54. dicke als gemele, buitgenomen dat een regel aen
55. sulcke, craeners en aen groote coggeschepen die ter
56. zee varen zal mogen wercken zonder verboerg (zonder zich te verbergen) ende
57. alle meesters zonen die schepe maecken die metten schepe varen
58. zullen int voorst ambacht gevryt zijn hoe heuren
59. vader hem een meester die een knape huerde en genen
60. dien zynen voorwaerde braecke die zoude verbeuren zessen (=verliezen, moeten
betalen)
61. grooten alsoo welce zoude vervoeren die knape op dat
62. zij die voorwaerde braecke also dicke als gemele hem (gemele=oude)
63. dat geen schipman vracht nemen en te meer daen tot
64. een schepe dat zijn es oft dat zij bij taerscharen gehuert
65. gemele, ende waert dat eenich vrouwen name die een

66. man hadde die gaen en staen mochte ofte enig knape
67. die in huere diende vrachte name die soude verbueren

68. alsoo dicke als gemele eenen onder schilt, ende de
69. dekenen ende gezworen daer toe genen zesse groote,
70. maer een meester knape die eenre vrouwen dient
71. die genen man en heeft ende daer sy zelve nyet
72. hij en is mach vracht nemen teenen schepe gelyck
73. voorst is souden verboeren hem wat schipmanne bynnen
74. Antwerpen vracht nempt, die geen poorter en is, die vracht
75. al een poorter van Antwerpen over mogen hebben op dat
76. hij wille voor een vrempten, op dat zij schip die vracht
77. gevoeren mach, ende dat de coopman alsoo wel daer
78. mede verwaert waer als niet een vremptder, uijtgenomen
79. inde twee vrye jaermercten dat zij dan tanelen en
80. loten selen omme de vracht, gel(ijk) als sij voormaele te
81. doene plagen int gemeene. Ende zoo wie dien poorter
82. als hijs begeerde wederseyde oft werende van ... voorst
83. is soude verbeuren alsoo dicke alst gemele een oude
84. schilt. Item wie in schepen ginge omme vracht te
85. nemen eer de ... van schip oplandt comen waer
86. soude verbuere een ouden schilt alsoo dicke als sijn
87. dade ende wat vrachte die schipluyden nemen es hy
88. poorter oft vremptde die zal men nemen by coopmannen
89. ende schipluyden alsoo dat de coopman van sine goede
90. niet overschat en wordden op dats de coopman mette schipman
91. nyet eens en can geworden, hem dat geen meester
92. die niet schep vaert poortere noch vremptde nemen en
93. sal mogen last over last dats te wetene dat hij
94. een ycht(?) schip moet hebben eer hy vracht nempt opte
95. voet van drye ouder schilden, besonderlijck altoch dien
96. dat de gene die marck schepe vueren dat zy daer
97. oft ombegrepe sullen sijn. Hem dat gheen werckman
98. by nachte bynnen sijnen huysche schepe wercken en sal moghen
99. noch wercken vuytgenomen nagele opte boete
100. van een ouder schilde, hem soo bove vanden scheepmackere
101. [...]

2.6 Besluit

Antwerpen genoot een sterke economische en demografische groei in de Bourgondische tijd. Dit kwam onder andere door de voordelige ligging in het binnenland, terwijl de stad met de zee verbonden was via de Schelde. Vele handelsroutes verbonden de stad met het achterland. Er was een bloeiende wolhandel met Engeland en de Antwerpse schippers voeren regelmatig naar de Britse eilanden. Omdat Antwerpen de Engelse koning steunde tijdens de Honderdjarige Oorlog tegen Frankrijk, kreeg de Scheldestad tijdelijk het monopolie op Engelse wol.

De Antwerpse schippers waren meestal eigenaar van hun schip, dat ze zelf economisch exploiteerden. Dit geldt voor schepen tot 50 last, grotere schepen hadden meerdere eigenaars. Zij vervoerden soms een deel van de lading voor eigen rekening. Het lijkt logisch dat een beetje kennis van schrift en rekenen voor deze handelingen goed van pas zou komen, maar de meningen verschillen. G. Asaert vertelde dat heel weinig schippers konden lezen en schrijven, terwijl H. Symoens er voorzichtig van overtuigd is dat zij dat wel konden. De voorzieningen waren voldoende aanwezig. De lagere bemanningsleden waren echter meestal ongeletterd. Deze mensen hadden niet geleerd op school. Daarbij waren de meeste jongeren niet regelmatig in het schoolgaan. De jongens gingen op zeer jonge leeftijd, 5 tot 6 jaar, aan boord in de leer bij een vrije meester. Indien we stellen dat schipperszonen eerst naar school gingen om te leren lezen en schrijven, begon de leertijd aan boord wat later. De opleiding bij een vrije schipper werd door het privilege in 1421 verplicht. Een zekere leertijd moest volbracht worden alvorens een poorter als vrije schipper mocht werken. De vrije schipper moest zich inschrijven in het ambacht en het ambachtsgeld betalen. De zonen van een meester waren van dit laatste vrijgesteld omdat zij in het ambacht "gevrijd" waren. Het zeevaartonderwijs gebeurde dus niet in een school aan wal, maar aan boord was er wel sprake van een zekere opleiding. De praktische kennis werd mondeling overgebracht van meester op leerling of van vader op zoon.

3 Habsburgse periode (1477 – 1555)

3.1 Inleiding

De Habsburgse periode is relatief kort, maar zeer interessant in verband met de evolutie van Antwerpen. Het is onder andere aan gebeurtenissen in deze periode, dat de stad later haar succes te danken heeft. Het lerarenambacht en het schippersambacht worden hier ook weer besproken. In 3.5 zijn de transcripties van de gebruikte archiefteksten te vinden.

3.2 Algemene historische schets

Na het huwelijk tussen Maria van Bourgondië en Maximiliaan van Oostenrijk in 1477, waren de relaties tussen het Habsburgse rijk en Frankrijk sterk verslechterd. Er ontstonden grote politieke spanningen tussen de Habsburgers en Lodewijk XI. In 1478 baarde Maria van Bourgondië een zoon, Filips I, die later de bijnaam Filips de Schone kreeg. Zijn moeder stierf in 1482 en Filips verkreeg het recht op de troon. Echter zolang hij te jong was om te regeren, trad zijn vader op als regent. Het Habsburgse rijk omvatte Oostenrijk, de Nederlanden, Spanje, Napels en Sicilië.³⁶

Filips de Schone regeerde van 1494 tot 1506 en werd in dat jaar opgevolgd door zijn zoon, Karel V. Deze laatste was toen nog te jong om te regeren en Maximiliaan van Oostenrijk trad weer op als regent tussen 1506 en 1515.³⁷ Karel V regeerde van 1515 tot 1555, waarna zijn rijk werd opgesplitst. Zijn zoon Filips II kreeg Spanje, Napels, Sicilië en de Nederlanden. De broer van Karel V, Ferdinand I, regeerde over de Duitse gebieden.³⁸ Vanaf 1555 werden de Nederlanden de Spaanse Nederlanden genoemd.

We herhalen hier even dat Brugge en Antwerpen in de Bourgondische periode concurrerende havens waren. In de Habsburgse periode zullen bepaalde factoren de evolutie van Antwerpen bevoordelen, ten koste van Brugge. Ten eerste speelde een politieke factor een grote rol. Het gezag van Maximiliaan van Oostenrijk werd in Vlaanderen niet erkend, terwijl hij wel de steun van Brabant genoot. Om de handel in het opstandige gebied Vlaanderen te belemmeren, kregen de handelsnaties³⁹ in 1485 bevel om van Brugge naar Antwerpen te

36 Suykens, F., Asaert, G., De Vos, A., Thijs, A. en Veraghtert, K., *Antwerp a port for all seasons*. Deurne: MIM N.V., 1986. p 55.

37 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989. p. 31, p. 32.

38 Prak, M., *The Dutch Republic in the seventeenth century*. Cambridge: Cambridge University Press. 2005. p. 16.

39 Vennootschappen.

verhuizen. Velen onder hen, waaronder ook de Hanzeaten⁴⁰, gehoorzaamden. Ten tweede zorgde het dichtslibben van het Zwin ervoor dat grotere schepen⁴¹ niet meer naar Brugge, maar naar Antwerpen voeren.⁴² In het eerste kwart van de 16^{de} eeuw was Antwerpen een van de belangrijkste havens van West-Europa.

De opstand van het graafschap Vlaanderen, met als hoofdstad Brugge, tijdens het regentschap van Maximiliaan van Oostenrijk, zorgde aldaar voor chaos. Er waren ook grote spanningen tussen Vlaanderen en het naburige Brabant, waar het volk Maximiliaan wel steunde. De rust keerde terug in de periode na de troonsbestijging van Filips de Schone in 1494. Er werd dan nog steeds veel aandacht aan de wolhandel met Engeland besteed. De relatie met Frankrijk werd neutraal.⁴³

3.3 Lerarenambacht

Het lerarenambacht kreeg in 1486 een privilegie. De schoolgang gebeurde niet zo regelmatig, en de leraren hadden te kampen met wanbetaling. Het ging vaak over zeer kleine bedragen per leerling, maar samengeteld was het verlies aanzienlijk. Met de regels van 1486 werden deze problemen aangepakt. Meesters moesten poorters van Antwerpen zijn. Zij mochten geen nieuwe leerling aannemen indien deze nog schulden had bij een andere meester.⁴⁴

In 1529 kreeg het ambacht een definitief statuut en werd grondig heringericht. De meesters moesten zich in de Sint-Ambrosius gilde inschrijven en één Carolus⁴⁵ betalen. Dit bedrag werd als inkomgeld beschouwd. De regel van 1486 die luidde dat enkel poorters van Antwerpen les mochten geven, was nog steeds van toepassing. De lonen hingen af van de onderwezen stof. Er werd schrijfleur, algebra en geometrie aangeleerd.⁴⁶ Deze vaardigheden komen goed van pas voor de zeeman, maar het kan niet met zekerheid worden gezegd dat hij deze op school leerde.

40 De Hanze kooplieden waren belangrijke Duitse handelspartners. In 1436 hadden zij een kantoor in Antwerpen. Zij verhuisden later enkele keren maar zij kwamen uiteindelijk in 1485 terug naar Antwerpen.

41 Kogge, karveel...

42 Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983. p. 98, p. 99, p. 110.

43 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989. p. 22, p. 23.

44 Poffe, E., *De gilde der Antwerpsche schoolmeesters van bij haar ontstaan tot aan hare afschaffing*. Antwerpen: Kennes, 1895. p. 13, p. 50, p. 52.

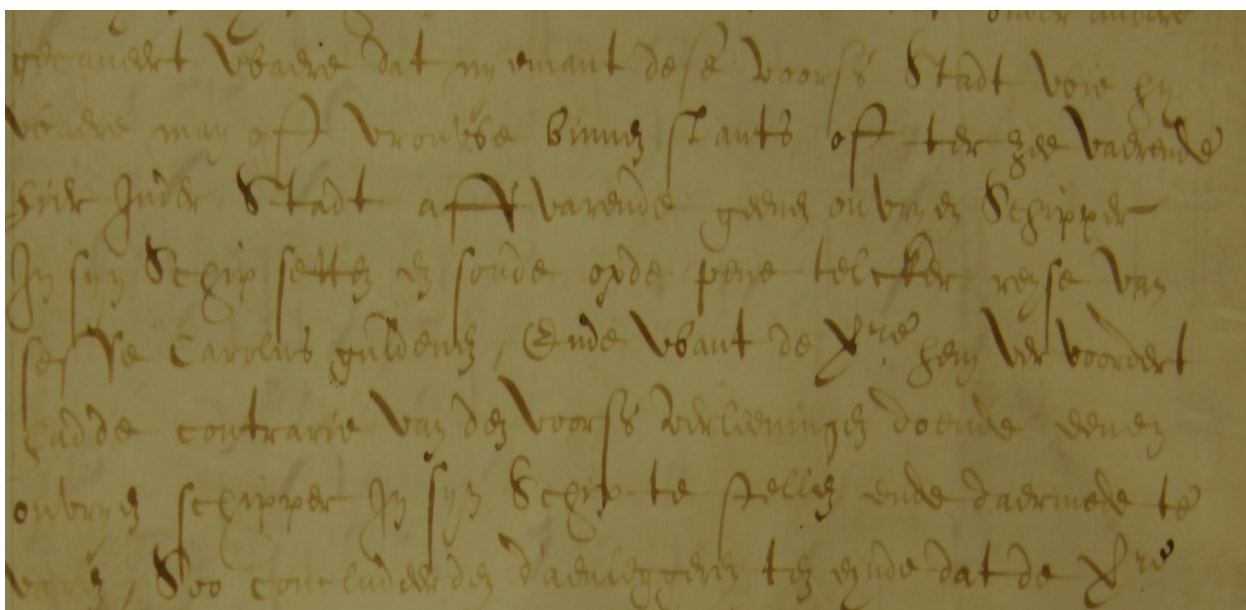
45 De gouden Carolus werd geslagen onder het bewind van Karel V en had een waarde van 20 zilveren stuivers. Deze bimetalen standaard gaf een zekere stabiliteit aan de munt en werd zo goed mogelijk bewaard.

46 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989. p. 267.

3.4 Schippersambacht

Onder Habsburgs bewind was Antwerpen een belangrijke havenstad, hoewel de scheepvaart er maar een secundaire rol had. Antwerpen was vooral gekend voor de industrie van onder andere lakens. Er was nog steeds een drukke wolhandel met Engeland, maar ook het achterland bood investeringsmogelijkheden. In Antwerpen waren de schippers ook heel actief in de binnenvaart. In tegenstelling tot Antwerpen hadden kapitaalkrachtigen in de Noordelijke provincies minder keuze en investeerden zij vooral in de internationale zeehandel. Meer dan in Antwerpen kwamen in Holland en Zeeland grotere zeeschepen.⁴⁷

Zoals eerder vermeld mochten enkel poorters van de stad Antwerpen het schippersambacht uitoefenen. Dit werd hen toegelaten nadat zij de status van vrije schipper hadden verkregen. De schippers werden verondersteld een redelijke opleiding te genieten. Geen enkele poorter van de stad Antwerpen mocht een onvrije schipper in dienst nemen, zo blijkt uit een ordonnantie van 1543 (zie fig. 3.4.1).



Figuur 3.4.1: Ordonnantie van augustus 1543

Bron: zelfgenomen foto uit Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: augustus 1543. Transcriptie, zie 3.5.1, lijn 8 – lijn 15.

Het was de onvrije schipper verboden zijn eigen schip aan te bieden aan de koopman, alsook op het schip van de koopman te varen.⁴⁸ Deze reglementering bleef zeer nuttig in het

47 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989. p. 110, p. 111.

48 Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: augustus 1543.

beschermen van het ambacht. De opleiding gebeurde nog steeds aan boord; de meester bracht zijn praktische kennis mondeling over.

3.5 Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen

3.5.1 GA 4301 Schippers. Ordonnantie- vonnisboek: augustus 1543

1. Opt different geresen in rechte voor mijne heeren
2. Borgemeester ende schepenen der stadt van Antwerpen
3. Tuschen de dekens vanden schippers ambachte aenleggeren
4. Ter eenre ende Henricke Janissen vanden Peele verweerdere
5. Ter andere sijden naer dyen d'aenleggeren gesecht ende geallegeert
6. Hadden soo dat bij sekere verleeningen den voorst ambachte
7. Voortijden bijden heere ende der stadt verleent onder andere
8. Gecaneert waere dat nyemant dese voorst stadt wie hij
9. Waere mag oft vrouwe binnen lants oft ter zee vaerende
10. Hier inder stadt oft varende geenen onvryen schipper
11. In sijn schip setten en soude opde pene telcken reyse van
12. Seste carolus guldens, ende want de verweerdere hem vervoordert
13. Hadde contrarie van den voorst verleeningen doende eenen
14. Onvryen schipper in sijn schip te stellen ende daarmede te
15. Varen, soo concludeeren d'aeleggers ter eyde dat de verweerdere
16. Bij appointemente der voorst wethoudere verclaert soude
17. Wordden te syne breuckachting ende den voorgeruerden
18. Breuck te betaelen omme dyen geapplueert te wordden
19. Naer vuytwysen vande voorst verleeningen, ende de verweerdere
20. Hiertegens gehoort hadde geweest contenderende tot
21. Nyet ontfanckelijckheit der aenleggere meynende dat hem
22. Wel geoorloft soude wesen eenen onvryen in sijn schip
23. Te stellen besunder want hij sijn eygen goet waere
24. Vaerende ende saedende soo is gesien de voorschreven
25. Verleeninge ende op al wel ende rypelijck gelaten sijnde
26. Bijde voorst wethouderen vuytgesproken ende getermineert

27. Dat de (verweerdere) sal schuldich sijn mette dekens te
28. Overcommen ende hem te reguleren achter volgende der
29. Ordonantie actum veneris ... augustus 1500
30. Dryenveertig

3.6 Besluit

De overgang van Bourgondisch naar Habsburgs bewind ging gepaard met grote veranderingen. Met het huwelijk tussen Maria van Bourgondië en Maximiliaan van Oostenrijk ontstonden grote politieke spanningen tussen de Habsburgers en de Franse koning Lodewijk XI. Toen Filips de Schone in 1494 aan de macht kwam, verbeterden de relaties. Na de dood van Karel V, zoon van Filips de Schone, werd het rijk gesplitst. Filips II kreeg Spanje en de Nederlanden, Ferdinand I kreeg de Duitse gebieden.

Het dichtslibben van het Zwin en de politieke problemen tussen Vlaanderen en de regent Maximiliaan van Oostenrijk zorgden ervoor dat Antwerpen snel groeide, ten nadele van Brugge. De wolhandel met Engeland verging beter in Brabant dan in Vlaanderen.

De regels van het schippersprivilegie van 1421 bleven van kracht. Een schipper moest poorter van Antwerpen zijn en een redelijke opleiding aan boord voltooien alvorens in het schippersambacht te treden. Wat onder redelijke opleiding werd verstaan, was nog niet gespecificeerd. De leertijd gebeurde aan boord met een vrije meester, en niet aan wal.

4 De Spaanse Nederlanden (1555 – 1714)

4.1 Inleiding

De periode onder Spaans bewind is de langste periode die in deze scriptie wordt besproken. Ze omvat zowel de gloriejaren, als de opvallende achteruitgang die Antwerpen heeft gekend. Onder Spaans bewind werden in het schippersambacht nieuwe regels opgesteld, specifiek aangaande de opleiding van de schippers. Tijdens deze periode werd een admiraliteit opgericht in Antwerpen. Zoals in elk hoofdstuk zijn hier ook de transcripties van de belangrijke archiefteksten te vinden.

4.2 Algemene historische schets

Wanneer de Nederlanden in 1555 deel uitmaakten van Spanje onder Filips II, werden zij de Spaanse Nederlanden genoemd en kwam er stilaan een einde aan de welvaart. De Protestantse Kerk won in de provincies aan populariteit, terwijl de staatsgodsdienst van Spanje het Rooms-katholicisme was. Filips II beschouwde de Nederlanden als Spaans grondgebied en onderdrukte het Protestantisme. Het ongenoegen van de bevolking groeide uit tot de beeldenstorm in 1566. Dit was het begin van de Nederlandse opstand, die zou uitlopen tot wat de Tachtigjarige Oorlog wordt genoemd. In de Zuidelijke Nederlanden, Antwerpen inclusief, was er een grote aanwezigheid van Spaanse troepen. Zo bleef dit gebied onder het Spaans-Habsburgs bewind. De in Antwerpen gelegerde Spaanse troepen sloegen in 1576 aan het muiten, beter bekend als de Spaanse Furie. Vervolgens steunde Antwerpen de prins van Oranje, leider van de nationalistische rebellen, in zijn gevecht tegen de Spaanse heerser. Antwerpen werd in 1578 de hoofdstad van de Nederlandse opstand. In juli 1581 werden de Nederlanden officieel gesplitst (zie fig. 4.2.1). De Noordelijke Nederlanden verklaarden openlijk het gezag van Filips II niet meer te erkennen.⁴⁹

⁴⁹ Marnef, G., Centrum van opstand en reformatie. In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T. Zwolle: Waanders, 2010. pp. 93 – 100.



Op deze kaart zijn de Nederlanden goed zichtbaar. De rode lijn duidt de grens aan tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden na de splitsing van 1581.

Figuur 4.2.1: De Nederlanden tussen 1513 en 1795

Bron: Spaanse Nederlanden. 24 april 2012, http://nl.wikipedia.org/wiki/Spaanse_Nederlanden, laatste raadpleging 20 mei 2012.

Filips II liet het hier niet bij en stuurde Alexander Farnese⁵⁰ aan het hoofd van een leger naar Antwerpen. Na een beleg van een jaar werd de stad in 1585 door de Spaanse troepen veroverd.⁵¹ Als gevolg van de capitulatie van Antwerpen, sloten de Staatse rebellen⁵² de Schelde af.⁵³

Antwerpen was uitgegroeid tot één van de belangrijkste handelsteden van Europa, maar zou vanaf 1585 een grote achteruitgang kennen. Alfons K. L. Thijs, lid van het Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, vermeldt het beklag van de lijndraaiers⁵⁴: "tsedert dat de navigatie ende schipvaer vuyter zee op deze stadt, midts deze langduerighe inlansche oorloghe, is belet"⁵⁵. Ook de sloopstimmerlieden focusten zich op de binnenvaart, omdat zeeschepen zelden meer tot Antwerpen doorvoeren.⁵⁶

50 Toenmalige Spaanse landvoogd.

51 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. In *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989. p. 23, p. 30.

52 Opstandige Nederlanders.

53 Degryse, K., Zuid-Nederlands kapitaal in de VOC en de voorcompagniën. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p.81.

54 Lijndraaiers vervaardigden het touwwerk van de schepen.

55 Sinds de vrije vaart naar zee door deze langdurige oorlog is belet.

56 Thijs, A. K. L., De nijverheid. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 131.

Vele wetenschappers en kapitaalkrachtige kooplieden trokken weg naar Holland. Deze families investeerden dan in de Baltische handel en later in de Indische Compagnieën, de Spaanse en Portugese handel. De resterende kooplieden in Antwerpen specialiseerden zich in de luxehandel. Diamanten, zijde, luxemeubels enz. in de stad vervaardigd of verwerkt, werden over heel Europa uitgevoerd.⁵⁷ Waarom luxeproducten? Met de sluiting van de Schelde was het vervoer over water van massagoederen veel moeilijker. Enkel de kleinere schepen mochten, na betaling van tol, doorvaren tot Antwerpen. De grotere zeeschepen moesten hun lading overbrengen naar kleinere binnenschepen op de Zeeuwse rede^{58, 59} Middelburg, Vlissingen en Arnemuiden trokken een groot deel van de zeehandel aan.⁶⁰ Het kwam de koopman dus beter uit om kleine hoeveelheden waardevolle goederen te verhandelen. Antwerpse koopmannen investeerden ook in goederenstromen die niet langs Antwerpen kwamen. Deze manier van handel drijven werd “dispositionhandel” genoemd.⁶¹ De kooplieden van Antwerpen waren vertegenwoordigd in Rotterdam, Oostende en Duinkerke. Er werd nog steeds veel textiel uitgevoerd naar het Iberische schiereiland. Het sluiten van overeenkomsten gebeurde meestal in Antwerpen.⁶²

In september 1598 stierf Filips II. Zijn zoon Filips III werd heerser van Spanje, Napels en Sicilië.⁶³ De dochter van Filips II, Isabella van Spanje, kreeg de Nederlanden als bruidsschat voor haar huwelijk met Albrecht van Oostenrijk. Onder het bewind van Isabella verbeterde de situatie in de Nederlanden⁶⁴, al verbood haar broer Filips III tijdelijk de handel tussen Spanje en de Nederlanden.⁶⁵ In 1609 werd te Antwerpen het Twaalfjarig Bestand⁶⁶ getekend en de rust keerde tijdelijk terug.⁶⁷ Na de dood van Albrecht van Oostenrijk in 1621, kwamen de Nederlanden terug onder de Spaanse kroon.⁶⁸ In datzelfde jaar volgde Filips IV zijn vader

57 Degryse, K. en Everaert, J., De handel. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 111.

58 De monding van de Schelde lag in Zeeland.

59 Heyning, K., Vriend en vijand. De Zuid-Nederlanders en de VOC tijdens de achttiende eeuw. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p.44.

60 Brussé, L., Olifant in de porceleinkast, Pieter Nuyts (1598-1655) en zijn avonturen in het Verre Oosten. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p. 117.

61 Degryse, K. en Everaert, J., De handel. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 127.

62 Parmentier, J., Antwerpen, “eigen interview”, 21 mei 2012.

63 Olson, J.S., *Historical dictionary of the Spanish Empire*. Westport: Greenwood Press, 1992. p. 487.

64 Schöffner, I., van der Wee, H. en Bornewasser, J.A., *De Lage Landen van 1500 tot 1780*. Brussel: Elsevier, 1983. pp. 317 – 319.

65 Enthoven, V., Dan maar oorlog! De reactie van de republiek op de Oostendse Compagnie, 1715-1732. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p. 133.

66 Tijdelijke vrede tussen Spanje en de opstandige Nederlanden.

67 Prak, M., *The Dutch Republic in the seventeenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005. p. 37.

68 Schöffner, I., van der Wee, H. en Bornewasser, J.A., *De Lage Landen van 1500 tot 1780*. Brussel: Elsevier,

Filips III op als heerser van Spanje.⁶⁹ Hij had simultaan te kampen met de opstandige Nederlanden en met Frankrijk, dat in 1635 de oorlog aan Spanje verklaarde.⁷⁰ Na verschillende nederlagen erkende hij in 1648 de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.⁷¹ Onder Filips IV verloor het Spaanse rijk aan macht en rijkdom door de vele oorlogen.⁷²

In 1665 volgde Karel II zijn vader Filips IV op. Karel II was gehandicapt, zijn moeder trad vrijwel tijdens zijn hele heerschappij op als regent. Hij bleef kinderloos en was de laatste van de Spaans-Habsburgse dynastie. Als opvolger koos hij voor Filips van Anjou, ook gekend als Filips V. Hij was een kleinzoon van Lodewijk XIV en regeerde van 1700 tot 1724.⁷³

Toen de Spaanse Nederlanden onder het bewind van Filips V kwamen, dreigde er oorlog met de omringende machten. Filips V had vele rivalen en de conflicten die volgden op de dood van Karel II zijn bekend als de Spaanse Successieoorlog.⁷⁴

Na deze successieoorlog was het Spaanse rijk erg verzwakt. De Spaanse Nederlanden gingen met de Vrede van Utrecht in 1713 naar het Oostenrijkse rijk, onder keizer Karel VI.⁷⁵

4.3 Lerarenambacht

4.3.1 Algemeen

Tijdens het Concilie van Trente (1545 – 1563) werden algemene beslissingen genomen in verband met het onderwijs. Iedere parochie moest een school hebben en er moesten zondagsscholen voor werkende kinderen zijn. Er werd van een school gesproken indien in een huis één of meerdere leerkrachten les gaven aan enkelen, tot honderd kinderen. Het onderwijs van de kinderen begon met het elementair onderwijs in de zogenaamde “Duytsche” scholen. Vanaf de leeftijd van 5 tot 7 jaar leerden ze daar lezen, schrijven en rekenen. Met de ordonnantie van 1557 werd beslist om de scholen te verdelen in drie categorieën: arme, rijke

1983. p. 320.

69 Olson, J.S., *Historical dictionary of the Spanish Empire*. Westport: Greenwood Press, 1992. p. 487.

70 Israel, J.I., Olivares, the cardinal-infante and Spain's strategy in the Low Countries (1635 – 1643): the road to Rocroi. In *Spain, Europe and the Atlantic world*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995. p. 273.

71 Schöffner, I., van der Wee, H. en Bornewasser, J.A., *De Lage Landen van 1500 tot 1780*. Brussel: Elsevier, 1983. p. 324.

72 Olson, J.S., *Historical dictionary of the Spanish Empire*. Westport: Greenwood Press, 1992. p. 487.

73 Olson, J.S., *Historical dictionary of the Spanish Empire*. Westport: Greenwood Press, 1992. p. 162, p. 488.

74 Enthoven, V., Dan maar oorlog! De reactie van de republiek op de Oostendse Compagnie, 1715-1732. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p. 136.

75 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Antwerpen: Omega, 1952. p. 11.

en Latijnse⁷⁶ scholen.⁷⁷ Voor het basisonderwijs werden de arme en rijke kinderen niet gescheiden. Hierdoor kozen rijkere families vaak voor huisonderricht, om hun kinderen de kans te geven snel vorderingen te maken. De arme, werkende kinderen moesten naar de zondagschool. Ze waren daar niet wettelijk toe verplicht, maar de gezinnen verloren hun bijstand van de armenkas indien ze weigerden hun kinderen op zondag naar de les te sturen. Daar leerden ze op de eerste plaats godsdienst. Leren lezen en schrijven was minder belangrijk. De leerkrachten en schoolboeken werden gecontroleerd. Iedereen kon zich aanbieden als leerkracht, maar moest wel zijn bekwaamheid bewijzen aan de schoolmeestersgilde. De gilde bepaalde ook de tarieven voor het onderwijs. Voor het middelbaar onderwijs werden de rijken wel van de armen gescheiden. Er waren in Antwerpen voldoende mogelijkheden om te leren lezen, schrijven en in mindere mate rekenen. Na de val van de Scheldestad in 1585 werden de regels in verband met het opnemen van schoolmeesters in de gilde verstrengd, om hun aantallen te beperken.⁷⁸

4.3.2 Talen

Wanneer de kinderen ouder waren, werd er ook meer aandacht besteed aan talenleer, meetkunde en wetenschappen. Deze stof werd onderwezen in grote huizen, waar de leerlingen tijdens de week verbleven als in een soort internaat. Dit waren de “Walsche” scholen. Met de bloei van de handel in Antwerpen werd de kennis van talen steeds belangrijker voor de voorbereiding op het koopmanschap. Vooral de kinderen van gegoede families gingen naar deze kosthuizen. Arme jongens hadden de mogelijkheid een ambacht te leren bij een meester met een leercontract.⁷⁹

De schippers leerden de vreemde talen niet door naar school te gaan. Zij gingen naar Engeland, Spanje, de Baltische landen enz. Zij hadden een elementaire kennis en konden zich wel uit de slag trekken. Zij leerden ook beetje per beetje talen door in die vreemde havens te komen. Kinderen van kooplieden in de hogere klassen leerden wel talen bij de Antwerpse schoolmeesters. Als zij dan naar het buitenland werden gestuurd om hun vader te vertegenwoordigen, konden ze deze kennis goed gebruiken.⁸⁰

76 Scholen voor humaniora-onderwijs. Ook bekend als papenscholen.

77 Poffe, E., *De gilde der Antwerpsche schoolmeesters van bij haar ontstaan tot aan hare afschaffing*. Antwerpen: Kennes, 1895. p. 30.

78 Symoens, H., Het onderwijs te Antwerpen in de zeventiende eeuw. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. pp. 221 – 225.

79 De Ridder-Symoens, H., Het Onderwijs te Antwerpen in de Zeventiende eeuw. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 221.

80 Asaert, G., Antwerpen, “eigen interview”, 2 april 2012.

4.3.3 Wiskunde en boekhouden

De wiskunde was van groot belang, en vooral nodig voor de kunst van het boekhouden. In 1575 werd het jezuietencollege opgericht.⁸¹ Daar werd sinds 1617 de wiskunde onderwezen, maar de school verhuisde enige malen naar Leuven en weer terug naar Antwerpen in het begin van de 17^{de} eeuw. Het college bleef definitief te Antwerpen in 1655.⁸²

Er waren ook verschillende intellectuelen die zich in de wiskunde oefenden. Zij wensten hun kennis over te brengen op de jeugd en geïnteresseerde kooplieden. De drukkunst zorgde voor een goede verspreiding van handboeken. Zo verscheen in Antwerpen in 1565 het leerboek: "Practique pour brievement apprendre à ciffer, & tenir livre de comptes" van de hand van Valentijn Mennher. De Groote schrijft dat, zover bekend, Mennher de eerste Antwerpse schoolmeester was die leerboeken over boekhouden uitbracht. Verschillende auteurs zouden later zijn voorbeeld volgen. De meeste boeken bevatten een inleidend hoofdstuk met uitleg over de beginselen van wiskunde, onder andere optellen, aftrekken, enz. In het rekenboekje van Peeter Heyns, 1561, "tot profijte van die willen leeren lustich rekenen" stemt Heyns de lessen af op de behoeften van de ambachtsman.⁸³

Bij het begin van de 17^{de} eeuw had Antwerpen geen grote wiskundigen meer.⁸⁴ De jezuiten zorgden nog voor enig wiskundig onderricht vanaf 1617.⁸⁵ De Groote vermeldt ook nog het onderricht van boekhouden.⁸⁶

4.3.4 Zeevaartkunde en sterrenkunde

Er waren handboeken ter beschikking, die in verschillende kaartenwinkels te koop stonden. De handboeken kwamen vooral van Engeland, Frankrijk en de Noordelijke Nederlanden. Deze handel bracht geld op, de markt van boeken en instrumenten was interessant genoeg. Dit alles valt in Antwerpen na 1585 gedeeltelijk stil.⁸⁷ In verband met Antwerpse handboeken voor zeevaartkunde en sterrenkunde, vermeldt de Groote enkel het werk "Nieuwe

81 de Groote, H. L. V., De zestiende-eeuwse Antwerpse schoolmeesters. In *Bijdragen tot de geschiedenis inzonderheid van het oud Hertogdom Brabant*. Antwerpen: 1957-1968.

82 Van de Vyver, O., De wetenschappen. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 251.

83 de Groote, H. L. V., De zestiende-eeuwse Antwerpse schoolmeesters. In *Bijdragen tot de geschiedenis inzonderheid van het oud Hertogdom Brabant*. Antwerpen: 1957-1968.

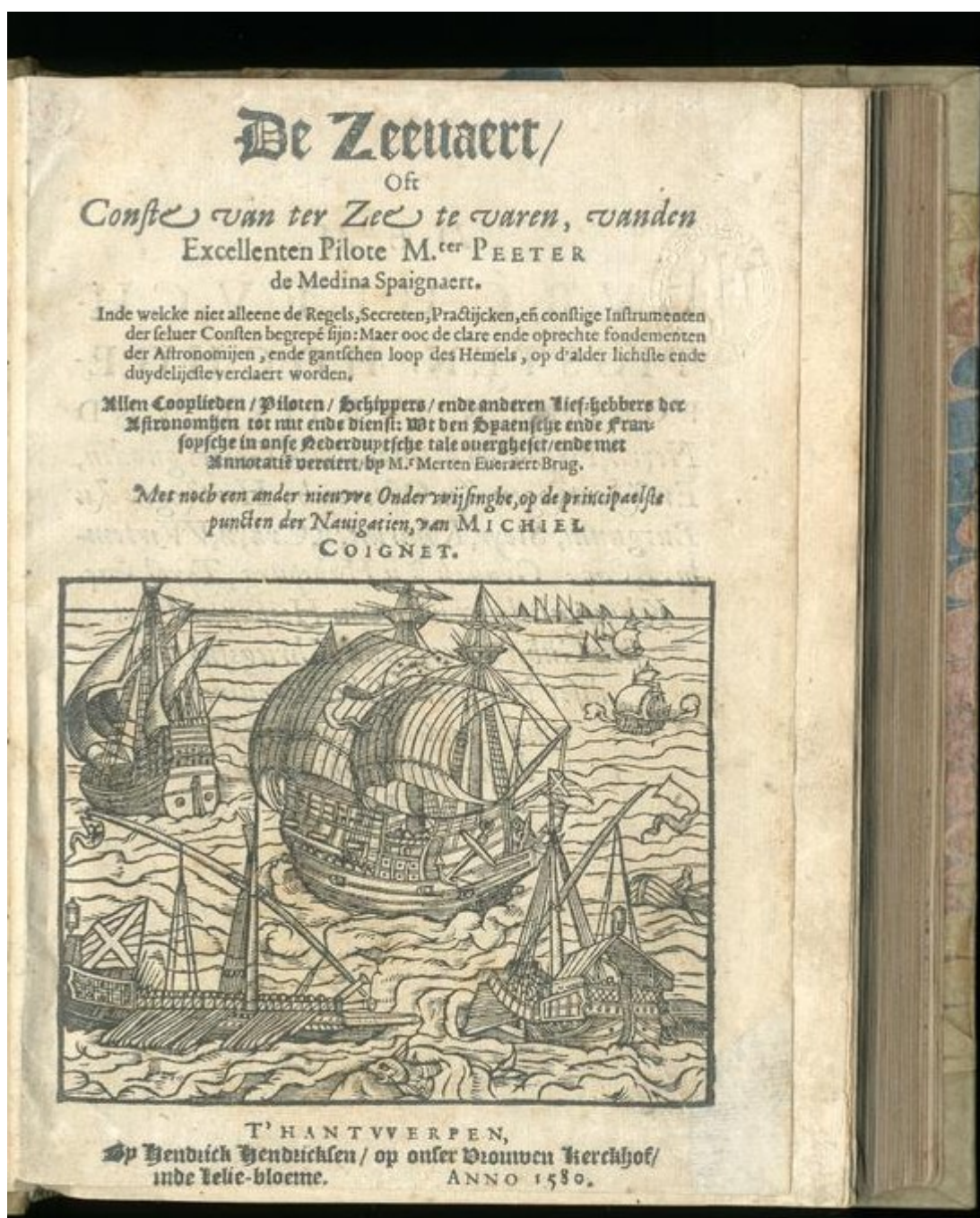
84 Meskens, A., *Wiskunde tussen Renaissance en Barok; aspecten van de wiskunde-beoefening te Antwerpen tussen 1550 en 1620*. Antwerpen: Rondeel, 2009.

85 Van de Vyver, O., De wetenschappen. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 251.

86 de Groote, H. L. V., De zestiende-eeuwse Antwerpse schoolmeesters. In *Bijdragen tot de geschiedenis inzonderheid van het oud Hertogdom Brabant*. Antwerpen: 1957-1968.

87 Parmentier, J., Antwerpen, "eigen interview", 21 mei 2012.

onderwijsinghe op de principaelste punten der zee-vaert" van Coignet in 1582 (zie fig. 4.3.4). Dit boek werd eveneens in het Frans vertaald.⁸⁸



Figuur 4.3.4: Conste van ter zee te varen

Bron: Collectie Erfgoedbiblioteek Hendrick Conscience, Antwerpen. Catalogusnummer: G 166 23 [C2-541 c]. De Medina, P. en Coignet, M. *De zeevaert, oft: Conste van ter zee te varen ... Inde welcke ... practijcken ... instrumenten ... ende ... fundamenten der astronomijen ... Met noch een ander ... onderwijsinghe, op de principaelste punten der navigatien*. Antwerpen: Hendrick Hendricksen, 1580.

Michiel Coignet werd geboren in 1549 te Antwerpen en was van 1568 tot 1585 schoolmeester in Antwerpen en lid van de Sint-Ambrosiusgilde. Wanneer hij stopte met lesgeven op school,

⁸⁸ de Grootte, H. L. V., De zestiende-eeuwse Antwerpse schoolmeesters. In *Bijdragen tot de geschiedenis inzonderheid van het oud Hertogdom Brabant*. Antwerpen: 1957-1968.

bleef hij onderwijs verschaffen aan legerofficieren en zonen van rijke kooplieden.⁸⁹ Coignet zou de zelfgeschreven handleiding, “Nieuwe onderwijsinghe” dat hoger vermeld wordt, gebruikt hebben.⁹⁰ Dit is een vertaling van “Arte de Navigar” van Pedro de Medina waar Coignet eigen hoofdstukken aan toevoegde. Een circuit van privéonderwijs bestond, maar het gebeurde toch eerder sporadisch. Dit kan worden nagegaan door onderzoek in familiearchieven.⁹¹ Een instituut voor zeevaarkundig onderwijs bestond toen echter nog niet.

De Groote maakte een lijst van schoolmeesters die in Antwerpen actief waren in de 16^{de} eeuw. Hij vermeldde ook telkens de onderwezen stof. Op de ongeveer 700 leraren was er geen enkele die specifiek zeevaarkunde onderwees. Michiel Coignet staat ook in die lijst, maar onder zijn naam worden enkel lessen wiskunde vermeld.⁹² Indien een Antwerpenaar meer wilde leren over zeevaarkunde, dan moest hij uitwijken naar de kuststreken, Zeeland, Spanje of Frankrijk. Er was een zeevaartschool in Amsterdam. Deze school werd in de 17^{de} eeuw gesticht door Peter Plancius, die zelf een uitgeweken Antwerpenaar was. Verder is daar niet veel over geweten.⁹³ Behalve het bestuderen van handboeken, was uitwijken zowat de enige optie.⁹⁴

4.4 Schippersambacht

Toen de Staatse rebellen de Schelde afsloten, was er geen vrije vaart meer mogelijk. De zeeschepen moesten hun lading op de Zeeuwse redenen overladen op kleinere binnenschepen. De schippers van Antwerpen moesten zich bijna volledig op de binnenvaart richten om te overleven. De Antwerpse haven was na 1585 dus vooral een binnenhaven.⁹⁵

In hoofdstuk 3.4 werd vermeld dat de kooplieden geen onvrije schippers in dienst mochten nemen. Maar wat gebeurde er als er geen vrije schippers of knechten ter beschikking waren? De Raad van Antwerpen heeft op 14 april 1567 een conflict behandeld tussen de dekens van het schippersambacht en een onvrije schipper. De onvrije schipper had goederen vervoerd, op

89 Meskens, A., Michiel Coignet's contribution tot the development of the sector. In *Annals of science*. 54 (1997), pp. 143-160.

90 Van de Vyver, O., De wetenschappen. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 251.

91 Symoens, H., Gent, “eigen interview”, 27 april 2012.

92 de Groote, H. L. V., De zestiende-eeuwse Antwerpse schoolmeesters. In *Bijdragen tot de geschiedenis inzonderheid van het oud Hertogdom Brabant*. Antwerpen: 1957-1968.

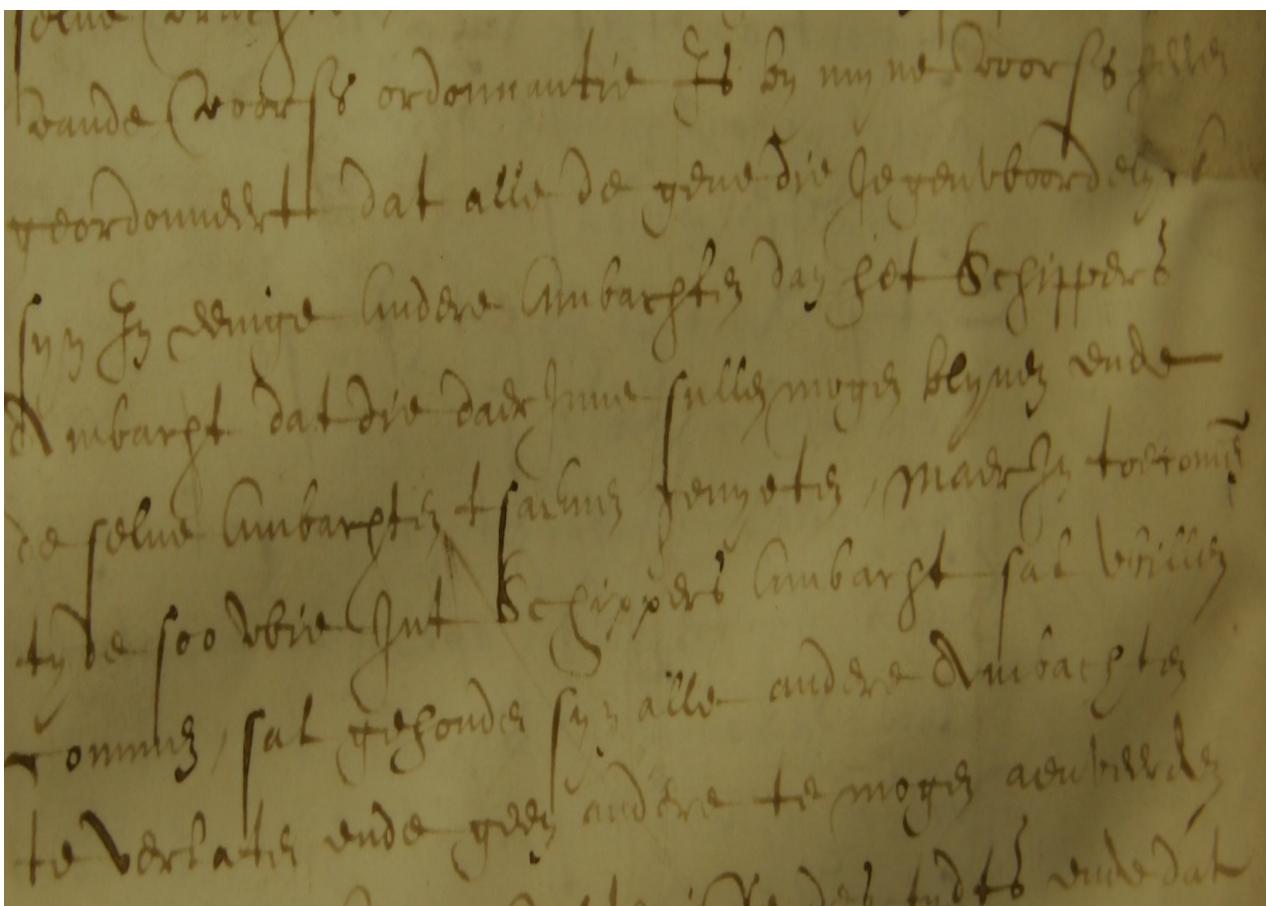
93 de Burbure de Wesembeek, A., *Une anthologie de la marine belge*. Anvers: Lloyd Anversois, 1963. p. 169.

94 Parmentier, J., Antwerpen, “eigen interview”, 21 mei 2012.

95 Parmentier, J., Antwerpen, “eigen interview”, 21 mei 2012.

verzoek van de koopman. Er was toen een gebrek aan vrije schippers om de koopman te dienen. Deze laatste zag zich verplicht onvrije werkkrachten in dienst te nemen. Het ging zelfs zo ver dat willekeurig mensen op straat werden gevraagd om mee te varen. De onvrije schipper kreeg een boete van 6 gulden⁹⁶, wegens de verzachtende omstandigheden (zie transcriptie 4.6.1, lijn 23 - lijn 28).⁹⁷

Met de sluiting van de Schelde in 1585, was er veel minder werk voor de schippers dan voordien. In 1594 heeft de raad van Antwerpen geordonneerd dat een schipper geen tweede ambacht mocht uitvoeren. De schippers die toen een tweede ambacht hadden, mochten dit behouden (zie fig. 4.4.1). In de toekomst zou een schipper enkel in het ambacht geaccepteerd worden, indien deze geen ander ambacht beoefende.⁹⁸ Op deze manier werd het weinige werk beter verdeeld onder de ambachtslieden (zie transcriptie 4.6.2, lijn 43 - lijn 86).



Figuur 4.4.1: Ordonnantie mei 1594

Bron: zelfgenomen foto uit Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: mei 1594. Transcriptie, zie 4.6.2., lijn 79 – lijn 86.

96 Eén gulden komt overeen met 20 stuivers.

97 Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 14 april 1567.

98 Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: mei 1594.

De regels van het schippersprivilegie van 1421 werden eind 16^{de} eeuw blijkbaar minder streng toegepast. De burgemeesters⁹⁹ van Antwerpen kregen klachten van de leden van het schippersambacht over slecht opgeleide mensen met weinig ervaring, die te gemakkelijk toegang tot het ambacht kregen. Noteer dat in het privilege van 1421 de leertijd niet gedefinieerd was. In deze situatie ondervonden de vrije schippers heel wat concurrentie van mensen die zelf een schip kochten en die met weinig opleiding in het ambacht traden. De geringe kennis van deze “amateur” schippers maakte het verkeer zeer gevaarlijk. Bijvoorbeeld, in de 16^{de} eeuw was de vaargeul in de Schelde al bebakend.¹⁰⁰ Iemand die weinig ervaring en kennis had kon andere schippers in gevaar brengen. Met de ordonnantie van 9 december 1596, verklaarde de Raad van Antwerpen dat degene die in het ambacht wou treden, aan specifieke voorwaarden moest voldoen. Zo moest hij voortaan minstens twee jaar geleerd hebben aan boord van het schip van een vrije schipper. Een soort certificaat moest worden voorgelegd als bewijs daarvan (zie fig. 4.4.2).¹⁰¹ De raad benoemde commissarissen om deze zaken op te volgen en te verifiëren. Certificaten zijn plechtige verklaringen, afgelegd onder eed. In die periode ging men voor elke officiële verklaring naar de notaris. Dan werd het document als rechtsgeldig aanvaard. Dit geldt voor alle mogelijke activiteiten.¹⁰² Er waren certificaten voor alle mogelijke onderwerpen. Het was bijvoorbeeld ook een bewijs voor de echtheid van de goederen, dat deze onvervalst waren.¹⁰³

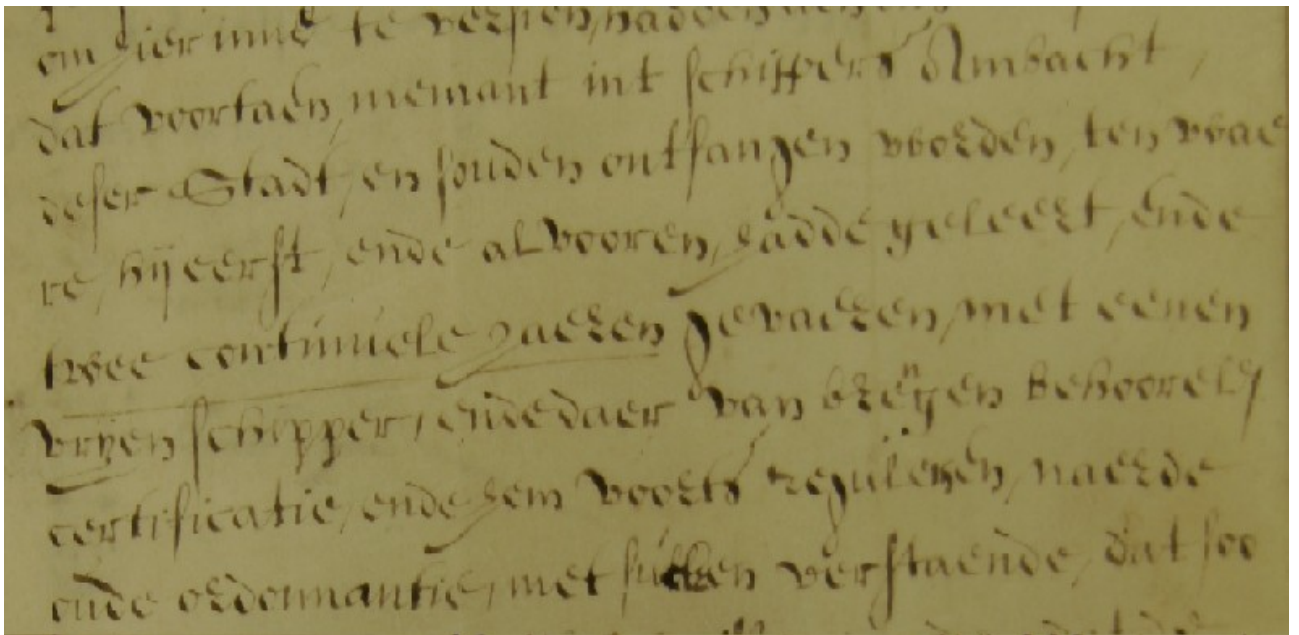
99 Er waren twee burgemeesters van de stad Antwerpen, zij werden jaarlijks benoemd door de schepenen. De binnenburgemeester was zelf schepenen en behandelde zaken in verband met criminaliteit, bouwvergunningen enz. De buitenburgemeester handelde als ambassadeur en militair bevelhebber.

100 Asaert, G., Antwerpen en de zee. In *Antwerpen verhaal van een metropool 16^{de}-17^{de} eeuw*. Jan Van der Stock. Antwerpen: Hessenhuis, 1993. p. 33.

101 Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 9 december 1596.

102 Parmentier, J., Antwerpen, “eigen interview”, 21 mei 2012.

103 Asaert, G., Antwerpen, “eigen interview”, 2 april 2012.



Figuur 4.4.2: Ordonnantie 1596

Bron: zelfgenomen forto uit Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 9 december 1596. Transcriptie, zie 4.6.3, lijn 20 – lijn 26.

De ervaring van schippers was een bron van kennis. Tot ver in de 16^{de} eeuw voeren de schippers voornamelijk langs de kusten. Zij waren weinig vertrouwd met astronavigatie en bepaalden hun positie vooral op basis van hun kennis van de kustlijnen.¹⁰⁴ Om niets te vergeten maakten zij aantekeningen (zie fig. 4.4.3). Deze zogenaamde leeskaarten waren zelfgemaakte schetsen, waar vaak een stukje tekst bijstond. Dit zou kunnen bewijzen dat schippers wel degelijk leerden lezen en schrijven, maar het is moeilijk na te gaan hoeveel schippers juist deze aantekeningen maakten. Schippers wisselden ook informatie uit met elkaar. Na het verval van Brugge gebeurde dit vooral in Antwerpen.

104 Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983. p. 16.



Figuur 4.4.3: Schets van de Scheldtemonding

Bron: *Het zeeboek*. Nr B.29166, Fac Simile. Antwerpen: Stedelijke Boekeryj, 1936.

Van de hierbovenstaande schets is de auteur onbekend. Er werd ook geen datum vermeld, maar de auteurs die *Het zeeboek* beschreven schatten dat het papier van 1572-1580 dateert.¹⁰⁵

In 1583 moest Antwerpen de verdedeging tegen de Spaanse troepen voorbereiden. Antwerpen had enkele gewapende vaartuigen in bezit, maar deze vloot moest versterkt worden. Er werden schepen bijgekocht, enkele voorbeelden zijn de *Fortuyn*, *Den Haen* en de *Trouwe*. Verder moesten deze schepen bemand worden. In een publieke oproep langs de kaaien werden vrijwilligers gevraagd, vooral bootsgezellen en zeelieden. Ook werd een aantal handelsschepen van Antwerpen van geschut voorzien. De bemanningen werden betaald door de stad. Waarschijnlijk was er te weinig tijd om een opgeleide marine in te schakelen, waardoor de leiding en organisatie van het verzet aan inzicht tekort kwam.¹⁰⁶ Een militaire academie in de echte zin van het woord, zoals de militaire school tegenwoordig, bestond niet. Er waren wel troepen in Antwerpen, maar die werden opgeleid in het kader van het leger. De bevelhebbers van de vloot, evenals de officieren, waren schippers die een zekere ervaring hadden.¹⁰⁷ In 1594 was de Antwerpse vloot nog 132 schepen sterk en telde de stad ongeveer 300 schippers.¹⁰⁸

¹⁰⁵ Denucé, J. en Gernez, D., *Het zeeboek*. Antwerpen: Stedelijke Boekeryj, 1936.

¹⁰⁶ Asaert, G., *Antwerpens scheepsmacht tijdens het Parmabeleg, 1584-1585*. In *Van blauwe stoep tot citadel*. Noordbrabants Genootschap. 's Hertogenbosch: Stichting Brabants Regionale Geschiedbeoefening, 1988.

¹⁰⁷ Asaert, G., Antwerpen, "eigen interview", 2 april 2012.

¹⁰⁸ Asaert, G., *De Antwerpse scheepvaart in de 15^{de} eeuw (1394 – 1480) Bijdrage tot de economische*

Ik heb voor de 17^{de} eeuw maar weinig informatie gevonden in verband met het schippersambacht. Sinds 1585 bleef de vrije vaart op de Schelde uit, met alle gevolgen vandien. Kooplieden mochten nog steeds geen onvrije schippers in dienst nemen (zie transcriptie 4.6.4, lijn 31 – lijn 41). Ik vermoed dat in verband met het leren van het schippersambacht in de 17^{de} eeuw weinig veranderde ten opzichte van het einde van de 16^{de} eeuw¹⁰⁹.

4.5 De admiraliteit van Antwerpen

De admiraliteit van Antwerpen werd in 1597 onder Albrecht van Oostenrijk opgericht. Alexander Farnese richtte ook een admiraliteit op te Duinkerke. Beide admiraliteiten waren samen verantwoordelijk voor de verdediging van de kusten. De admiraliteit van Antwerpen was een rechtscollege dat het militaire zeewezen organiseerde en de administratie verzorgde. De admiraliteitsraad werd gevormd door: het admiraliteitscollege, de griffier en de deurwaarder. Onder de raadsleden van het college waren er admiraals, handelsexperts en juristen. Zij waren ook verantwoordelijk voor de veiligheid op de Schelde en beslisten hoeveel schepen daarvoor nodig waren. Indien er geen tijdsdruk was, werden oorlogsschepen gebouwd en bemand. Als er dringend nood was aan eenheden, werden handelsschepen afgehuurd en uitgerust met geschut. De raadsleden werden bijgestaan door twee ondergeschikte zetels die de vloot moesten beheren. Samen met de commissaris-generaal¹¹⁰ waren deze zetels verantwoordelijk voor de uitrusting en de bevoorrading van de schepen, evenals het aanmonsteren van zeelui. Er was een aanwervingsbureau in Antwerpen en ook één in Duinkerke. De monsterrollen zijn verloren gegaan, het is dus gissen naar de afkomst van de zeelui. Pollentier schreef over de Antwerpse admiraliteit en formuleerde voorzichtig de hypothese dat de meerderheid van de bemanningsleden van de Zuidelijke Nederlanden afkomstig waren. De bekwaamheid van de kandidaten werd onderzocht alvorens ze werden aangenomen, maar werd ook opgevolgd tijdens de dienst. Zij die niet voldeden werden weggestuurd. Er was geen opleiding bekend van het marinepersoneel, zij leerden het vak al doende. De admiraliteit van Antwerpen kon mensen aanbevelen voor de functie van hoge officieren zoals kapiteins en stuurmannen, maar de aanstelling gebeurde door de admiraliteitsraad van Brussel. Dit waren dan vaak jongelui van goede afkomst, er werd aan boord ook gepoogd hen zo goed mogelijk de navigatie aan te leren.

geschiedenis van de stad Antwerpen. Brussel: Paleis der Academiën, 1973. p. 12.

109 Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 25 juli 1664.

110 De commissaris-generaal moest in het algemeen waken over de krijgsvloot.

De admiraliteit had ook extern personeel, waaronder de hoofdchirurg en zijn assistenten. De hoofdchirurg duidde de geneesheren aan die dienst zouden nemen op de oorlogsbodems.¹¹¹ H. De Ridder-Symoens schrijft dat er vermoedelijk tussen 1538 en 1542 in Antwerpen een chirurgijnsschool werd opgericht. De studenten moesten 2 tot 10 jaar stage lopen en een examen afleggen. Wanneer zij hun certificaat hadden verkregen, konden zij het barbiers- en chirurgijnsambacht uitoefenen. Er bestaat een lijst van chirurgijnen die tussen 1626 en 1794 zo'n certificaat hebben aangevraagd.¹¹² Een vergelijking van deze lijst met de monsterrollen van de admiraliteit van Antwerpen zou kunnen uitwijzen in hoeverre Antwerpse geneesheren op oorlogsbodems werkten. De monsterrollen zijn echter verloren gegaan.

4.6 Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen

4.6.1 GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 14 april 1567

1. Alsoo sekere questie ende geschil geresen waere
2. Geweest in rechte voor mijne heeren borgemeester
3. Ende scheepen der stadt van Antwerpen, tussen
4. De dekens vande schipper ambachte aanleggere ter eenre
5. Ende Anthonis Jacobsen roose verweerdere ter andere
6. Sijden naerdien de voorst aenleggere des vrijdaeghe den
7. Derden meerte 1563 ...
8. Doenden hunne aenspraecke verbaelijck geconcludeert
9. Hadden ten eynde dat de verweerdere soude verclaert worden
10. Breuckachtich in drye guldens gemerckt hy hem
11. Hadde vervoordert aen te nemen vracht te vaeren
12. Op Rouwamen die hij selver nyet en hadde gebuert
13. Contrarie den sesthiensten article vander ordonnantiën
14. Gemerckt hij onvrije schippers te wercke gestelt
15. Hadde maeckende ... van costen, ende de voorst
16. verweerdere inschelijcke antwoordende opt jerste leten vander

111 Pollentier, F., *De admiraliteit en de oorlog ter zee onder de aartshertogen*. Brussel: Centrum voor Militaire Geschiedenis. 1972. p. 19, p. 20, p. 21, p. 25, p. 29, p. 33, p. 46, p. 56, p. 58, p. 60, p. 61.

112 Symoens, H., Het onderwijs te Antwerpen in de zeventiende eeuw. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989. p. 232.

17. Conclusien der aenleggere verbaeljk des vrijdaeghs
 18. Seventhien daegen in meerte 1563
 19. Voorst geconcludeert hadde tot nyet ontfanckelijckheyt
 20. Der aenleggere maeckende ... van costen gemerckt
 21. Hij tegens t'sesthienste article vander ordonnantie waer vuyt
 22. Alhier geageert werdde als er eene redene wesende
 23. En hadde gedaen, maer hadde alleenlijk omme den
 24. Coopman te gerieven die oock sulcken schepen nemen mogen
 25. Ales hun gelieft immers bij gebreke van vrye schippers
 26. Sijn schip verhuert hadde gehadt by faulte van
 27. Vrije schepen als voore gelijk oock andere coopliden
 28. Tot dryen toe in getaele gelijk eillis Hoftman,
 29. Aluars Dabrin ende jan crispijn drye maenden geleden
 30. Salus justo bij gebreke van vrije schepen alhier
 31. Onvrije schepen ende schippers op Rouwamen gebracht
 32. Hadden, sulcke dat hij verweerdere als vuy poorter
 33. Ende schipper deser stadt wesende ende mits sijn schip
-
34. Bij gebreke van vrye schepen verhuert te hebbene nyet
 35. En hadde misdaen, ende aengaende het tweede leten vander
 36. Aenspraecke der aanleggere versochte de verweerder editie
 37. Vanden bescheede, ende naederhandt te weten den ...
 38. Juni en vierentsestich daerop antwoordende concludeerde
 39. Tot nyet onfanckelyckheyt der aenleggere vuyt dyen hy
 40. Ontkende in fraude vander ordonnantiën waer vuyte
 41. Geageert werdde eenige onrvryen schipper te wercke
 42. Gestelt te hebben, waere wel waer dat hy van wegen
 43. Alnaro Dabris wyens goet op sekeren precisen tijdt
 44. Moeste wesen tot Rouwamen by faulte van vrye
 45. Schippers deser stadt tselve goet besteedt hadde
 46. Gehadt met syns verweerdere eygen schip ende met eenen poorter
 47. Deser stadt schipper daeraft geweest synde naer
 48. Rouwamen sonder dat hy daer deure yet hadde misdaen
 49. Gemerckt d'aenleggere selven der schipper vanden schepe

50. Dirk Wils te wercke hadden gestelt ende goet van
51. Hier doen vueren gelijk oock de voorst Dabris, Eillis
52. Hoftman ende jan Crispyn bij faulte van vrye schippers
53. Te meer stonden gedaen hadden gehadt sonder gecaleugiert
54. Oft ter saecken van dyen gemolesteert geweest te syne
55. Gelijk blijcken soude inyene des noot waere persisteerde
56. Daer omme als voor replicerende d'aenleggere persisteerde
57. By hunne aenspraecke accepterende het ...
58. Van dat de verweerdere bekende onvrye schippers
59. Te wercke gestelt te hebben ende besunder int
60. Schip van Alnaro Dabris die egeene vryheyt en hadde
61. Omme tship te mogen vaeren gelijk ter saecke van dyen
62. Alhier waere Litispendentie, sonder dat argueert
63. Dat hij te wercke waere gestelt geweest vande
64. Aenleggere die vrye schippers waeren want heym tselve
65. Waere gepermitteert, onkennende datter faulte
66. Waere geweest van vrye schippers, maer ter
67. Contrarien datmen altyts vrye schippers soude, ende

68. Gevonden hadde ten tijde dat de verweerdere onvrye te wercke
69. Gestelt hadde over de dertick, veertic ende meer
70. Jaere duplicerende de voorst verweerdere persisteren
71. Bij sijne voorgaende antwoorde, daertoe vuegende
72. Dat blijcke soude dat ten tijde hij verweerdere sijn schip
73. Ter versuecke van Bluario Daens verhuert ende gebracht
74. Hadde gehadt alhier geene vrije schippers om hem te
75. Dienen en waeren geweest daer deure den coopman wegens
76. Goet op eenen precisen tijdt tot Rouwamen moeste wesen
77. Bedwongen waere geweest te nemen ende te hueren
78. Schepen ende bootsgesellen die hij hadde cunnen gecrijgen
79. Hebbende hij verweerdere oock arbeydere vander straeten
80. Moeten nemen bij faulte van vrije gesellen als voore
81. Om sijn schip te laeden gelijk oock de voorst Daeris
82. Ingevalle hij verweerdere met sijnen schepe hem nyet

83. En hadde willen gerieven naer hollant oft zeeland
84. Gereyst oft gesonden gehadt hebben soude om een schip
85. Te gecrijgen d'welck hem soude mogen dienen, sulcke
86. Dat hij verweerdere anders nyet en hadde gedaen dan ter ernstigen
87. Versuecke vanden **coopman die deur groot gebreck van**
88. **Andere schepen ende gesellen waere verlegen, gelijk**
89. **Oock geen en vry geselle** aende aenleggere in desen over hem
90. verweerdere vande questiense reyse en hadden becklaeght gehadt
91. Persistierende daeromme alst boven, partyen voorst hebben
92. Getripliceert ende gegequadrupliciert, waeren de selve
93. Daernaer ten beyde sijden gewesen ten thoone omme den selven
94. Thoon gesien voorts gerdonneert te wordene soo behooren
95. Soude, welcken naer volgende hy partyen hunnen thoon
96. Ten beyde sijden hebbende aftgeleyt daertegens respective
97. Beyde aenleggeren verbaelijck aende verweerdere schriftelijck
98. Gereprocheert ende gesalueert waere geweest, stuytende
99. Alsoo in saecken ende versueckende hun recht ende justitie

100. Gedaen ende geadministeert te worden soo behooren soude
101. Soo is ten narbeschreven daege een ... de schrifturen
102. Stucken ende ... by pertyen ten beyde sijden
103. Overgegeven mitsgaders den thoon ende weder thoon
104. Ter eenre ende ter andere syden geleyt de reprochen
105. Ende salvatien daer vyet ende naer gevolght ende
106. Op al wel ende rypelyck gelet hebbende, byde
107. Woorst wethouderen, vuytgesproken ende getermineert
108. Voor recht de verweerdere vervallen inden breuck van sesse
109. Guldens, condemnerende den selven inde costen ter
110. Saecken van desen gedaen, de tapatie daer oft myne
111. Voorst heere gereserveert, aldus gedaen in collegie
112. Des woensdaeghs veerthien daegen in april 15 jaer
113. Ende seventsestigh voor paesschen.

4.6.2 GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: mei 1594

1. Aen mijne heeren borgemeester ende
2. Schepenen der stadt van antwerpen

3. Eenen in alden ootmoet te kennen uwe onderdanige
4. Adriaen peeters cabera, anthonis grimmeliers, christoffel
5. Van beueren ende adolff lambrechts soodat uwe
6. Belieft heeft hun onlancke te ordonneren ende stellen
7. Als dekens ende oudermans respectie van het
8. Ambacht vande schippers alhier, ende alsoo de
9. Supplianten begonst hebben te over zien de ordonnantie
10. Vanden selven ambachte ende oudere stucken den
11. Ambachte raeckende, beninden het voorst ambacht
12. Sonder gelt ende belast met schulden vele ende
13. Diversche processen, oock tegens de supposten
14. Vanden selven ambachte die sy geirne sagen verhnnet
15. Ende geremedieert, ende omme daer inne prompt
16. Te versien dunckt de supposten dat de ordonnantie belangens
17. Het vaeren van hier mede waerts naer hollant
18. Seelant ende opde vlote die data ... juny ende
19. ... july 1593 bij copie hieraene gehecht in eenige
20. ... behoort geangmenteert te worden ende verandert
21. Inder naer volgende manieren, te wetene het derde
22. Article waerin gecameert wordt dat nyemant meer
23. Goeden en soude vermogen te laeden dan tweentwintig
24. Oft vuyterlijck vijffentwintig lasten goede
25. Maer nyet daer onder opde pene van vijftich gulden
26. Gehoorde onder correctie gebracht te wordden dese
27. Naer volgende clause, ende boven dyen sal verbeuren
28. Dien vrachtloon vande goede die hy meer sal hebben
29. Gebracht ende gelaeden dan 25 lasten oft dieper
30. Oft ander sints sal hebben gelaeden dan hij vermach

31. Te doene ende syn schip gepeylt is oft gepeylt
 32. Sal wordden oft alsoo tselve bijde dekens is geordonneert
 33. Oft gestelt geweest te bekeeren volgende

34. De voorst ordonnantie, oude dat vuyt dyen de
 35. Voorgaende pene van vijftich guldens vele te
 36. Cleyne is ende dat daer groote schepen opde
 37. Vlote laeden die in plaese van 25 last
 38. Meer dan vijftich lasten cunnen brengen, ende
 39. Alsoo boven de gestelde penen meer dan noch eens
 40. Soo vele connen te proufiteren (profiteren), ... het
 41. ... article vande selve ordonnantie is eene
 42. nyenwicheyte ende dien ambachte teenemael
 43. Pfofitabel gemerckt nergens toegelaeten en
 44. Wordt dat nyemant soude de schip vaert doen en
 45. Noch een ander ambacht metter daet doen ende
 46. Gebruycken dwelck nyet en can tsaemen staen
 47. Om contrarieteyt van eede te verhmeden ende
 48. Andere incommesenten behoorde daeromme onder
 49. In plaetse vanden selven article gestelt te wordden
 50. Dat soo wie is sy het voorst ambacht vande
 51. Schippers nyet en sal vermogen te doen oft wesen
 52. In een ander ambacht maer sal hem aen deen oft
 53. Ander moeten houden opde verbeurte vanden ambachte
 54. Bidden daeromme de supplianten dat uwe ...
 55. Wille hier inne promptelijck te versien ende
 56. Sulcke te ordonneren oft andersints soo uwe
 57. Sullen ... te behooren, dwelck doende ...
 58. Was onderteekent gillebrants, inde marge
 59. Stont geappostileert sy gestelt in handen
 60. Van gaspar de ... schepene ende Mr hermick
 61. De ... secretaris deser stadt omme huy te
 62. Informeren op het inhoudt van desen ende mette
 63. Supplianten te communiceren omme tselve gedaen

64. Der voorst commissarisen rapport gehoort wordt

65. Geordonneert te wordden naer hebooren ... den ...
66. May 15 jaer ende ... was onderteekent
67. Adyck, onder waerts stont daernaer gehoort
68. Het rapport vande voorst commissarisen is
69. Bij mijne heeren geordonneert dat d'ordonnantie
70. Vanden ... juny ende ... july sal
71. Wordden achter volght, besunder nopende het derde
72. Article daertoe voegende dat soo wie voortae
73. Opde vlote sal willen vaeren nyet meer vrachten
74. En sal mogen vuytte vlote herwaerts brengen dan
75. Vijffentwintich last opde pene van vijftich
76. Guldens eens te verbeuren achter volgende de voorgaen
77. Ordonnantie ende daerenboven noch dien loon vande
78. Selve vrachte, ende belangende den sesten article
79. Vande voorst ordonnantie is bij mijne voorst heeren
80. Geordonneert dat alle de gene die tegenwoordelijck
81. Sijn in eenige andere ambachten dan het schippers
82. Ambacht dat die daer inne sullen mogen blijven ende
83. De selve ambachten tsalven genyeten, maer in toecomende
84. Tijde soo wie int schippers ambacht sal willen
85. Comen, sal gehouden sijn alle andere ambachten
86. Te verlaeten ende geen andere te mogen aenveerden
87. Gedurende dese gesteltenisse dat tijdts ende dat
88. Alleenelijck bij promise, ordonnerende de dekens
89. Vanden schippers ambachte geene supposten van
90. Schippers ambachte meer te aenveerden noch int
91. Ambacht te laeten comen die in andere ambachten
92. Sijn, hun insgeln... voorhoudende dat sij in andere
93. Ambachten hun willende begeven sij het schippers
94. Ambacht sullen moeten verlaeten acten ...
95. May 1500 jaer ende vierentnegentig

4.6.3 GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 9 december 1596

1. Wij burgemeesters, schepenen, ende raedt
2. deze stadt antwerpen, doen cont ende kennensien
3. allen den genen, die deze brieven, sulen zien, oft horen
4. lezen, dat alsoo de dekens, ende oudermans, vande
5. schippers ambacht, dezer stadt ons bij regte te
6. kennen hadden gegeven, hoe dat diverse persoonen,
7. verlatende hun gewoonlijcke ambachten, zijn comen
8. geneiren met schepen te vaeren daer van zij
9. lieden geen verstant en hebben ende pretenderen
10. alsoo terstont, in t'schippers ambacht, ontfangen te
11. worden, ende t'sy door assistentie van vrienden

-
12. oft in societeyt met andere, ende oock bij hun eygen
 13. middelen coopende een schip, willen in alle vaerden,
 14. als vrye schippers ontfangen worden, niet alleenelijck
 15. tot grooten achterdeel ende preiuditie vanden
 16. selven ambachte, maer oock tot grooten interreste
 17. van cooplieden ende andere, die door alsulcke
 18. persoonen, qualyck connen gedient worden, ende
 19. om hier inne te versien, hadden aen ons versocht
 20. dat voorten niemant int schippers ambacht
 21. deserstadt en soudon ontfangen worden, ten zij
 22. hij eerst ende alvooren, hadde geleert ende
 23. twee continuele jaeren gevaeren , met eenen
 24. vryen schipper, ende waer van vreyen behoorlijck
 25. certificatie, ende hem voorts reguleren, naer de
 26. oude ordonnantie, met sulck verstaende dat soo
 27. wie op de zee vaert sal willen zeeden dat de
 28. selve, int voorts ambacht, sal ontfangen worden
 29. sonder met eenen vreyen meester, te dienen gevaeren
 30. hebben ende nadien, wij daren hadden gecommiteert

31. zekere commissarissen, diegeen ons dar van
 32. zouden informeren, ende dater selve aen ons daer
 33. off hadden rapport gedaen. Soo hebben wij geordonneert,
 34. ende gestatueert, ordonneerden ende
 35. statueren midts dezen, dat van nu voortaan niemandt,
 36. int schippers ambacht deser stadt, en
 37. sal ontfangen worden ten zy hij eerst, ende alvorens
 38. geleert, ende continuelijcken twee jaeren
 39. sal gevaeren hebben met eenen vryen schipper
 40. brengende daer aff, behoorlijck attestatie
 41. wel verstaende, dat hierinne, niet en selven
-
42. begrepen sijn de reeders ter zee vaerende, sonder
 43. aegelist, ende ter ..., hebben wij densegen
 44. ten saecken, der voorlezenen stadt van Antwerpen
 45. Desenleren, doen aen vangen, opden negensten december
 46. Inst jaer ons heeren almen schreeff 15 hondert
 47. Sessentnegentich, ende was onderteeckent

4.6.4 GA 4303 Schippers: 25 juli 1664

1. 21 july 1664
2. Geboden ende uitgeroepen
3. Bij mijnen heeren den ...
4. Borgemeesteren, schepenen,
5. Ende raed der stadt Antwerpen
6. Op den 30 july 1664
7. Alsoo de dekens oudermans ende gemijne
8. Supposten vant hoofambacht van de schippers
9. Alhier bij requeste hadden te kennen gegeven
10. Hoe dat eenighe poorters ende ingesetenen deser
11. Stadt hun daeghelijckx vervoorderen elhier t'employeren

12. Vremde schippers soo van mechelen
13. Als van ander steden ende plaetsen, soo wanneer
14. De selve binnen dese stadt met hunne schepen
15. Ledigh comen te liggen ende andersinds, een
16. Door de selve van andere plaetsen alst veir
17. Oft vlaemsche hooft, austruweel en diergelijcke,
18. Alwaer geene schippers en resideren noch
19. Schepen aen den ingesetenen aldaer toebehoren
20. Te winden en zijn, alhier te doen brengen
21. Hunne graenen, hoey salt en andere specien
22. Van goederen ende wasdom, voorbijgaende
23. Alsoo de supposten vander supplianten
24. Ambacht tot hunne marckelycke schade
25. En nadeel contrarie verscheyde ende ordonnantiën
26. Aen den selven ambachte voor
27. Desen verleent, om waer in te versien soo
28. Ist dat men van weggen als boven gebiet
29. Aen alle poorteren ende ingesetenen deser
30. Stadt van wat qualiteyt ofte conditie zij
31. Souden moghen wesen, dat zij in conformiteit
32. Van den ordonnantie van den 13^e juni vanden

-
33. Jaere 1617 niet en sullen vermogen te wercken
 34. Sullen oft t'employeren eenighe onvrye
 35. Schippers, niet wesende supposten van den
 36. Schippers ambachte deser stadt om alhier
 37. Te schepe te brengen oft te vervoeren
 38. Hunne goederen oft coopmanschappen
 39. uyt eenighe vleckken ofte plaetsen alwaer geene
 40. Schippers woonachtigs en sijn noch schepen
 41. Te vinden, aen ingesetenen aldaer toebehorende
 42. Maer wel dat sij sullen schuldighe
 43. Ende gehouden sijn daer toe t'employeren
 44. De vrije supposten van voor seyde schippers

45. Ambachte onder den gewoonelycken vrachtloon
46. Daer toe gesicht ende gestitueert
47. Op de pene van 25 guldens te
48. Verbeuren telcker reyse hij den schipper
49. Die contrarie deser eenighe goederen oft
50. Coopmanchappen als voorseyt is sal hebben
51. Ingelaeden oft gebrackt boven ende behalven
52. De verbeurte van sijnen vrachtloon, ende
53. Ten regarde van de gene die de selve onvrye
54. Schippers sullen hebben te werk gestelt ofte
55. Gebruyckt gelijke pen van 25
56. Guldens te beheeren als naer ouder gewoonte
57. ... geresolveert in de vergaedinghe van
58. Den midendagschen ... op den 25 july 1664

4.7 Besluit

Antwerpen was uitgegroeid tot een van de grootste handelssteden van Europa, maar kende een grote achteruitgang onder Spaans bewind. De Spaanse heersers beschermden het katholieke geloof en onderdrukten de opkomst van het Protestantisme in de Nederlanden. De ontevredenheid van de bevolking kwam tot uiting tijdens de beeldenstorm in 1566. Vervolgens kwamen de Nederlanden openlijk in opstand tegen de Spaanse onderdrukkers. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog die volgde, was Antwerpen vaak het slachtoffer van opstanden, muitende troepen en gruwelen. De verovering van de Scheldestad door Alexander Farnese in 1585, maakte definitief een einde aan de welvaart. Rijke kooplieden en vele intellectuelen verlieten Antwerpen en trokken naar de Noordelijke Nederlanden. Zij zouden later een grote rol spelen in de Indische Compagnieën. De resterende kooplieden en de overblijvende industrie specialiseerden zich in het vervaardigen en verhandelen van luxegoederen.

Ondanks de onrust, kreeg de organisatie van het lerarenambacht onder het Spaans bewind vorm. In de tweede helft van de 16^{de} eeuw was er duidelijk een opkomende interesse in de opleiding van de mensen. Waar vroeger enkel ervaring en praktische kennis in de belangstelling stond, werd ook aandacht besteed aan theoretische kennis. Er waren vele

scholen waar de kinderen leerden lezen, schrijven, rekenen en boekhouden. Talen werden ook aangeleerd in de kosthuizen. De voorzieningen om te leren waren nog steeds volop aanwezig. Er waren echter geen meesters die zeevaartkunde onderwezen. Toch niet onder toezicht van de Sint-Ambrosius gilde, want in de privésector was wel sprake van enig zeevaartkundig onderwijs. Michiel Coignet gaf privéles aan kooplieden en officieren. Misschien waren er nog andere geleerden die dit deden, maar dit is moeilijk te bewijzen. Het was ook mogelijk om kennis te vergaren buiten het klaslokaal. Wiskundigen en andere intellectuelen schreven handboeken om de mensen de mogelijkheid te geven hun theoretische kennis uit te breiden. Dit geldt ook voor de zeevaart. Vóór 1585 was er voor handboeken en instrumenten een goede markt in Antwerpen. Dankzij de evolutie van de drukkunst hadden de mensen gemakkelijker toegang tot handboeken. Zo was het handboek voor navigatie van Michiel Coignet ter beschikking, op voorwaarde dan de geïnteresseerde kon lezen. Deze evolutie werd echter in de kiem gesmoord toen de Staatse rebellen de Schelde afsloten ten gevolge van de val van Antwerpen in 1585. Het leren van theoretische zeevaartkunde had zijn nut verloren. Indien schippers zich meer wilden scholen in de zeevaartkunde konden zij uitwijken naar de kuststreken, Spanje, Zeeland of Frankrijk. Na 1585 waren de jezuiten nog de enigen die een zeker wiskundig onderwijs verschaften.

Vóór 1585 was een goede kennis van de kustlijnen en oevers van groot belang voor de schippers. Om te vermijden dat belangrijke informatie verloren zou gaan, maakten zij aantekeningen. Dit waren schetsen van een bepaald gebied waar wat tekst stond bijgeschreven. Schippers wisselden deze informatie onderling uit. Door de sluiting van de Schelde door de Staatse rebellen in 1585, was de stad niet meer toegankelijk voor grote zeeschepen. De schippers, alsook de scheepstimmerlieden, moesten zich aanpassen en concentreerden zich voortaan op de binnenvaart. Een schipper mocht geen tweede ambacht uitvoeren, dit zorgde er onder andere voor dat het werk beter werd verdeeld. In 1596 werd de leertijd vastgesteld op twee jaar.

Eind 16^{de} eeuw werden er in Antwerpen en Duinkerke admiraliteiten opgericht. Deze waren verantwoordelijk voor de beveiliging van de kustwateren. De admiraliteit van Antwerpen moest ook waken over de veiligheid op de Schelde. Er waren aanwervingsbureaus in beide havensteden, er werd ook aandacht besteed aan de bekwaamheid van de zeelui. Gegoeede jongelui werden aan boord klaargestoomd voor de functie van officier.

In de 17^{de} eeuw was het onvrije schippers nog steeds verboden goederen te laden of te lossen in Antwerpen. Vermoedelijk veranderde er weinig in verband met de opleiding ten opzichte van de 16^{de} eeuw.

5 Oostenrijkse periode (1714 – 1794)

5.1 Inleiding

In de Oostenrijkse periode werd Antwerpen getekend door periodes van oorlog en onrust. In de historische schets komt de algemene situatie in Antwerpen aan bod, alsook het optreden van de overheid in verband met internationale handel. Zoals in de vorige hoofdstukken, worden ook hier het lerarenambacht en het schippersambacht besproken. Vervolgens worden de koloniale handelsreizen in de Zuidelijke en de Noordelijke Nederlanden vergeleken. Dan volgen de transcripties van de archiefstukken en eindigt dit hoofdstuk met een besluit.

5.2 Algemene historische schets

In het algemeen was de 18^{de} eeuw een tijd van oproer en oorlog. De macht werd betwist tussen Oostenrijk, Holland en Frankrijk.¹¹³

Na de Spaanse Successieoorlog¹¹⁴, keerde de rust rond 1720 tijdelijk terug, en de Antwerpse kooplieden begonnen zich in koloniale reizen te interesseren. Investeerders uit Gent, Brugge en Oostende hoopten ook deel te nemen aan deze handel met Azië en China.¹¹⁵ Twee derden van het kapitaal dat in deze reizen werd geïnvesteerd was Zuid-Nederlands, waarvan zo'n 75 % uit Antwerpen afkomstig was.¹¹⁶ In 1723 werd in de Oostenrijkse Nederlanden een Indische compagnie opgericht. De hoofdzetel bevond zich in Antwerpen, maar omdat er nog steeds geen vrije vaart was op de Schelde, moesten de schepen van deze compagnie de Oostendse haven aandoen. Dit was het begin van de Oostendse Compagnie. De Hollanders vreesden de concurrentie van Oostende en zetten druk op de Oostenrijkse keizer, zodat deze maatregelen zou nemen. Karel VI schorste in 1727 de handel met Indië in de Oostenrijkse Nederlanden. Deze schorsing was initieel voor negen jaar, maar werd van permanente aard in 1732. Sinds 1732 was de stad Antwerpen in verval. De Schuyter schrijft: "Antwerpen gaf in de 18^{de} eeuw de indruk van een dode stad".¹¹⁷

113 Prims, F., Het historisch gebeuren. In *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952.

114 Voor zijn dood benoemde Karel II van Spanje Philips d'Anjou als troonopvolger. Deze beslissing werd niet goed ontvangen door de omringende machten, met oorlog als gevolg.

115 Enthoven, V., Dan maar oorlog! De reactie van de republiek op de Oostendse Compagnie, 1715-1732. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005. p. 136.

116 Parmentier, J., Antwerpen, "eigen interview", 21 mei 2012.

117 De Schuyter, J., Het volksleven. In *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952. p. 386.

Na de dood van Karel VI in 1740, volgde zijn dochter Maria-Theresia van Oostenrijk hem op. De Oostenrijkse Nederlanden probeerden een zekere neutraliteit te handhaven ten opzichte van de omringende machten. In 1744 maakten de Fransen hier een eind aan en rukten op naar Antwerpen.¹¹⁸ Tijdens de zogenaamde “guerre des dentelles”, bezetten de Fransen Antwerpen van 1746 tot 1748. Met de Vrede van Aken in november 1748, kwam Antwerpen weer onder Oostenrijks bewind met keizerin Maria-Theresia op de troon. Antwerpen kende weer betere tijden tijdens het bewind van deze geliefde keizerin, maar de vrije vaart op de Schelde bleef uit. In 1780 besteedde Jozef II, de zoon van Maria-Theresia, de Oostenrijkse troon. Hij zorgde niet voor de opening van de Schelde, maar raadde de bevolking aan om via Oostende handel te drijven. Het weinig diplomatische optreden van Jozef II zorgde voor oproer in de Oostenrijkse Nederlanden. In 1790 volgde Leopold II zijn broer Jozef II op. Vier jaar later, in 1794, veroverden de Fransen de Oostenrijkse Nederlanden, en dus ook Antwerpen. Zij beloofden het volk zelfbestuur en vrijheid.¹¹⁹

5.3 Lerarenambacht

Ondanks de vele tegenslagen, werd Antwerpen "de stad der scholen" genoemd.¹²⁰ Het lager onderwijs gebeurde in de "Duitse scholen" en was betalend. Het onderwijs was nog steeds niet verplicht in de Oostenrijkse Nederlanden, ondanks de Generale Ordonnantie¹²¹ van 1774. Deze werd in de Zuidelijke Nederlanden niet toegepast.¹²² Na het basisonderwijs konden de jongeren naar het middelbaar onderwijs in de colleges. De kinderen leerden er godsdienst, lezen en schrijven en de beginselen van de rekenkunde. Kortom, het systeem bleef hetzelfde als in de 16^{de} en 17^{de} eeuw. De jezuïeten bleven kosteloos onderwijs verschaffen tot hun afschaffing in 1773.¹²³ Zij leidden de elite van de maatschappij op en leefden van vrijwillige bijdragen. Tussen de tweede helft van de 17^{de} eeuw en eind 18^{de} eeuw, vermeldt de Groote geen navigatieonderricht. Wel vooral godsdienst, schrijfleur en een weinig wiskunde.

118 Schöffers, I., van der Wee, H. en Bornewasser, J.A., *De Lage Landen van 1500 tot 1780*. Brussel: Elsevier, 1983. pp. 292 – 293.

119 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Antwerpen: Omega, 1952. pp. 13 – 18.

120 de Groote, H., *Onderwijs en geestelijke stromingen. Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952. p. 348.

121 Met de Generale Ordonnantie uitgevaardigd door Maria Theresia op 6 december 1774, werd de jongeren schoolplichtig.

122 Frison, E., *Onderwijs en beoefening der natuurwetenschappen (1795 – 1909)*. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. p. 479.

123 Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Antwerpen: Omega, 1952. p. 14.

In november 1775 werd de Koninklijke militaire academie in Antwerpen opgericht. Hier werden echter enkel landtroepen opgeleid. Wanneer in 1776 de eerste leerlingen werden ontvangen, werd een onderscheid gemaakt tussen kinderen van officieren - cadetten -, en kinderen van onderofficieren en soldaten: "Zij droegen een uniform en kregen onderricht in: Frans, Duits, Latijn, algemene geschiedenis, wiskunde en militaire wetenschappen voor de cadetten; Duits, Frans, militaire exercitie enz., voor de anderen".¹²⁴

5.4 Schippersambacht

Op het gebied van schipperswezen was er niet veel veranderd, de Schelde was nog steeds gesloten voor zeeschepen. De Antwerpse schippers waren nog voornamelijk binnenschippers.¹²⁵ In 1718 bedroeg het ambachtsgeld dat de schippers moesten betalen twee gulden per maand. Indien hier niet aan werd voldaan, riskeerde de schipper een boete (zie transcriptie 5.6.2, lijn 4 - lijn 6).¹²⁶

Soms gebeurde het dat de dekens¹²⁷ van het schippersambacht vrije schippers waren. Zij moesten hun brood verdienen met het uitbaten van hun schip. Wanneer zij hun verplichtingen als deken moesten nakomen konden zij zelf niet varen. Zij zouden dan op vreemde schippers of knechten moeten vertrouwen om de koopman te dienen met hun schip. Dit was vaak nadelig. Daarbij moest een schipper volgens de ordonnantie van 1617 zijn eigen schip voeren, om schade door derden te voorkomen. Het dekenschap bleek nadelig voor de financiën van de schipper. De Raad van Antwerpen heeft dan op 6 september 1710 beslist het dekenschap te beperken tot één jaar. Na een jaar zou de raad nieuwe mensen benoemen om de dekens te vervangen die het dekenschap verlieten (zie transcriptie 5.6.1).¹²⁸

124 de Groote, H., *Onderwijs en geestelijke stromingen. Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952. p. 362.

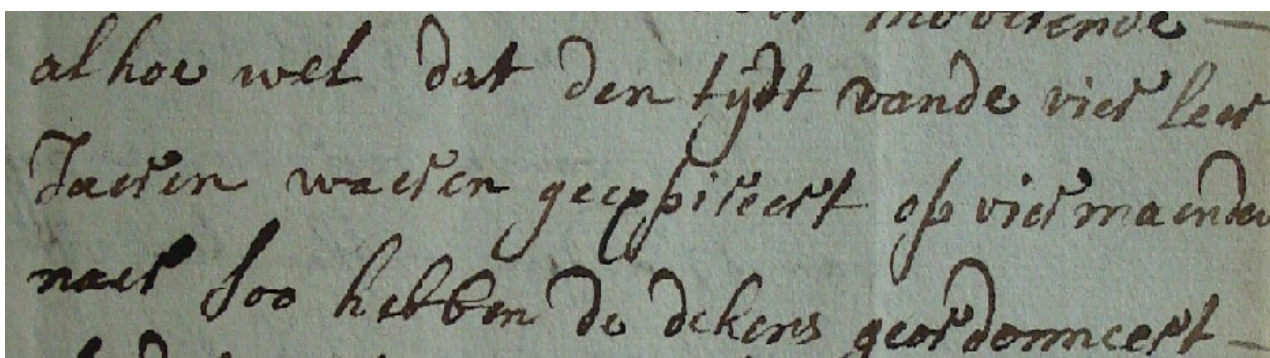
125 de Groote, H., *Onderwijs en geestelijke stromingen. Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952. p. 362.

126 Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 25 januari 1718.

127 Een deken staat aan het hoofd van de gilde.

128 Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 6 september 1710.

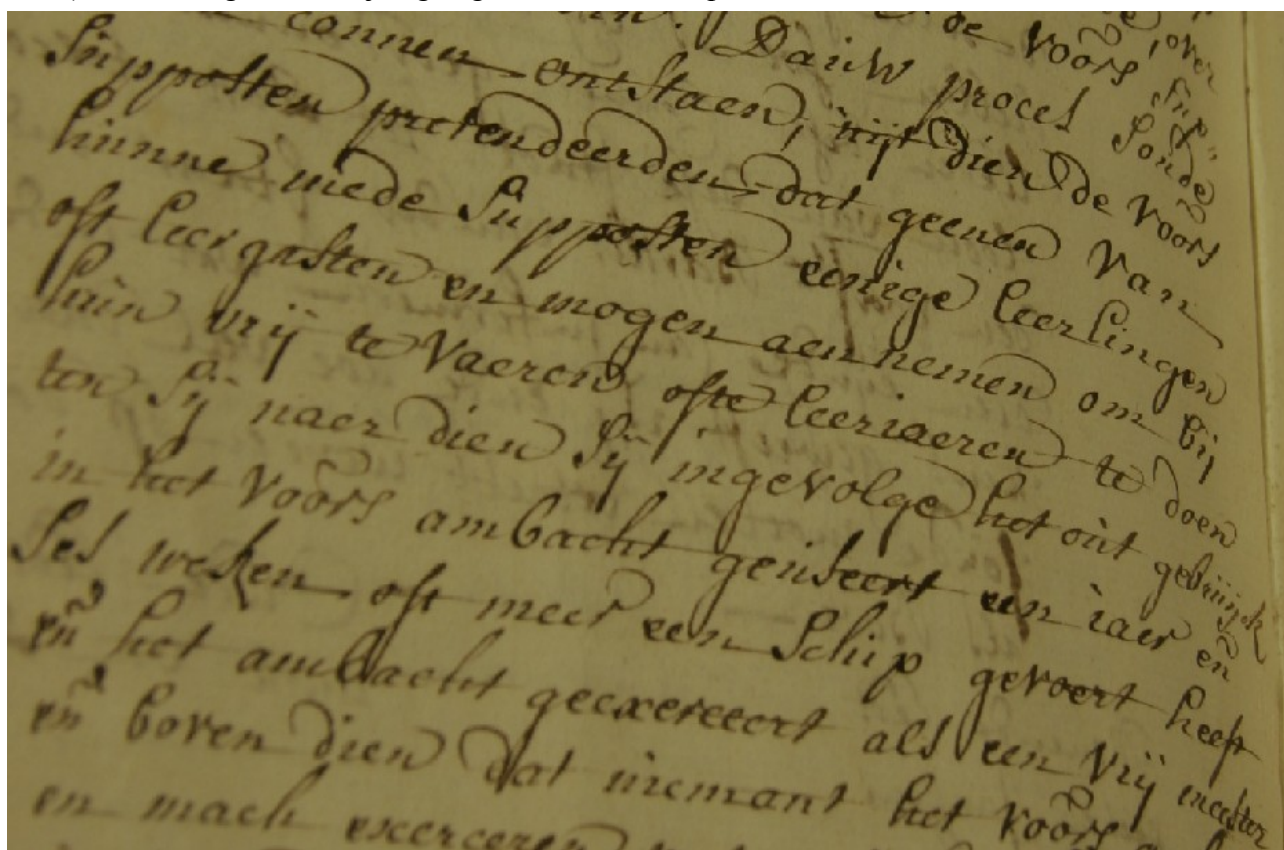
De leerperiode was in 1718 al verlengd tot vier jaar (zie fig. 5.4.1).¹²⁹ Dit is het eerste vonnis dat ik tegenkwam in de archieven, waarin vier leerjaren werden vermeld.



Figuur 5.4.1: Vonnis 21 mei 1718

Bron: zelfgenomen foto uit Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1718. Transcriptie, zie 5.6.3, lijn 11 – lijn 13

De meester moest aan zekere voorwaarden voldoen voordat hij enige leerlingen mocht opleiden. In een document van 1741 wordt vermeld dat de meester pas leerlingen mocht aannemen, indien hij zelf één jaar en zes weken het bevel had gevoerd over een schip (zie fig. 5.4.2).¹³⁰ Ik heb geen aanwijzingen gevonden voor de periode vóór 1741.



Figuur 5.4.2: Vonnis 27 januari 1741

Bron: zelfgenomen foto uit Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 27 januari 1741. Transcriptie, zie 5.6.5, lijn 18 – lijn 25

¹²⁹ Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1718.

¹³⁰ Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 27 januari 1741.

Vaak werden goederen beschadigd of verminderd in waarde. Daarom eisten de kooplieden meer en meer een zekere bekwaamheid van de schippers en hun bemanning. Zo werd op 21 mei 1722 door de dekens van het schippersambacht geordonneerd, dat de schipper verantwoordelijk zou worden gesteld en de schade zou moeten vergoeden (zie transcriptie 5.6.4, lijn 7 – lijn 9).¹³¹

Tijdens een onderzoek van de Oostenrijkse regering in 1738, moesten alle verschillende ambachten opgeven hoeveel meesters, knechten en leergasten er op dat moment in Antwerpen waren. Hieruit blijkt dat er tachtig meesterschippers in de stad waren, maar er waren er slechts drieëndertig actief. De oorzaak was dat het weinige werk van de vrije schippers werd ingepikt door schippers van het platteland, die onwettig lading vervoerden. Het schippersambacht telde in die periode slechts drie leergasten.¹³²

Een leerling moest meestergeld betalen. Dit was de som die de leerling aan de dekens van het ambacht moest betalen om het ambacht te mogen leren. In het koninklijke decreet van 29 maart 1751 werd verwezen naar de ordonnantie van 9 februari 1690, waarmee het meestergeld op 200 gulden werd gefixeerd (zie transcriptie 5.6.6 lijn 13 – lijn 17). In dit decreet werd ook een uitzonderlijke vrijstelling van opleiding gegeven aan ene Egidius Parijs. Deze man had deze vrijstelling bekomen via een notaris.¹³³ In Antwerpen moesten leerlingen in 1757 minder meestergeld betalen dan in andere steden, zoals Brussel. Hierdoor waren inwoners van deze steden geneigd naar Antwerpen te trekken, om daar schipper te worden. Dit fenomeen was schadelijk voor de Antwerpse schippersfamilies, waarvoor deze vreemde schippers extra concurrentie betekende. Het ambacht had ook meer fondsen nodig om infrastructuur te bekostigen en om leden met tegenslag bij te staan. Zo schreef de kamer van het schippersambacht te Antwerpen op 29 januari 1757 een brief naar de Raad van Antwerpen, om het meestergeld tot 500 gulden te verhogen. Dit was het bedrag dat toen in Brussel gevraagd werd (zie transcriptie 5.6.7).¹³⁴

De weg van leerling, of leergast, tot vrije schipper was lang en gereguleerd. Een leerling moest in 1760, nadat hij het meestergeld had betaald, bepaalde regels respecteren. Indien een schipper een knecht vroeg om mee te varen en deze zei toe, dan mocht hij de volgende drie

131 Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1722.

132 Stadsarchief Antwerpen: GA 4006 Gebonden stukken ingekomen ingevolge het onderzoek omtrent de ambachten bevolen door de Regering: 1738.

133 Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 29 maart 1751.

134 Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 29 januari 1757.

maanden niet met iemand anders meevaren. Hij mocht ook niet gaan varen voordat de schipper in kwestie aan zijn reis begon. Knechten die een aanbod van een schipper weigerden, mochten niet varen tot de schipper in kwestie terug was van zijn reis.¹³⁵ Deze regels werden door de dekens van het schippersambacht van Antwerpen vastgelegd met de ordonnantie van 11 februari 1760, ten gevolge van klachten van vrije meesters (zie transcriptie 5.6.8, lijn 9 – lijn 19). Deze maatregel werd waarschijnlijk genomen om te voorkomen dat de knechten te vrij zouden zijn in het kiezen van een plaats aan boord. In ruil voor de kennis die leerknappen opdeden aan boord bij een vrije meester moesten zij zich aan de regels houden.

“Bij soo verre dusdanige knechte eenige de minste
Fraudens quaems te begaen ende daer over worde aange...
As de majestijts comptoiren, dat dusdanige
Knechts instantelijck sulle wegh gezonden worden
Ende bij geene schippers tot ambacht aangenomen
Word sij voor schippers knechts ofte maet”.¹³⁶

Elke vorm van fraude werd zwaar bestraft. Als een knecht werd aangeklaagd, kon deze worden weggestuurd. Hierna mocht hij door geen enkele schipper meer in dienst worden genomen. Diefstal aan boord werd ook zeer zwaar bestraft, zo blijkt uit het vermelde vonnis van 8 oktober 1770 (zie transcriptie 5.6.9, lijn 10 – lijn 15).

5.5 Professionalisatie in de Nederlanden

Zoals eerder vermeld werd in de Noordelijke Nederlanden meer aandacht besteed aan de zeehandel dan in Antwerpen. De kooplieden investeerden daar in grotere schepen, met de bedoeling lange reizen te ondernemen naar onder andere Indië. Deze schepen hadden veel bemanning nodig, en het scheepsvolk bestond vaak uit buitenlanders. De Nederlanders waren vaak onwillig om dit harde en slechtbetaalde werk te doen. De expedities naar Indië kostten enorm veel geld, het was belangrijk dat de gezagvoerders bekwaam waren. Deze professionalisering kwam ook voor in de Zuidelijke Nederlanden, maar met een vertraging van ongeveer 100 jaar ten opzichte van het noorden. De onrust en oorlogen in het zuiden

135 Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 11 februari 1760.

136 Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 8 oktober 1770.

zouden dit kunnen verklaren.¹³⁷

De stuurmannen van de Oost-Indische Compagnie moesten aan bepaalde voorwaarden voldoen. Er werd ten eerste van hen verwacht dat zij het schip goed kenden. Ten tweede moesten zij een goede praktische kennis hebben van de vaarwateren en van de theorie van de zeevaart. Een stuurman moest goed kunnen werken met de instrumenten die toen ter beschikking stonden, namelijk de octant¹³⁸, de sextant¹³⁹ en kompassen. Hij moest zijn observaties kunnen gebruiken om breedte, azimuth van de zon, koersen en posities te berekenen. In de praktijk vergaarden zij een goede praktische kennis, maar velen begrepen de theorie niet. Nieuwe concepten en instrumenten werden maar traag opgenomen in de dagelijkse taken aan boord. De admiraliteit van Amsterdam besliste in 1749 commandeurs en luitenanten verplicht te onderwerpen aan een examen alvorens ze promotie kregen. Stuurmannen moesten al eerder tijdens hun leerperiode een journaal bijhouden waarin zij bepaalde zaken moesten vermelden. Deze maatregel werd genomen door de "Orde wegens het houden en schrijven der Dagregisters" bij de Oost-Indische Compagnie. Op de linkerpagina werden datum en informatie geschreven die belang hadden voor de navigatie. De rechterpagina was verdeeld in kolommen waar precieze informatie over etmaal op zee, koers, gisbreedte, gegiste lengte enz. stond. Door het nakijken van het journaal konden de examinatoren¹⁴⁰ beslissen of de navigatie op een correcte manier was gedaan.¹⁴¹

Een dergelijk systeem was er niet in Antwerpen in de 18^{de} eeuw. Er werden in die periode scheepsjournaals gemaakt tijdens de reizen van de Oostendse Compagnie naar China en Indië, maar dat waren geen Antwerpse schepen.¹⁴² De schepen van de Oostendse Compagnie hadden vaak nood aan veel bemanning. Op de grotere schepen waren meer dan 22 man per 100 ton aanwezig. De bemanning bestond voor 50 tot 70 procent uit officieren. Door de snelle opkomst van de grote vaart, was er een groot tekort aan bekwame zeelui in de Zuidelijke Nederlanden. Kapiteins waren dan ook vaak van buitenlandse afkomst, meestal Engelsen. De kennis van deze buitenlandse kapiteins werd progressief overgedragen op de

137 Symoens, H., Gent, "eigen interview", 27 april 2012.

138 Istrument gebruikt voor het meten van de verticale hoek tussen de horizon en een hemellichaam. De octant heeft een gradenboog van 1/8 deel van een cirkel.

139 Istrument gebruikt voor het meten van de verticale hoek tussen de horizon en een hemellichaam. De octant heeft een gradenboog van 1/6 deel van een cirkel.

140 Deskundigen in de wiskunde en de zeevaartkunde.

141 Crone, E., *Cornelis Douwes, 1712-1773: zijn leven en zijn werk, met inleidende hoofdstukken over de navigatie en zeevaart-onderwijs in de 17^{de} en 18^{de} eeuw*. Haarlem: Tjeenk Willink, 1941. p. 5, p. 6, p. 17, p. 31

142 Asaert, G., Antwerpen, "eigen interview", 2 april 2012.

minder ervaren Zuid-Nederlandse zeelui. De Oostendse Compagnie engageerde in 1723 een docent, Jean-Baptist Vincent. Hij moest de Zuid-Nederlandse officieren kennis van de navigatie bijbrengen. Deze aanstelling in Oostende heeft maar twee jaar geduurd.¹⁴³

Er waren verschillende manieren om de kennis te vergaren die nodig was om tot stuurman op te klimmen. Zo leerden in de 18^{de} eeuw, en ook eerder, de zeelieden het vak door te kijken naar degenen die een hogere rang hadden. Zij leerden met de instrumenten werken door te observeren en door vragen te stellen, die de stuurman graag beantwoordde. Er werden ook verscheidene leerboeken, zogenaamde Schatkamers, ter beschikking gesteld van begaafde wiskundigen en zeevaarkundigen. In de Noordelijke Nederlanden waren vooral de boeken van Klaas Hendriksz Gietermaker (geboren in 1621) en Klaas de Vries (18^{de} eeuw) heel populair. Het werk van de Vries, "Schat-Kamer ofte Konst der Stier-Lieden", verscheen voor het eerst in 1702 in Amsterdam en werd later enkele malen herdrukt. Gietermaker bracht al eerder zijn "Vergulde Licht der Zeevaard" uit in 1660 te Amsterdam. Dit laatste werk werd als de bijbel van de zeelui beschouwd en werd nog veel gebruikt in de 18^{de} eeuw. Een leerboek bevatte niet louter theorie. Het was een interactieve manier om de navigatie te leren. De auteur gaf een stukje theorie zonder te veel in detail te treden en gaf vervolgens enkele oefeningen zodat de leerling ook de praktijk kon leren. Het waren als het ware lessen op papier, didactisch opgesteld om het leren te vergemakkelijken. Afhankelijk van het niveau van de zeeman in verband met taal en wiskunde maakte deze ook eigen aantekeningen.

Vaak misten de stuurlieden de nodige wiskundige voorkennis om de redenering, die vaak ingewikkeld was, achter formules en regels te begrijpen. De meesten leerden dus de regeltjes van buiten en pasten deze dan toe. Gietermaker was zich hiervan bewust en behandelde in zijn boek specifieke gevallen. Het probleem was dat een zeeman die een regel vergat, deze niet door logische redenering kon terugvinden. Hoge officieren namen het hun stuurmannen kwalijk dat zij regels toepasten zonder te begrijpen waarom. Zo kwam het voor dat zij hun kennis verkeerd toepasten, wat tot fouten leidde. In 1787 konden de stuurlieden worden opgedeeld in drie categorieën:

- 1) Zij die de regels die zij geleerd hadden toepasten zonder de theorie erachter te verstaan. Dit was de meest voorkomende categorie.
- 2) Stuurlieden die een goed beeld konden vormen van de navigatie en die deze konden toepassen op alle situaties. Zij hadden enige notie van driehoeksmeting maar kenden de

143 Parmentier, J., *Oostende & Co.* Gent: Ludion, 2002. p. 24, pp. 25 – 27, p. 46.

bewijzen niet van de geleerde formules.

3) De zeelieden die de navigatietheorie kenden en ook konden toepassen in de praktijk. Dit was de minst voorkomende categorie.¹⁴⁴

5.6 Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen

5.6.1 GA 4303 Schippers: 6 september 1710.

1. Alsoo in sijnen majesteyt souverijnen
2. Raede geordonneert in desen sijnen lande ende
3. Hertogdomme van brabant Requeste
4. Gepresenteert van wegens Jan Hys dienende
5. Opperdeken van het hoofd ambacht
6. Van de schippers der stadt Antwerpen
7. Innehoudende soo dat sy benefens
8. Franciscus Coppert sijnen onderdeken in
9. Hadden bedient het dekenschap van hunnen
10. Ambachte eenen tijdt van omtrent de
11. Drye jaeren, ende middeler tijdt achtervolgt
12. Ende geobserveert alle de breedte ende
13. Achterkaeden ten dienste van zyne majesteyt
14. Gehouden, ende alsoo den suppliant
15. Ende zynen onderdeken waeren schippers
16. Die met hunne schepen hun broot moesten
17. Winnen ende t'allen tijden hun gereet
18. Moesten vinden om den coopman te dienen
19. Op alle gewesten, ende de bestieringe
20. Van hunne schepen selfs in persoon moesten
21. Doen t'gene sij duerende den voorst
22. Dienst niet en hadden comen doen maer
23. Op vremde knechten betrouwen vallende
24. Tot hunne seer sekaere disavantagie

¹⁴⁴ Crone, E., *Cornelis Douwes, 1712-1773: zijn leven en zijn werk, met inleidende hoofdstukken over de navigatie en zeevaart-onderwijs in de 17^{de} en 18^{de} eeuw*. Haarlem: Tjeenk Willink, 1941. pp. 19 – 21, pp. 25 – 27, pp. 41 – 42.

25. De welcke hun eyndelinge en soude strecken
26. Toto totale ruïne vande familie, ... dien
27. Dat het dekenschap voor hun te lanck
28. Continueerde want voor desen t'zelvde
29. In hunnen tegarde van jaere te jaere

30. Hadde verandert ende vermaeckt ger..
31. Ende waer over aen hunnen ambachte
32. speciale ordonnantie was verleent inde
33. Jaere 1617: volgens het extract aldaer
34. Mede gaende men gelooffde uijt dien
35. Eenen schipper altijdt sijnen affaires selfs
36. Moesten doen, want anders te groote
37. Schaede door vremde knechten conde
38. Onderstaen niet alleenlijck aen hunne schepen
39. Maer oock aende coopliede goederen, waer
40. Mede zij gelaeden werden, het was oock
41. Soo, dat het aenden ambacht geschadelijck
42. Viel het lanckdurige dekenschap, ...
43. Dien dat den ambachte het daer doore
44. Ontbloot vondt van behoorlijck getal
45. Van oude dekens ten dienste vanden
46. Ambachte in alle voorvallende occurentien
47. Ende affairen vanden ambachte, t'gene
48. In meerder persoonen zoude bestaen,
49. Waert dat de veranderinge van jaere
50. Te jaere geschiede, niettegestaende
51. Den consulate oft magistrature niet
52. En veranderde, waer door sijne majesteyt
53. Niets en soude comen te leyden, want
54. Deselve den dienst zoude vinden indien
55. Deken die jaelycx bijde magistraet
56. Gecosen zoude worden, ende oock met
57. Vallen Yver den voorst dienst zoude worden

-
58. Gedaen waer omme den suppliant hem
 59. Hoorde tot den ... raede,
 60. Oodtmoedelyck biddende ten eynde den
 61. Zelfen gelieffde gedient te wesen aen
 62. Wethouderen van Antwerpen t'ordonneren
 63. Vant het dekenschap der supplianten
 64. Ambacht te veranderen ende te vermaecken
 65. Ende dat deselve wethouderen aen hun
 66. Supplianten zouden inningen over te (wsl inaugureren)
 67. Brengen nieuwe oft andere personen
 68. Uijttten ambacht, om bij de zelve wethouderen
 69. Daer uijt gecosen te worden
 70. Zodanige personen als dezelve souden
 71. Oordelen te conveniëren tot het dekenschap
 72. Van hunnen ambachte, ende mede
 73. Te ordonneren, dat de zelve veranderinge
 74. Vant dekenaeet alsoo van jaere tot jaere
 75. Soude moeten geschieden. t'hoff' geve
 76. Voorst aengemerckt, ende alvoren hier
 77. Op gehad hebbende d'advies van de wethouderen
 78. Van Antwerpen genegen
 79. Wesende te oodtmoediger bede oude
 80. Supplicatie der supplianten, geen
 81. De voorschrene wethouderen geordonneert
 82. Ende ordonneert midts desen van het
 83. Dekenschap der supplianten ambacht
 84. Hier boven breeder vermelt te veranderen
 85. Ende te vemaecken, ende de zelve supplianten

-
86. Inningen over te brengen nieuwe oft
 87. Andere personen uijt hunnen ambachten
 88. Om beyde voornoempde wethouderen
 89. Daer uijt gecosen te worden soodanighe

90. Personen als deselve sullen oordelen te
 91. Conveniëren tot het dekenschap van hunne
 92. Voorschrevenen ambachte ende de veranderinge
 93. Vant voorschreven dekenaeet alsoo
 94. Van jaere tot jaere te geschieden, Author
 95. Voorders de voorschrevene wethouderen
 96. Om dusdanige deken van alle ambachten
 97. Ingelycke occurentien te mogen dispensereren
-
98. Oft laeten affgeven ende anders inplaetse
 99. Te mogen nomineren ten dienst van
 100. Zyne majestijt, hun dar over verleende
 101. Dese tegenwoordige acte, aldus gedaen
 102. Binnen brussele ouder het cachet secreet (geheime zegel)
 103. Van sijne majesteyt den sesden september
 104. Seventienhondert thien was gearapheert ende
 105. Onderteeckent met het cachet secreet
 106. Van sijne majesteijt
 107. In gouden hostie
 108. Daer onder opgedruckt

5.6.2 GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 25 januari 1718

1. Op heden den 25 january 1718 soo is de camer vergaedert
2. Geweest so dienenden als ouden eedt over Jan Pen
3. Die voor desen adde gekregen het facteurschap van mechelen
4. Ende dermonde midts dat hij soude in het ambacht komen
5. Ende betaelen sijn ambachts geld in paeyementen
6. Te weten alle maenden twee guldens en alsoo dito
7. Pen de factinleye heeft gedient salvo insto twee
8. Jaeren ende in foute is gebleven van betaelinghe
9. De voorst twee guldens sonaers soo hebben de dekens geraede
10. Gevonden de selve voorst factenleye te confereren
11. Jan Jacobns lauleysens sijn leven midts hij sal

12. Betaelen ten behoeve van den ambachte een pistool
13. Wissel geldt inden verstaende nochtans dat der voors lauleysens
14. De selve officie niet maer en woude bedienen soos al
15. Hij gehouden sijn de dekens des maenten van te voren
16. Te wete te doen om als dan een ander oude plaets te stellen

5.6.3 GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1718

1. Op heden den 21 mei 1718 soo is de camer
2. Vergaert geweest soo dienende als ouden eedt
3. Ten versoeke van willem van elsen filius
4. Willen ... questie die der was met
5. Sijn cossijn om vrij te vaeren het is nu
6. Soo datter eenighe questie met den grootvader
7. Omstaen tvrachten die hij in sijne prefferentie (?)
8. Van de dekens heeft gealligeert met bij voeinghe als
9. Dat hij hem in sijn schip niet meeren wilden
10. Om reden hem hier over moverende
11. Al hoe wel dat den tijdt vande vier leerjaeren
12. Waeren gecspireert op vier maenden
13. Naer soo hebben de dekens geardonneert
14. Als dat willem van elsen den jonghen
15. Nogh sal moeten een jaer vaeren bij eenen
16. Vrijen schipper voor sijnen tijdt sal voldaan
17. Sijn ende dat op condoncie (?) als datter
18. Geene claghten en moghen te geschieden
19. Ofte anders als dat men den voornaam
20. Elsen junior (?) zijnen vrijdom sal comen te
21. Verliesen ... op onse camer den 21 mij 1718

22. Dienenden eedt
23. Josephis kommekens
24. Thomas van Herentals

- 25. Jan van dam
- 26. Onden eedt
- 27. Joos bael
- 28. Peter blom

5.6.4 GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek 21 mei 1722

- 1. Op heden den 21 may 1722 soo is de camer vergadert geweest
- 2. So dienende als ouden eedt over het ertmacken het veer (=hard maken?)
- 3. Op Rotterdam in de plaets van endriek machilsens ende
- 4. Het selve gevallen aen dilis de wolf voer den resterende
- 5. Tijd van drij jaeren op dese condietie dat den zelven
- 6. Van schipper sal moeten den voornoemden voldoen
- 7. Zonder uyt te scheijden in de verstaende datter niemant
- 8. Sal mogen mede hutsen (varen) dan de gene daer toe bequaem
- 9. Is om de coopmans ende passagiers wel te dienen
- 10. Ende daer en boven datter eenige clachten quamen aen
- 11. De dekens van de coopliden dat hun goedt binnen
- 12. Hunne schepen geschaedight ofte vermindert werde bij
- 13. Foute van den schipper sal daer voor moeten verandert
- 14. Worden ende de schade voldaan ende boven dien
- 15. Sullen onderworpen sijn aan sulcken correctie als
- 16. De dekens sullen goedt vinden ende ordonneren
- 17. Aldus gedaen op onse camer actum ut forgera

- 18. Dienende eedt
- 19. Jacobus de mey
- 20. Jan van dam
- 21. Peeter blom
- 22. Jan de clijn
- 23. Jan joseph dierxsens

24. Ouden eedt
25. Joos bael
26. Jacobus coppaert

5.6.5 GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 27 januari 1741

1. Alsoo daer questien en geschillen waeren
2. Ontstaen sussen de gemijne supposten van
3. Het schipper ambacht alhier ter eenre en
4. Anthonius dauw ter andere over seker
5. Wettelijck verbodt bij die voors gemijne supposten
6. Op den 27 january besteden doen
7. Aan diet dekens van hunnen ambachten ten
8. Eijnde van niet aen te reeckenen eenigen
9. Leercnaep of leerlinck op den naem ende
10. Bij den voors anthonius dauw om bij hem
11. Vrij te vaeren als mede van hem Dauw
12. Niet te admitteren in ofte tot de beurttten
13. Met het schip bij hem doen cloppen quansuys (=zogenaamd)
14. Al ofte het selve aan hem toebehoorde, over
15. Welck gedaen verbot tussen de voors supposten
16. En den voornaam Dauw proces soude
17. Hebben connen onstaen uyt dien de voors
18. **Supposten pretendeerden dat geenen van**
19. **Hunne mede supposten eenige leerlingen**
20. **Of leergasten en mogen aannemen om bij**
21. **Hun vrij te vaeren ofte leerjaeren te doen**
22. **Ten sij naer dien sij ingevolge het out gebruick**
23. **In het voors ambacht geuseert een jaer en**
24. **Zes weken oft meer een schip gevoert heeft**
25. **En het ambacht geexerceert als een vrij meester**
26. En boven dien dat niemant het voors ambacht
27. En mach exerceren met eenigh schip waer
28. In imanden anders vaert oft deel in heeft

29. Oft gewin oft profijt van recht of trech(t)en
30. Sal onvrij inden voors ambacht zijnde
31. Aan den voors Dauw sijn schip geclopt zijnde
32. Door den deken vant voors ambacht gevraegt
33. Oft hij Dauw bereet was te doen den eedt
34. Datter niemant paert oft deel in sijn geclopt
35. Schip was hebbende; ofte hebben, sal, welcken

36. Eedt den selven dauw als doen geweygert
37. Heeft te doen, mits welcke weygeringe den
38. Selven dauw soude vervallen wesen van
39. Sijne beurte als oock inde pene gestatueert
40. Sij ... twee ordonnantiën collegiael de
41. Datet 8 meert 1602 en is september 1604 dan
42. Alsoo het aenden selven dauw niet gelegen
43. En komt om daer over tegens die
44. gemijne supposten te comen in eenige
45. procedure soo ist dat de voorst supposten
46. ... den voorst dauw hun bij desen
47. Sijn submitterende aen decisie oordeel
48. En uytspreecke van die dekens en oudermans
49. Van hunnen ambachte om hier inne te
50. [...]

5.6.6 GA 4302: Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 29 maart 1751

1. Bij decreet van sijnen conincklijke hoogheid
2. Van den 29^e maart van dezen jaeren 1751 is
3. Gedispenseert over het doen van sijnen leerjaeren
4. Met ordonnantie van den selven te admitteren in
5. Dezen ambachte mits betaelende de kosten vand de
6. Procedure die daer over was ventilerende voor
7. D'heeren wethouderen desen stadt mits goeders

8. Het meester geldt daer toe staende ten welcken
9. Eynde den gemelden Egidius Parijs door den
10. Notaris van Paesschen heeft doen insinueren sijnen
11. Poorters brief waer bij blijkt dat hij is gewesen
12. goeden poorter dezen stadt, ende is geresolveert
13. Den selven ingevolghe het voors decreet te
14. Admitteren mits hij alvorens betaelt het
15. Meestergeldt van twee hondert guldens conform
16. De ordonnantie bij forme van appostille
17. Geemaneert den 9^e february 1690 soo nochtans
18. Dat deze admissie enckelijck is
19. Geschiedende in opsichte vanden persoon
20. Van den voorn egidius parijs, sonder dat
21. Hij daar door buiten de kinderen van
22. Zijnen huysvrouwe reets verweckt ofte bij
23. Hem met sijne tegenwoordige huysvrouwe
24. In het toecomende te verwecken eenige
25. Andere persoonen sal mogen bevrijden
26. Des daer over wel expresselijck protesterende
27. Aldoor de dispensatie voorgemeldt door
28. Zijne conincklijke hoogheyd enckelijck
29. Is geaccordeert ex commiseratione
30. Ten regarde van het malheur overcomen
31. Aen van Bortel, ende diensgevolgens
-
32. Niet verder en can opereren als in faveur
33. Van desselfste weduwe ende hare kinderen

5.6.7 GA 4303 Schippers: 29 januari 1757

1. Aen mijne eerwaerde
2. Heeren borgemeesteren
3. Schepenen ende
4. Raedt der stadt

5. Antwerpen
 6. Verthoonen reverentelijck die
 7. Dekens ende ouderlieden van het hooftambacht
 8. Der schippers alhier hoedat
 9. De gene in andere steden gelyck
 10. Brussel, ende mechelen hunne
 11. Leerjaeren gedaen hebbende admissibel
 12. Sijn als meester schipper
 13. In het ambacht der verthoonderen
 14. Alhier
 15. Dan gelijkwijs het ambachts ofte in
 16. Inkomen gelt tot meester alhier
 17. Seer modiecq is soo gebeurt het (zeer modest)
 18. Ende staet het nog meerder
 19. Te gebeuren dat versheyde
 20. Vremdelingen ende schippers
 21. Van andere steden hun meester
-
22. Schipper in de verthoonderen ambacht
 23. Alhier comen te stellen
 24. ... inder voegend dat abstract van
 25. Het prejuditie het welck door het aen comen
 26. In dit ambacht van alsulcke vremde
 27. Schippers aen de innegezetene meesters
 28. Van der verthoonderen ambacht, gecau-
 29. Seert word, de stadt darvan alvinde
 30. Geen het minste proffijt is hebbende.
 31. T'is om diergelijcke prejuditie voor
 32. Hunne supposten te voorcomen ende
 33. Om vremde uijt hier een ambacht te
 34. Houden dat die van het schipperambacht
 35. Der stadt brussel ten jaere 1757 versoght
 36. Ende becomen hebben

37. Eene verhooginghe van meestergelt
38. Soodaenighlijck dat alle de gene in
39. Hun ambacht comende ende als
40. Meester schipper aenveert willen
41. Worden voor ambacht ofte meester
42. Gelt moeten betaelen de somme
43. Van vijfhondert guldens courant
44. Gelt, behoudens de meesters sonen
45. De welcke gesteun met te betaelen
46. Opden ouden voet
-
47. Dan gemerckt de totale ruïne
48. Van de supposten van der verthoonderen
49. Ambacht te gemoet getren (getreden)
50. Word uyt dyen hun ambacht mits
51. Het geringh meestergelt alhier staet
52. Opgecropt te worden van menighvuldige
53. Vremdelingen gelijk voor schreven
54. Is, dusdaenighlijck dat door
55. Die vermeerderinge de actuele
56. Meesters ende hunne zonen den
57. Middel staet ontnomen te worden
58. Van te connen subsisteren.
59. Soo vermeeynen de Remonstranten (=de aanklagers)
60. Dat om sullen te provenieren (=voortgaan)
61. Den besten middel soude wesen
62. Om naer het voorbelt van die
63. Van brussel, het meestergelt te
64. Verhooghen.
65. Dese vermeerderinge van meestergelt
66. Sal nog te convenienter (?) =gepast (convenir)
67. Ende noodsaeckelijcker sijn, geconsidereert
68. De swaere lasten waer
69. Mede de verthoonderen ambacht

-
70. Belemmert is voorst comende uijt verscheyde
 71. Questien ende moeilijckheden, de
 72. Welcke sij ende hunne voorsaeten genoodsaecht
 73. Zijn geweest uyt te staen, tot
 74. Maintien van hun ambacht gerechtigheden
 75. Ende der supposten van hetselve
 76. Spruytende de voorschreve belastinghen
 77. Wel voor naementlijck uyt dyen der
 78. Verthoonderen ambacht huys invorige
 79. Tijden teenemael door den brandt (teenemael= eenmaal)
 80. Vernietight geweest sijnde der verthoonderen
 81. Voorsaeten tot het herstellen van
 82. Het selve genoodsaecht syen geweest
 83. Merckelijcke sommen geldt te lichten
 84. De welcke tot hier toe nog niet sijn
 85. Connen gekocht worden.
 86. Boven dyen is der verthoonderen ambacht
 87. Alnog belast met de soogenaemde
 88. Schippers plaetse, waer oppe sijn
 89. Diversche wooningen alwaer sij differente
 90. Van hunne arme supposten alimenteren,
 91. Ende onderhouden tot groot
 92. Solaes van den gemijnen huijs armen
 93. Deser stadt, en is over eenighen
 94. Tijdt gebeurt dat'er aen de selve is

-
95. Moeten geschieden eene groote reparatie
 96. Die het ambacht becostight heeft
 97. Waer door sij ingelijcx merckelijck ten
 98. Achteren syen geraecht, vermits de selve
 99. Plaetse geene de minste fundatien (=fondsen)
 100. Ofte revenuen en heeft dusdaenighlijck
 101. Dat alles uyt de casse van het ambacht

102. Moet gevonden worden.
 103. Tot allen'welck alnog in attentie dient
 104. Genomen te worden dat indien niet
 105. Geprevenueert word de aencominge
 106. Van soo vele vremdelingen in der
 107. Verthoonderen ambacht sulex(?) occatie
 108. Sal geven dat de selve plaetse nog met
 109. Meerdere arme supposten sal
 110. Becleedt worden, niet alleenlijck door
 111. Arme weduen ofte kinderen dewelcke
 112. Eenige van de hier alhier pretensterende(?)
 113. Vremde schippers connen
 114. Achterlaeten, maer selfs door degene
 115. Van verschijde andere actuele ingesetene
 116. Supposten, dewelcke wilt
 117. De abundantie van vremdelingen
 118. Tot hunne nederlaegh
 119. Souden geraecken
-
120. Mits alle welcke voorschreve redenen
 121. De remonstranten hier in de noodsaeckelijckheijdt
 122. Vinden ende van hunne
 123. Indispensabel devoir achten, soo tot
 124. Conservatie van hun ambacht als
 125. Van de resp. lidmaeten van het
 126. Selve hun te heeren tot ... eerwaerde
 127. Oodmoedelijck biddende gelieve gedient
 128. Te sijn van bij wege van politique
 129. Ordonnantie ofte soodaenige somme als
 130. ...: eerwaerde sullen goetvinden het
 131. Meestergelt in der verthoonderen
 132. Ambacht te verhoogen tot vijfhondert
 133. Guldens courant gelt, gelijk tot brussel
 134. Ofte tot alsulcke somme als ... eerwaerde

135. Sullen goetvinden, behoudens voor de
136. Vrij meester sonen, dewelcke sullen
137. Gestaen mits betaelende voor meestergelt
138. Op den voet al tot hier toe geplogen

5.6.8 GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 11 februari 1760

1. Camer vergaedering gehouden den 11 february 1760
2. Met diendende en houde eedt over gedaene
3. Klaghte van de supposte ten opsichte
4. Van kneghts en foeijers over het referis(?) = betrekking hebbende, refereren
5. Het welck sij sijn doende aen onse schippers
6. Als sij gevraeght worde om mede te waeren
7. Op eenige beurte of elders soo is dat wij
8. Ondergetekende geresolveert hebben van
9. Int toecomende soo wie gevraeght wordt
10. Om mede te waeren en sulek reviseert dat die
11. Foeyers ten tijde van drij maende niet sulle
12. Mogen mede foeyeren met niemande anders
13. En sulle vermogen te vaeren voor ende aleer
14. Dat den schippers sijne rijs sal gedaen
15. Hebe die het hun gevraght geeft ende de
16. Kneghts sulekx ook refuseren van gelijcke
17. Oock niet mogen te vaeren voor dat dieen
18. Schipper tuys is die hun gevraeght heeft
19. Aldus gedaen als boven

20. Dienende eedt
21. Christoffel van beurtek
22. Peeter janssens
23. Jan melis
24. Fransis cassier

25. Ouden eedt

26. H Tummers
27. Peeter calluysen
28. Jan block
29. Fransus lijck

5.6.9 GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 8 oktober 1770

1. Op heden den 8 oktober 1770 kamervergaederinge
2. Gehouden door den dienende ende oude eedt door den
3. Cnaep alvorens behoorlijck geschreven nog ons den brief
4. Door den agent Feremans aangaende de requist door
5. Ons ambacht ende de gene van Brussel, Mechelen ende
6. Ghent raeckende het voederen van goederen die de schippers
7. Knechts souden wete ofte kennis van hunne
8. Meester op hunne schiepen soms te doen, soo is ingevolge
9. Van dien gesaementlijck door ons geresolveert
10. Bij soo verre dusdanige knechte eenige de minste
11. Fraudens quaems te begaen ende daer over worde aange...
12. As de majestijts comptoiren, dat dusdanige
13. Knechts instantelijck sulle wegh gezonden worden
14. Ende bij geene schippers tot ambacht aangenomen
15. Word sij voor schippers knechts ofte maet
16. Is eeniger maniers actum als boven
17. Dienende eedt
18. P van bortel
19. ...
20. Daniels de bie

5.7 Besluit

Sinds de overgang van Spaans naar Oostenrijks bewind werden Antwerpen en de Zuidelijke Nederlanden in het algemeen door onrust geteisterd. De omringende machten wedijverden om de controle van deze gebieden. De Schelde bleef gesloten voor het zeeverkeer. Rijke kooplieden uit Antwerpen investeerden in expedities naar Indië, die uit Oostende vertrokken.

De oprichting van de Oostendse Compagnie, 1723 – 1732, gaf hoop op een bloeiende handel. Er was een tekort aan bekwame zeelui en er werd beroep gedaan op buitenlandse officieren. Deze kwamen vooral uit Engeland, maar ook uit Frankrijk en soms uit Holland. Het was de bedoeling dat de kennis van deze ervaren mensen zou overgaan op de Zuid-Nederlanders. De Oostendse Compagnie engageerde in 1723 een docent, Jean-Baptist Vincent, met de bedoeling de theoretische kennis van de officieren te verbeteren. Dit zeevaartonderwijs in Oostende heeft maar twee jaar geduurd. De koloniale aspiraties werden echter in de kiem gesmoord. De Hollanders zetten druk op de Oostenrijkse keizer die de handel op Indië en Azië verbood.

Ondanks het onrustig klimaat werd het onderwijs in Antwerpen goed voortgezet. Het basis- en voortgezet onderwijs bood nog mogelijkheden om letteren en wiskunde te leren. Er was nog steeds geen zeevaartonderwijs aan wal, de opleiding gebeurde aan boord. De leertijd was in 1718 al verlengd tot 4 jaar. De vrije schippers moesten voortaan aan bepaalde voorwaarden voldoen alvorens ze leerlingen mochten aannemen. De leergasten moesten op hun beurt ook bepaalde regels nauwlettend volgen. Na klachten van kooplieden over beschadigde goederen, werd nog eens de nadruk gelegd op het belang van de bekwaamheid van de schippers. Er werden ook maatregelen genomen om de schippersfamilies te beschermen tegen oneerlijke concurrentie van externe schippers.

In de Noordelijke Nederlanden is er met de Oost-Indische Compagnie sprake van een zekere professionalisering. Om de dure expedities zo goed mogelijk te laten verlopen was er nood aan ervaren en bekwame zeelieden. Zij die tot stuurman wilden opklimmen moesten een journaal bijhouden dat na de reis werd gecontroleerd door examinatoren. In 1749 besliste de admiraliteit van Amsterdam om de officieren aan een examen te onderwerpen alvorens zij promotie kregen.

6 Periode onder Frans bewind (1794 – 1814)

6.1 Inleiding

Zoals in de andere hoofdstukken, begint dit hoofdstuk met een algemene historische schets en eindigt het met transcripties van de gebruikte archiefstukken en een besluit. Onder Frans bewind worden de gilden afgeschaft, in het hoofdstuk 6.3 worden het algemeen onderwijs en het zeevaartonderwijs samen besproken.

6.2 Algemene historische schets

Na de verovering van de Oostenrijkse Nederlanden in 1794, kwamen deze onder Frans bewind. De stad werd in vele aspecten heringericht.¹⁴⁵ De gilden werden in 1795 afgeschaft, waardoor iedereen elke stiel vrij mocht beoefenen, mits betaling van een patent¹⁴⁶.¹⁴⁷ Het schippersambacht bestond dus niet meer en het privilege van 1421 was ook teniet gedaan.

Sinds de Franse bezetting in 1794, werd menigmaal geprobeerd de vrije vaart op de Schelde weer mogelijk te maken. De Zeeuwen hielden de schepen echter nog steeds tegen aan de monding van de Schelde. Dit was niet de enige reden waarom na 1794 slechts weinig schepen aanlegden in de Antwerpse haven. Door de oorlog met Engeland werd de handel in Engelse goederen strikt verboden. Een schip met Engelse goederen kon worden aangeslagen. Van dit recht werd vaak misbruik¹⁴⁸ gemaakt, waardoor de de handel zo goed als lam lag.

In 1799 kwam Napoleon Bonaparte aan de macht na de staatsgreep van 9 november dat jaar. Napoleon werkte verder aan de heropening van de Schelde. In het jaar 1800 legden 83 vreemde schepen aan in de haven. In 1807 waren dat er 1342, waarvan een meerderheid Franse en Hollandse schepen.

De Fransen onderhandelden met de Engelsen in een poging de vijandelijkheden te staken. De vrede was van korte duur, want in 1803 brak weer oorlog uit met Engeland. Napoleon wilde van Antwerpen een oorlogshaven maken en deze inzetten in de oorlogen tegen de naburige

145 Frison, E., *Onderwijs en beoefening der natuurwetenschappen (1795 – 1909)*. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. p. 479.

146 Document dat de persoon toestemming gaf de stiel te beoefenen.

147 Prims, F., *Geschiedenis van Antwerpen*. Brussel: Cultuur en Beschaving, 1984. p. 320.

148 In sommige gevallen werden handelschepen aangeslagen, ook al hadden deze geen Engelse goederen aan boord.

machten, met in het bijzonder Engeland.¹⁴⁹ De kaaien werden rechtgetrokken en er kwamen twee dokken bij, het Bonapartedok en het Willemsdok. De bedoeling was dat de schepen daar veilig drijvend konden liggen, ook bij laag water wanneer vele plaatsen aan de kaaien droog vielen.¹⁵⁰ Verder zorgde Napoleon voor het inrichten van een grote scheepswerf voor oorlogsbodems, ten zuiden van het stadscentrum.¹⁵¹

Met de vrede van Parijs op 30 mei 1814, werd Antwerpen officieel weer een handelshaven. De vrije vaart op de Schelde werd officieel en de Belgen kregen toelating om naar de kolonies te varen.¹⁵² In 1814 ontruimden de Fransen de Zuidelijke Nederlanden en kwamen deze laatsten onder het gezag van prins Willem van Oranje.¹⁵³

6.3 Onderwijs

Onder Frans bewind verbeterde de situatie in het onderwijs in de Zuidelijke Nederlanden. De scholen van het basisonderwijs, evenals de colleges van het middelbaar onderwijs, bleven bestaan. In 1795 kwam het openbaar onderwijs tot stand. Antwerpen kreeg, zoals elk departementshoofdplaats, een “Ecole Centrale”. Hier werden de natuurwetenschappen onderwezen.¹⁵⁴

In 1796 werden kapiteins wettelijk verplicht om een praktisch en theoretisch examen af te leggen, alvorens zij het bevel mochten voeren op een handelschip. Zij moesten bewijzen dat zij effectief 60 maanden hadden gevaren en zij moesten ouder zijn dan 24 jaar. Indien de Franse marine¹⁵⁵ nood had aan kapiteins, mochten mensen van de handel naar het leger overstappen. De voorwaarden hiervoor waren dat zij minstens 3 zeereizen als kapitein hadden volbracht en ouder waren dan 30 jaar. Deze nieuwe wetgeving werd slecht onthaald in de Zuidelijke Nederlanden, die toen al België werden genoemd.¹⁵⁶ Het is niet meteen

149 Jeuninckx, K., De havenbeweging in de Franse en Hollandse periode. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. pp. 94 – 98.

150 De Kesel, L., Structurele ontwikkeling van de haven. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. pp. 124 – 126.

151 Lombarde, P., De Fransen willen vernieuwen. In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Zwolle: Waanders, 2010. p. 180.

152 Jeuninckx, K., De havenbeweging in de Franse en Hollandse periode. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. p. 106.

153 Heylen, S., De Nil, B. en D'hondt, B., *Geschiedenis van de provincie Antwerpen. Een politieke biografie*. Antwerpen: Roels, 2005.

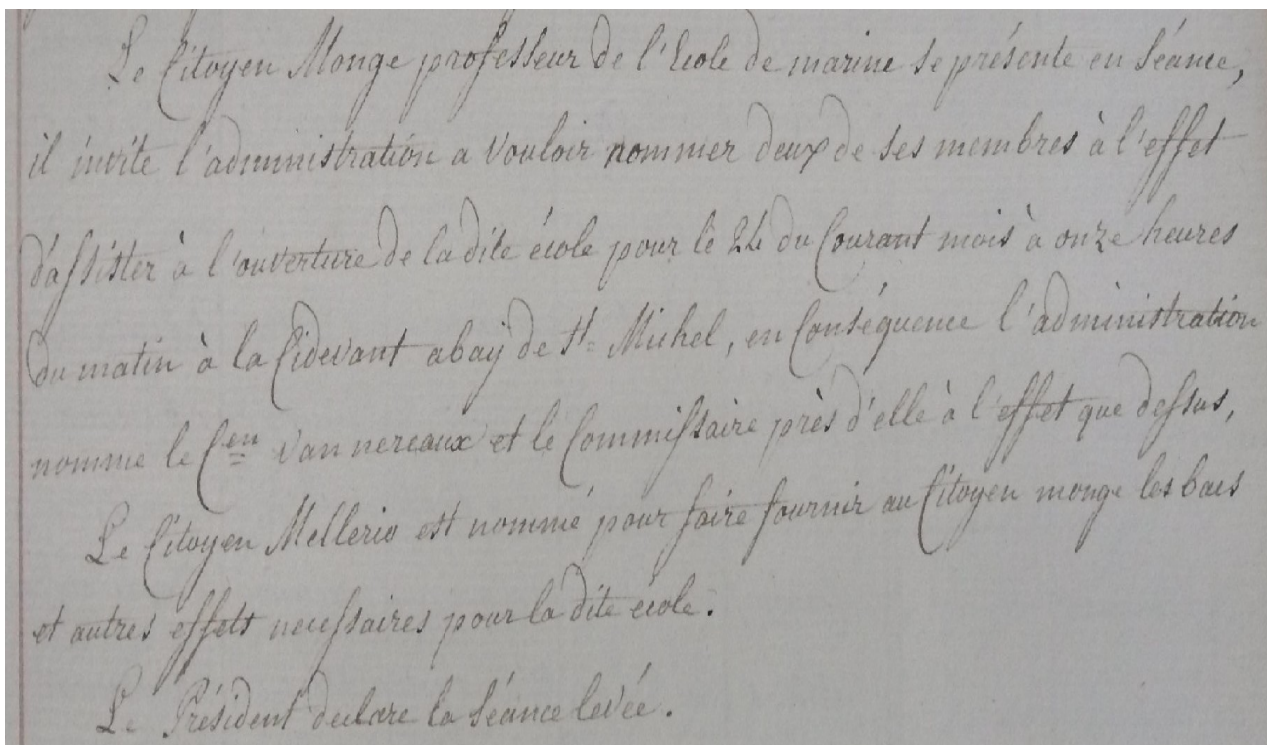
154 Frison, E., Onderwijs en beoefening der natuurwetenschappen (1795 – 1909). In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. pp. 479 – 483.

155 Hier militaire zeemacht.

156 de Burbure de Wesembeek, A., *Une anthologie de la marine belge*. Anvers: Lloyd Anversois, 1963. p. 169.

duidelijk in hoeverre deze wetgeving in Antwerpen werd toegepast.

In maart 1800 werd een zeevaartschool¹⁵⁷ gesticht in de Sint-Michielsabdij in Antwerpen (zie figuur 6.3.1).¹⁵⁸ De geleerde Monge werd aangesteld als “professeur principal”. Hij onderwees wiskunde en hydrografie.¹⁵⁹ De leerlingen moesten een examen afleggen alvorens zij als aspirant aan hun loopbaan op zee mochten beginnen.



Figuur 6.3.1: Notulen van gemeenteraadzitting 6 maart 1800.

Bron: zelfgenomen foto uit Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzitting 1799 – 1800: 6 maart 1800. Transcriptie zie 6.4.2, lijn 25 – lijn 31.

Vóór de oprichting van deze school in de Sint-Michielsabdij waren, onder Frans bewind, al enige voorzieningen voor zeevaartonderwijs in Antwerpen aanwezig. Dit blijkt uit een verslag van de gemeenteraadzitting van 10 oktober 1798 (zie transcriptie 6.4.1). Dit eerste zeevaartonderwijs was toen nog geen succes, geen enkele leerling had zich ingeschreven om examen af te leggen.¹⁶⁰ Na de stichting van de zeevaartschool in de Sint-Michielsabdij kwam hier verandering in. Nadat de leerlingen examen hadden afgelegd, werden zij officieel bekwaam verklaard voor de functie van aspirant (zie transcriptie 6.4.3). De leeftijd van de leerlingen was ook van belang, zij moesten een geboorteakte voorleggen om te bewijzen dat

157 Jeuninckx, K., De havenbeweging in de Franse en Hollandse periode. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*.

Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964. p. 96.

158 Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1800: 6 maart 1800.

159 de Burbure de Wesembeek, A., *Une anthologie de la marine belge*. Anvers: Lloyd Anversois, 1963. p. 169.

160 Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#3 Notulen van gemeenteraadzittingen 1797 – 1799: 10 oktober 1798.

ze oud genoeg waren om aspirant te worden. Wat de juiste minimum leeftijd was, is onduidelijk.¹⁶¹

In 1809 kwam er, naast de zeevaartschool, een school voor scheepsbouwkunde in Antwerpen. Deze laatste werd ook in de Sint-Michielsabdij ondergebracht. Beide scholen verdwenen toen België in 1814 onder Nederlands bewind kwam.¹⁶²

6.4 Transcripties van archiefstukken uit het Stadsarchief van Antwerpen

6.4.1 MA-GR-K#3 Notulen van gemeenteraadzittingen 1797 – 1799: 10 oktober 1798

1. Séance du 19 vendemiaire an 7 de la République française (10 oktober 1798)
2. Présents les citoyens Gabriels Georgerie administrateurs municipaux,
3. Dargonne commissaire du directoire exécutif, et Masscher
4. Secrétaire en chef.
5. La séance s'ouvre par la lecture du procès-verbal de la séance
6. de hier dont la rédaction est adoptée.
7. Le citoyen Leveque examinateur pour les Ecoles de la navigation, du
8. commerce et polytechnique se présente à l'administration l'entretiens sur
9. l'objet de mission et ayant appris qu'aucun élève ne s'est inscrit pour les
10. dites Ecoles à résolu de prendre des mesures ultérieures.
11. L'an sept de la République française le dix neuf vendemiaire à onze
12. heures du matin se rendit au lieu des séances municipales le citoyen
13. Leveque Examineur pour les Ecoles polytechnique, de navigation et de
14. Commerce, invite l'administration de lui remettre la liste des candidats
15. ou élèves qui se sont inscrits pour subir un examen relativement aux
16. Ecoles précités, l'administration lui ayant fait connaître qu'aucun
17. individu ne s'était présenté pour l'objet que desues malgré les publications
18. et annonces qui ont été faites conformément à la lettre du
19. Ministre de l'intérieur réimprimée le 6 de ce mois, de la marine et des
20. colonies en date du 11 fructidor dernier, le dit citoyen Leveque à demandé
21. acte de sa diligence, et de la reponce de cette administration, pour

161 Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1800: 26 juni 1800.

162 de Burbure de Wesembeek, A., *Une anthologie de la marine belge*. Anvers: Lloyd Anversois, 1963. p. 173.

22. en rendre compte à qu'il appartient, ce que l'administration lui accorde,
23. et adresse en conséquence le président procès-verbal que le citoyen
24. Leveque à signé avec nous ce jour mois et an que dessus était signé
25. Verbelen Président, C. Masscher secrétaire en chef et P. Leveque
26. Examineur principal pour l'institut national.
27. Et les membres n'étant pas en nombre pour délibérer se sont retirés
28. dans leurs bureaux respectifs.

6.4.2 MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1801: 6 maart 1800

1. Séance du 15 Ventose an 8 de la République française. (6 maart 1800)
2. Présens les citoyens Georgerie Président, Vannereaux, Desruelles,
3. Mellerio, Raeymaekers Administrateurs municipaux, Dargonne
4. commissaire du gouvernement et De Moor secrétaire.
5. La séance s'ouvre par la lecture du procès-verbal du 13 dont la
6. rédaction est adaptée.
7. L'administration recoit de celle centrale sa lettre du 14 ventose
8. tendante à ce que les clefs de la cidevant cathédrale de cette commune
9. soient remises pour demain conformément à son arrêté du 27 pluviouse
10. dernier, en conséquence l'administration charge le commissaire du 3e
11. bureau de la stricte exécution des dispositions que la dite lettre renferme.
12. L'administration adopte en suite sur le rapport du commissaire
13. au 3e bureau un projet d'arrêté qui ordonne au commissaire de police
14. de la 3e section de se faire remettre les clefs de la cidevant cathédrale
15. par celui ou ceux qui en sont détenteurs.
16. Le commissaire du gouvernement sur l'invitation de l'administration
17. donne communication de l'arrêté centrale qui suspend de leurs fonctions
18. les citoyens Phillips et Vangrimbergen administrateurs municipaux.
19. Le commissaire du 1e bureau présente differents projets de lettres et arrêtés qui
20. ont été adoptés.
21. L'administration autorise le commissaire du 2e bureau à prendre à son
22. Choix des experts à l'effet d'expertiser la grille qui forme le pourtour de l'arbre
23. de la liberté, ainsi que de prendre toutes le mesures qu'il crira convenables
24. pour l'emplacement de l'échafaud.

25. Le citoyen Monge professeur de l'Ecole de marine se présente en séance,
26. il invite l'administration à vouloir nommer deux de ses membres à l'effet
27. d'assister à l'ouverture de la dite école pour le 24 du courant mois à onze heures
28. du matin à la cidevant abay de St-Michel, en conséquence l'administration
29. nomme le citoyen Vannereaux et le commissaire près d'elle à l'effet que dessus.
30. Le Citoyen Mellerio est nommé pour faire fournir au citoyen Monge les bars
31. et autres effets nécessaires pour la dite école.

6.4.3 MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1801: 26 juni 1800

1. Séance du 7 messidor an 8 de la République française (26 juni 1800)
2. Présens les citoyens Vannereaux faisant les fonctions du président Raeymaekers
3. administration, Dargonne commissaire du gouvernement et De Moor
4. Secrétaire.
5. Le président conformément à l'arrête pris en séance du six messidor
6. présent mois déclare la séance publique ouverte à l'effet de procéder
7. à l'examen des aspirans de la marine.
8. Le préfet de ce département, le citoyen Bourdon ordonnateur des
9. mers du nord, accompagné des citoyens Leveque examinateur des aspirans
10. Monge professeur de l'école de navigation, les aspirans de la marine ainsi
11. qu'un grand nombre des citoyens se présentent en séance, en suite le citoyen
12. Leveque examinateur conformément à l'art 8 du titre deux du decret relatif
13. aux écoles de la marine des 21 et 30 juillet 1791 et de la loi du 3 brumaire an
14. 4 est conformément à la susdite loi du 3 brumaire an 4 interroge les concoureurs
15. suivant l'ordre de leur inscription au greffe de la municipalité après
16. lui avoir présenté leur extrait de Baptême pour justifier que leur âge, les
17. concurrens ayant été appelés et interrogés, le citoyen Leveque examinateur à
18. déclaré publiquement que les citoyens Jean Baptiste, Cirile François, Gouget Delandre
19. et Van averbeke meritent de préférence les places d'aspirans de la
20. marine.
21. Le concours étant terminé, le Président déclare la séance publique levée,
22. et ordonne d'en dresser procès verbal le faire signer par les membres présens
23. de la municipalité par l'examinateur, par le professeur et par tout ceux qui
24. ayant été invités, auront assistés. Le Président ordonne en outre que copie

25. du présent extraits de Baptême des susdits citoyens déclares meriter les
26. places vacantes d'aspirans, seront envoyés au ministre de la marine pour
27. information et direction.

6.5 Besluit

Kort nadat de Zuidelijke Nederlanden door de Fransen werden bezet, onderging Antwerpen grote veranderingen. Ten eerste werden in 1795 de gilden afgeschaft. De mensen mochten, mits aan enkele voorwaarden werd voldaan, vrij de verschillende stielen beoefenen. Verder wilde Napoleon Antwerpen omvormen tot oorlogshaven en inzetten in zijn oorlogen tegen de omringende machten. Zelfs nadat de vrije vaart op de Schelde min of meer terug mogelijk werd, deden slechts weinig schepen de Antwerpse haven aan. De oorlog met Engeland legde de handel tijdelijk lam. Pas in 1814 werd Antwerpen officieel weer een handelshaven en was de sluiting van de Schelde volledig verleden tijd.

Het onderwijs, dat in de 18de eeuw achteruit was gegaan, verbeterde weer onder Frans bewind. In 1795 kwam het openbaar onderwijs tot stand en Antwerpen kreeg, zoals elk departementshoofdplaats, een "Ecole Centrale". De natuurwetenschappen kregen hier veel aandacht. In maart 1800, werd een zeevaartschool opgericht in de Sint-Michielsabdij te Antwerpen door professor Monge. Er waren eerder al voorzieningen voor zeevaartonderwijs, maar dit was zonder veel succes. Kort na de stichting van de school in maart 1800, legden de eerste leerlingen hun examen af bij examinerator Leveque. Zij werden dan officieel bekwaam verklaard voor de functie van aspirant. In 1809 werd ook een school voor scheepsbouwkunde in de Sint-Michielsabdij ondergebracht. Beide scholen verdwenen echter in 1814, toen België onder Nederlands bewind kwam.

7 Algemeen besluit

De evolutie van het schippersambacht van Antwerpen en die van de stad zelf, waren vaak nauw verbonden. Tijdens de Bourgondische (1380 – 1477) en Habsburgse (1477 – 1555) periodes genoot Antwerpen een sterke economische en demografische groei. De verzanding van het Zwin en de gunst van de politieke leiders droegen bij tot de toename van de handel in het Brabantse Antwerpen, ten nadele van het Vlaamse Brugge. In Antwerpen had de bloeiende wolindustrie een groot aandeel in de economie. De schippers kenden de reis naar het Britse eiland goed en zij waren ook actief in de binnen- en kustvaart. Er werd geen onderscheid gemaakt tussen zeeschippers en binnenschippers.

De eerste notie van nautische opleiding in Antwerpen is terug te vinden in het schippersprivilegie van 1421. Daarin staat dat een redelijke opleiding moest worden volbracht, alvorens een poorter als vrije schipper mocht werken. Wat onder redelijke opleiding werd verstaan, werd niet weergegeven. Het poorterschap van Antwerpen was ook verplicht. Er bestond echter nog geen zeevaartschool, er werd aan de wal geen zeevaartonderwijs gegeven. De leertijd gebeurde aan boord. De praktische kennis werd mondeling overgebracht van meester op leerling of van vader op zoon.

In verband met de kennis van de schippers kan voorzichtig gezegd worden dat zij konden lezen en schrijven. De voorzieningen daarvoor waren voldoende aanwezig, en deze vaardigheden kwamen goed van pas voor de schipper. Zij hadden een goede kennis van oevers en stromen, maar positiebepaling door observatie van hemellichamen had minder nut. De lagere bemanning was meestal ongeletterd.

Antwerpen was in het begin van de 16^{de} eeuw uitgegroeid tot het handels- en kenniscentrum van Europa. Er was een goede markt voor zeekaarten, instrumenten en handboeken. De opkomende drukkunst in Antwerpen zorgde voor een goede verspreiding en toegankelijkheid van geschriften. Vele van deze handboeken waren van de hand van auteurs uit de Noordelijke Nederlanden. Er is er ook één bekend van een Antwerpenaar, Michiel Coignet. Hij was lid van de Sint-Ambrosiusgilde en gaf lessen wiskunde. In verband met zeevaartonderwijs, was hij enkel bekend in de privé-sector. Er waren mogelijk nog andere privé-leraren die zeevaartkunde onderwezen, maar dat is moeilijk te bewijzen. Er was nog steeds geen noemenswaardig zeevaartonderricht aan wal, maar de theorie kreeg in de tweede helft van de

16^{de} eeuw meer aandacht aan boord dan voordien. De zeelieden konden zich oefenen in de zeevaartkunde met een handboek, op voorwaarde dat ze hadden leren lezen. De voorzieningen daarvoor waren nog steeds volop aanwezig. De schippers en kooplieden begrepen dat een goede kennis van astronavigatie en positiebepaling op zee lange zeereizen mogelijk maakten. Zo konden zij nieuwe markten en mogelijkheden ontdekken.

Deze evolutie werd echter in de kiem gesmoord, toen na de val van Antwerpen in 1585 de Staatse rebellen de Schelde afsloten voor het zeeverkeer. Antwerpen verloor vele rijken en intellectuelen, die in de Noordelijke Nederlanden hun geluk gingen beproeven. De Antwerpse schippers waren genoodzaakt zich te concentreren op de binnenvaart. Een grote kennis van zeevaartkunde had zijn nut verloren. Wel maakten schippers aantekeningen om belangrijke informatie over oevers niet te vergeten. Er werd echter nog wel de nodige aandacht besteed aan de, meer praktische, bekwaamheid van de schippers. In 1596 werd de leertijd vastgesteld op 2 jaar. Zowel de admiraliteit van Antwerpen als die van Duinkerke, beide opgericht eind 16^{de} eeuw, onderzochten de bekwaamheid van hun bemanningsleden.

Ik heb voor de 17^{de} eeuw maar weinig informatie gevonden in verband met het schippersambacht. Ik vermoed dat er voor de scheepvaart en natuurlijk ook het schippersambacht in de 17^{de} eeuw weinig veranderde ten opzichte van het einde van de 16^{de} eeuw.

Toen de Zuidelijke Nederlanden in 1714 onder Oostenrijks bewind kwamen (tot 1794), bleef de vrije vaart op de Schelde uit. Algemeen werd het onderwijs in Antwerpen goed voortgezet, maar zeevaartkunde werd niet onderwezen aan wal. De leertijd aan boord was in 1718 al verlengd tot 4 jaar, Wanneer de leerperiode juist werd verlengd is niet duidelijk. Schippers moesten ook bewijs leveren van een zekere ervaring, alvorens zij leerlingen mochten opleiden.

In de Noordelijke Nederlanden inversteerden de kapitaalkrachtige families in het begin van de 18^{de} eeuw in de Oost-Indische Compagnieën. Deze hadden hun hoofdzetel in Amsterdam. De koloniale aspiraties waaiden ook over naar het zuiden, waar in 1723 de Oostendse Compagnie werd opgericht. Deze Compagnie werd vooral gefinancierd met Antwerps kapitaal. Ze werd echter in 1732 al stopgezet.

In de Noordelijke Nederlanden was er nood aan bekwame en ervaren officieren aan boord van de schepen van de Compagnieën. De officieren moesten op elke reis een journaal bijhouden dat bij terugkomst door examinatoren werd gecontroleerd. In 1749 besliste de admiraliteit van Amsterdam om de officieren te onderwerpen aan een examen alvorens zij promotie kregen.

De Franse periode (1794 – 1814) is de laatste periode die in deze scriptie wordt besproken. De bezetters werkten aan de heropening van de Schelde voor zeeverkeer, maar dit verging niet zo vlot. Napoleon Bonaparte wilde Antwerpen gebruiken als oorlogshaven en de Zeeuwen bleven het verkeer op het water hinderen. De handel lag nog zo goed als lam. Het is pas in 1814 dat de vrije vaart officieel werd ingevoerd.

De gilden werden in 1795 afgeschaft. De mensen mochten, mits betaling van een patent, elke stiel vrij beoefenen. De Franse bezetters besteedden veel aandacht aan het onderwijs. Het openbaar onderwijs kwam tot stand in 1795 en Antwerpen kreeg, zoals elk departementshoofdplaats, een “Ecole Centrale”. In deze school hadden de natuurwetenschappen een groot aandeel in de onderwezen stof.

In maart 1800 werd een zeevaartschool opgericht in de Sint-Michielsabdij te Antwerpen door professor Monge. Er werd eerder al zeevaartonderwijs verschaft, maar zonder veel succes. Kort na de stichting van de school in maart 1800, legden de eerste leerlingen hun examen af bij examinator Leveque. Zij werden officieel bekwaam verklaard voor de functie van aspirant. In 1809 werd ook een school voor scheepsbouwkunde in de Sint-Michielsabdij ondergebracht. Beide scholen verdwenen echter in 1814, toen België onder Nederlands bewind kwam.

Bibliografie

- Arblaster, P., *A history of the Low Countries*. New York: Palgrave Macmillan, 2006.
- Asaert, G., *De Antwerpse scheepvaart in de 15^{de} eeuw (1394 – 1480) Bijdrage tot de economische geschiedenis van de stad Antwerpen*. Brussel: Paleis der Academiën, 1973.
- Asaert, G., Antwerpens scheepsmacht tijdens het Parmabeleg, 1584-1585. In *Van blauwe stoep tot citadel*. Noordbrabants Genootschap. 's Hertogenbosch: Stichting Brabants Regionale Geschiedbeoefening, 1988.
- Asaert, G., Antwerpen en de zee. In *Antwerpen verhaal van een metropool 16^{de}-17^{de} eeuw*. Jan Van der Stock. Antwerpen: Hessenhuis, 1993.
- Asaert, G., Een tijd van vallen en opstaan (1320-1430). In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T., Zwolle: Waanders, 2010.
- Asaert, G., Antwerpen, “eigen interview”, 2 april 2012.
- Brussé, L., Olifant in de porceleinkast, Pieter Nuyts (1598-1655) en zijn avonturen in het Verre Oosten. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005.
- Crone, E., *Cornelis Douwes, 1712-1773: zijn leven en zijn werk, met inleidende hoofdstukken over de navigatie en zeevaart-onderwijs in de 17^{de} en 18^{de} eeuw*. Haarlem: Tjeenk Willink, 1941.
- de Burbure de Wesembeek, A., *Une anthologie de la marine belge*. Anvers: Lloyd Anversois, 1963.
- de Groote, H., Onderwijs en geestelijke stromingen. In *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952.
- de Groote, H. L. V., De zestiende-eeuwse Antwerpse schoolmeesters. In *Bijdragen tot de geschiedenis inzonderheid van het oud Hertogdom Brabant*. Antwerpen: 1957-1968.
- Degryse, K., Zuid-Nederlands kapitaal in de VOC en de voorcompagniën. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005.
- Degryse, K. en Everaert, J., De handel. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989.
- De Medina, P. en Coignet, M. *De zeevaart, oft: Conste van ter zee te varen ... Inde welke ... practijcken ... instrumenten ... ende ... fondementen der astronomijen ... Met noch een ander ... onderwijsinghe, op de principaelste punten der navigatien*. Antwerpen: Hendrick Hendricksen, 1580.
- Den Heijer, P., Zuid-Nederlanders en het ontstaan van de Noord-Nederlandse handel buiten Europa. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005.
- De Kesel, L., Structurele ontwikkeling van de haven. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964.
- Denucé, J. en Gernez, D., *Het zeeboek*. Antwerpen: Stedelijke Boekerij, 1936.
- De Ridder-Symoens, H., Het onderwijs te Antwerpen in de zeventiende eeuw. In *Antwerpen*

- in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989.
- De Schuyter, J., Het volksleven. In *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952.
- Enthoven, V., Dan maar oorlog! De reactie van de republiek op de Oostendse Compagnie, 1715-1732. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005.
- Frison, E., Onderwijs en beoefening der natuurwetenschappen (1795 – 1909). In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964.
- Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de 16^{de} eeuw*. Antwerpen: Mercurius, 1989.
- Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Antwerpen: Omega, 1952.
- Het zeeboek*. Nr B.29166, Fac Simile. Antwerpen: Stedelijke Boekerij, 1936.
- Heylen, S., De Nil, B. en D'hondt, B., *Geschiedenis van de provincie Antwerpen. Een politieke biografie*. Antwerpen: Roels, 2005.
- Heyning, K., Vriend en vijand. De Zuid-Nederlanders en de VOC tijdens de achttiende eeuw. In *Noord-Zuid in Oost-Indische perspectief*. Zutphen: Walburg Pers, 2005.
- Israel, J.I., Olivares, the cardinal-infante and Spain's strategy in the Low Countries (1635 – 1643): the road to Rocroi. In *Spain, Europe and the Atlantic world*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.
- Jeuninckx, K., De havenbeweging in de Franse en Hollandse periode. In *Antwerpen in de XIX^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Antwerpen: Lloyd Anversois, 1964.
- Lampo, J., De ambachten krijgen invloed (1430-1470). In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T., Zwolle: Waanders, 2010.
- Lombarde, P., De Fransen willen vernieuwen. In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Zwolle: Waanders, 2010.
- Marnef, G., Centrum van opstand en reformatie. In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T., Zwolle: Waanders, 2010.
- Meskens, A., Michiel Coignet's contribution tot the development of the sector. In *Annals of science*. London: Taylor & Francis, 1997.
- Meskens, A., *Wiskunde tussen Renaissance en Barok; aspecten van de wiskunde-beoefening te Antwerpen tussen 1550 en 1620*. Antwerpen: Rondeel, 2009.
- Olson, J.S., *Historical dictionary of the Spanish Empire*. Westport: Greenwood Press, 1992.
- Parmentier, J., Antwerpen, “eigen interview”, 21 mei 2012.
- Parmentier, J., *Oostende & Co*. Gent: Ludion, 2002.

- Poffe, E., *De gilde der Antwerpsche schoolmeesters van bij haar ontstaan tot aan hare afschaffing*. Antwerpen: Kennes, 1895.
- Pollentier, F., *De admiraliteit en de oorlog ter zee onder de aartshertogen*. Brussel: Centrum voor Militaire Geschiedenis. 1972.
- Prak, M., *The Dutch Republic in the seventeenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Prevenier, W. en Blockmans, W., *De Bourgondische Nederlanden*. Antwerpen: Mercatorfonds, 1983.
- Prims, F., Het historisch gebeuren. In *Antwerpen in de XVIII^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Antwerpen: Omega, 1952.
- Prims, F., *Geschiedenis van Antwerpen*. Brussel: Kultuur en Beschaving, 1984.
- Schöffler, I., van der Wee, H. en Bornewasser, J.A., *De Lage Landen van 1500 tot 1780*. Brussel: Elsevier, 1983.
- Smet, R., De evolutie van het zeevaartonderwijs in België, *Ruimschoots* 10^e jg. 2010, Nr. 3, pp. 10 – 13.
- Snauwaert, M., *De geschiedenis van het maritiem onderwijs in België*. Antwerpen: Hogere Zeevaartschool, 2005, niet-gepubliceerde licentiaatsverhandeling.
- Spaanse Nederlanden. 24 april 2012, http://nl.wikipedia.org/wiki/Spaanse_Nederlanden, laatste raadpleging 20 mei 2012.
- Stabel, P., Eerst stout, dan braaf (1470-1500). In *Het grote geschiedenisboek van Antwerpen*. Asaert, G., Grieten, S. en Grobet, T., Zwolle: Waanders, 2010.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4006 Gebonden stukken ingekomen ingevolge het onderzoek omtrent de ambachten bevolen door de Regering: 1738.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 14 april 1567.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 9 december 1596.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: augustus 1543.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: mei 1594.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 11 februari 1760.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 25 januari 1718.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1718.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 21 mei 1722.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 27 januari 1741.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 29 maart 1751.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4302 Schippers. Vonnis- en Resolutieboek: 8 oktober 1770.

- Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 6 september 1421.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 25 juli 1664.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 6 september 1710.
- Stadsarchief Antwerpen: GA 4303 Schippers: 29 januari 1757.
- Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#3 Notulen van gemeenteraadzittingen 1797 – 1799: 10 oktober 1798.
- Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1800: 6 maart 1800
- Stadsarchief Antwerpen: MA-GR-K#4 Notulen van gemeenteraadzittingen 1799 – 1800: 26 juni 1800.
- Suykens, F., Asaert, G., De Vos, A., Thijs, A. en Veraghtert, K., *Antwerp a port for all seasons*. Deurne: MIM N.V., 1986.
- Symoens, H., Het onderwijs te Antwerpen in de zeventiende eeuw. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis, Wetteren: Erasmus, 1989.
- Symoens, H., Gent, “eigen interview”, 27 april 2012.
- Thijs, A. K. L., De Nijverheid. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989.
- Van de Vyver, O., De Wetenschappen. In *Antwerpen in de 17^{de} eeuw*. Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis. Wetteren: Erasmus, 1989.

Lijst van bijlagen

Bijlage I: Curriculum Hilde De Ridder-Symoens.....	85
Bijlage II: Interview met mevrouw Hilde De Ridder-Symoens.....	86
Bijlage III: Curriculum Gustaaf Asaert.....	97
Bijlage IV: Interview met de heer Gustaaf Asaert.....	99
Bijlage V: Curriculum Jan Parmentier.....	106
Bijlage VI: Interview met de heer Jan Parmentier.....	107

Bijlage I: Curriculum Hilde De Ridder-Symoens

Prof. Dr. Hilde De Ridder-Symoens studeerde geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Gent, 1960-1964 en behaalde het doctoraat in geschiedenis in 1969 op het proefschrift *Brabanders aan de Rechtsuniversiteit van Orléans, 1444-1555*.

Na een carrière bij het (Nationaal) Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek-Vlaanderen (1965-2000), en een deeltijds professoraat in de geschiedenis der Middeleeuwen aan de Vrije Universiteit Amsterdam (1986-2001), was Hilde De Ridder-Symoens hoogleraar in de Nieuwe Geschiedenis (2001-2008) aan de Universiteit Gent. Zij verbleef voor langere tijd (verschillende maanden) aan Het Max-Planck Institute in Frankfurt en aan de universiteiten van Berkeley (UCB) en Los Angeles (UCLA) in Californië en aan het Merton College in Oxford.

Symoens doet onderzoek naar onderwijs- en cultuurgeschiedenis tussen 1200 en 1800. Zij publiceerde vooral over onderwijs- en universiteitsgeschiedenis, over studentenmobiliteit en over professionalisering van de maatschappij tussen 1200 en 1800. Voormalig secretaris-generaal en voorzitter van de International Commission for the History of Universities, thans ondervoorzitter.

Bijlage II: Interview met mevrouw Hilde De Ridder-Symoens

Michael: « Ik maak mijn eindwerk over de geschiedenis van maritiem onderwijs in Antwerpen tussen 1421 en 1814. Dit is de periode tussen het jaar waarin de schippers een privilege kregen en het einde van de Franse periode. Het is de bedoeling om een beeld te vormen van de opleiding van de schippers. Ik heb tot nu toe niet veel gevonden. »

Symoens: « Dat verwondert me niets. »

M: « Misschien kan U mij meer vertellen over het onderwijs in het algemeen? »

S: « Je had het reguliere onderwijs waar men in volgorde leerde lezen, schrijven en rekenen. Dit was de lagere scholing. Voor elk vak moest betaald worden. De armen kregen afzonderlijk steun van de armenkamer, maar dan was het onderwijs zeer elementair. Zo ging het van de middeleeuwen tot eind 18de eeuw, het onderwijs ontwikkelde zich geleidelijk aan tijdens deze periode. De vraag die je je moet stellen is: « Wie leerde lezen en schrijven? ». We kunnen dat nooit statistisch weten. Daar bestaan geen bronnen voor, dus we komen dit meer indirect te weten. Op welk niveau in het ambacht hadden de ambachtslieden schrift nodig? Moest een ambachtsmeester kunnen lezen en schrijven of niet? Het blijkt dat in zo'n economisch vooruitstrevende gewesten als Brabant, Vlaanderen en Holland, de meerderheid die niet tot de ongeschoolde arbeiders behoorde, kon lezen en schrijven. Dit is in ieder geval mijn sterk vermoeden. Dit is geweten door indirecte bronnen, getuigenissen van buitenlanders die in Antwerpen kwamen en die zich verwonderen dat « iedereen hier kan lezen en schrijven en andere talen verstaat ». De vraag is natuurlijk in welke mate schippers hebben leren lezen en schrijven. Degenen die aan de top staan zoals de kapitein en de hoge officieren, hebben het zeker geleerd. Dit kan bijna niet anders als je bekijkt wat aan nautische instrumenten en dergelijke voorhanden was. Ook moet je je de vraag stellen in welke mate men gebruik maakte van handboeken. Moest men kaarten lezen, verslag maken enz. Dit impliceert allemaal dat je kan lezen en schrijven. Dit is de enige manier om het te weten, je moet kijken wat de vereisten van het beroep zijn. Bijvoorbeeld als de schippers een logboek of dergelijke moesten bijhouden, moesten ze zeker kunnen lezen en schrijven, want de voorzieningen om het te leren waren voldoende aanwezig. Er waren vele scholen, zowel voor armen, rijken dus dit was geen probleem. Je ziet wel dat in de steden een veel grotere

leesvaardigheid en schrijfvaardigheid is dan op het platteland, omdat de kinderen daar alleen in de winter naar school gingen. Zij gingen vanaf april mee op het veld werken, dus de scholen pasten zich daar ook aan. Ze kregen dus winteronderwijs en vanaf de 16^{de} eeuw waren er zondagscholen waar de kinderen leerden lezen en schrijven, maar dit was vooral een religieuze kwestie. »

M: « Hebt U kennis van scholen die gespecialiseerd waren in het onderwijs van zeevaartkunde? »

S: « Nee, maar dit was het lager onderwijs. Later zie je dat de Vlaamse en Brabantse steden beginnen met allerlei scholen voor wat wij tegenwoordig « lager beroepsonderwijs » zouden noemen. Dus wanneer je wat kon lezen en schrijven, dan leerde je Frans, elementaire boekhouding en brieven schrijven. Dit was voor de kooplieden, voor de nautische zaken ben ik in de literatuur niets tegen gekomen. Je merkt dat bij ons tot in de 18^{de} eeuw de ambachtelijke opleiding nog gebeurde op de werkvloer. »

M: « Op de werkvloer, dus de schippers leerden het ambacht aan boord? »

S: « Ja, en dat was zo met alle ambachten. Je ziet dat de eersten die meer opleiding geven de chirurgijns zijn. Je zal die waarschijnlijk ook op de schepen hebben, dat zijn degenen die de handarbeid deden. De academisch gevormde arts deed geen handarbeid. Zoals in de oudheid waren geestesarbeid en handarbeid gescheiden. Dat waren andere sociale milieus, andere finaliteiten. En dus de « doctor medicine » had een theoretische kennis. In de loop van de 17^{de} en 18^{de} eeuw komt daar meer praktische kennis bij. Je ziet dat de chirurgijnen die bij een meester in de leer gingen met een leerkontraat, een meer theoretische opleiding kregen. Je ziet dan ook dat hun sociale status naar omhoog gaat. »

M: « Er was een chirurgijnschool in Antwerpen? »

S: « Ja, in de 17^{de} eeuw werd in grote steden zoals Antwerpen een opleiding gegeven aan de chirurgijns. Ze konden ook in de winter wat lessen in anatomie volgen. In Antwerpen werd voor het eerst een collegium medicum opgericht met universitair gevormde medici. Zij moesten dan de medische zorg in de stad organiseren en de kwaliteit van de chirurgijn bewaken. Vanaf de 17^{de} eeuw begint het proces van professionalisering van alle beroepen.

Dit zie je ook in de ambachten van de kunstnijverheden: beelhouwers, architecten, figuursnijders voor het drukken van kaarten en dergelijken. Het zuiden begint daar later mee, dan ontstaat er wat men noemt de Academie van Schone Kunsten. »

M: « Gaven de kaartenmakers ook hun kennis door op hun leerlingen? »

S: « Ja zowiezo, het was een combinatie van werken en leren. Je ziet dan ook dat veel van die mensen al een betere lagere scholing hebben gekregen en dat ze ook een tijdje naar de Latijnse school gegaan zijn. Dit was dan het voortgezet onderwijs. In de Noordelijke Nederlanden, voor de militaire academie ziet men ook dat men beroepslegers krijgt in plaats van het systeem van de leenheren. Men krijgt dan huurlegers die opgeleid moeten worden, de officieren zijn dan veel hoger geschoold. In de Nederlanden heeft men in de 17^{de} eeuw een militaire academie opgericht. Die is bij ons moeilijk van de grond gekomen. De lagere adel, die dan officieren zijn in het leger, gaat dan wat ze noemen: « een grand tour doen ». Die gaan wat rondtrekken in Europa en gaan naar de militaire academies in het buitenland. »

M: « De officieren waren dan mensen van adel? »

S: « Lagere adel of hogere burgerij, maar dikwijls lagere adel. Dit werd vaak geregeld in de familie. Dat zie je in de 17^{de} en 18^{de} eeuw. In de 17^{de} eeuw heeft men geprobeerd een militaire academie in Brussel op te richten. Deze heeft een tijdje gewerkt, maar niet echt goed. »

M: « In Antwerpen is er pas een militaire academie gekomen in 1775 ? »

S: « Ja dus dit was voor Brussel. Men ging verder en wat zie je, dat Simon Stevin uit Brugge naar het noorden getrokken is en bij prins Mauritz Nassau militair adviseur werd. Stevin was een goede wiskundige, die niet naar de universiteit is geweest. Hij is bij prins Mauritz in de Noordelijke Nederlanden gestart met een militaire academie rond 1620. De lessen werden in de volkstaal gegeven, waardoor de academie niet geïntegreerd kon worden in de universiteit van Leiden. Ze stond wel in de marge van de universiteit, zoals een soort hoge school. Simon Stevin kende de oude traditionele literatuur en paste deze toe op nieuwe strategiën. Zij gingen technisch en militair vooruit, waardoor Stevin en Mauritz heel belangrijk waren voor de opstand van de Nederlanden tegen de Spaanse heerser. De officieren moesten dus in de

volkstaal opgeleid worden om de soldaten, die vaak ongeletterden waren, bevelen te kunnen geven. Deze soldaten werden wel getraind in de krijgskunst. Het noorden begon daar veel vroeger mee dan het zuiden, dat scheelt vaak 50 tot 100 jaar. In Amsterdam heeft Peter Plancius, cartograaf en zeevaartkundige, rond het midden van de 17^{de} eeuw een zeevaartschool opgericht. De bedoeling was het opleiden van zeelieden, maar men weet daar nauwelijks iets van. »

M: « Had deze zeevaartschool banden met het Atheneum van Amsterdam? »

S: « Nee, niet dat ik weet. Het Atheneum was een illustre school, een soort universiteit zonder promotierecht. Dit wil zeggen dat ze geen recht hadden om te doctoreren. Ik heb maar een enkele verwijzing naar die navigatieschool gevonden, er bestaat voor de rest geen literatuur van. Ik weet enkel dat ze heeft bestaan. Voor meer informatie zou je dus dieper moeten gaan graven in het leven van Peter Plancius. »

M: « Is Peter Plancius ook actief geweest in Antwerpen? »

S: « Nee, hij was protestant en was gevlucht na de val van Antwerpen in 1585. »

M: « Dit is inderdaad een beetje het probleem met Antwerpen. Tot nu toe heb ik begrepen dat in die periode intellectuelen zoals Michiel Coignet, de wiskundige en zeevaartkundige kennis van de schippers wilden optrekken. De bedoeling was om de zeelieden de mogelijkheid te geven de handel uit te breiden naar transatlantische gebieden. Tot nu toe berustten zij meer op hun ervaring dan op navigatie middelen. Zij kenden de regeltjes, maar pasten ze toe zonder de wiskundige redenering erachter te begrijpen. Michiel Coignet bracht zijn leerboek uit, maar net toen de mensen zich in de transatlantische reizen begonnen te interesseren, brak de oorlog met Spanje uit. Als gevolg werd de Schelde, en daarmee de toegang tot de zee, afgesloten door de Staatse rebellen. »

S: « Inderdaad, Oostende heeft deze koloniale aspiraties overgenomen, maar daar werd naar mijn weten geen onderwijs verschaft. De Oostendse Compagnie is dan weer geboycot geweest door Engeland en Holland en heeft niet zolang bestaan. Zonder de val van Antwerpen zou de stad natuurlijk aan de top gebleven zijn. Al wat later in Amsterdam gebeurde zou dan in Antwerpen gebeurd zijn. »

M: « De kapitaalkrachtige kooplieden die in Antwerpen bleven na 1585 hebben in de Oostendse Compagnie geïnvesteerd. »

S: « Jazeker, en al de gevluchte kooplieden hebben in de VOC geïnvesteerd. Ongeveer de helft van het kapitaal kwam van de Zuidelijke Nederlanden. De mensen die voelden dat ze dingen moesten en wilden leren gingen naar het buitenland, alhoewel dit verboden was. Ik heb nooit gehoord van een navigatieschool in Antwerpen in de 17^{de} eeuw. De schippers leerden het vak wel, maar zoals ze het altijd geleerd hadden denk ik. Dit gebeurde aan boord en ze klommen geleidelijk op. In de Noordelijke Nederlanden was er de professionalisering. Deze was mogelijk omdat het een open maatschappij was waar vernieuwingen veel gemakkelijker doorkwamen. Waar je natuurlijk ook aan moet denken, dat is de zeevaartschool in Portugal eind 15^{de} eeuw. Daar begint het eigenlijk. Het is ook belangrijk dat je gaat kijken wat de stand van de kennis was. Zeevaartkunde en militaire kennis was internationaal. Je kan dan kijken in welke mate de Zuidelijke Nederlanden daarin hebben deelgenomen. Waren ze op de hoogte van die zaken? enz. »

M: « Ik heb ook gelezen dat de Maltese hospitaalridders in de Middellandse Zee actief waren en dat zij aan de oorsprong stonden van de eerste zeevaartscholen. Zouden zij eventueel in dat opzicht invloed hebben gehad in het noorden? »

S: « Al die kennis circuleerde, je kan dit nagaan in het drukwerk dat in Antwerpen werd gedaan door Plantijn. De orde van Maltese ridders was zeer internationaal. In deze religieuze orde was de voertaal voornamelijk Latijn, en indien zij iets uitgaven circuleerde dat ook. Er was een vrij grote circulatie van kennis, zeker na de boekdrukkunst. Er werd enorm veel in Antwerpen gedrukt. Dit is een andere manier om te weten in hoeverre Antwerpen actief is geweest. »

M: « Tot nu toe ken ik als enig zeevaartkundig handboek het werk van Michiel Coignet. Er zijn nog meer handboeken, maar die zijn dan specifiek op boekhouding gericht. Ik interesseer mij in alle aspecten van het schippersambacht, zowel de navigatie als de economische exploitatie van het schip. Het lijkt mij logisch dat de schipper enige notie van boekhouden had. »

S: « Juist daarom moesten ze een redelijk behoorlijke opleiding gehad hebben, voor die tijd dan. Het kan dus dat ze, nadat ze hebben leren en schrijven, naar die handelscholen zijn geweest. Deze scholen werden ook « Walsche scholen » genoemd. Dan moet je ook kijken in de lijst van de schoolmeesters in de 16^{de} eeuw die de Groote heeft opgesteld, welke vakken werden aangeboden. »

M: « Inderdaad, dat heb ik ook gedaan maar nergens werden lessen zeevaartkunde vermeld. Er waren wel meerdere schoolmeesters die talen, wiskunde en boekhouden onderwezen. »

S: « Dat verwondert me niet. »

M: « Michiel Coignet staat ook in die lijst, maar er staat niets over zeevaartkunde bij zijn naam. »

S: « En Gemma Frisius van de Universiteit van Leuven, ken je die? »

M: « Ja, hij was de meester van Mercator. »

S: « Die was ook heel geïnteresseerd in instrumenten en kaarten. »

M: « Is Gemma Frisius actief geweest in Antwerpen? »

S: « Nee, hij is in Leuven gebleven. Hij was verbonden aan de universiteit, maar hij heeft er niet altijd gewerkt als professor. »

M: « Mercator is wel in Antwerpen actief geweest geloof ik. »

S: « Ja, hij heeft een tijdje in Leuven gezeten maar is dan verder naar het Waasland gegaan. »

M: « In verband met vreemde talen, denkt U dat de schippers vreemde talen leerden op school of door vreemde havens aan te doen? »

S: « De kooplieden stuurden hun zonen na de Walsche school naar het buitenland voor een goede opleiding. Zij gingen in de leer bij een partner van hun vader, waar ze het vak concreet

leerden. Er was in de 16^{de} eeuw heel veel handel met La Rochelle, Bordeaux enz. »

M: « Dit gaat dan meer over de kooplieden? »

S: « Ja, inderdaad. »

M: « En voor de schippers, vanaf welke leeftijd kunnen we zeggen dat iemand genoeg kon lezen en schrijven om het schippersambacht uit te voeren? »

S: « Tja, daar vind je vanalles in. Het hangt natuurlijk ook af van de intelligentie van de persoon. Je kon ook blijven leren, er bestonden heel wat handboekjes voor talen en dergelijken. Zij gingen dan in de leer bij een vrije schipper totdat ze zelfstandig schipper werden. Dat was de gewone gang van zaken en als je ambitie had, kon je opklimmen. Zo verging het ook in de andere ambachten. Niet iedere gezel werd meester. Sommigen bleven hun hele leven gezel. »

M: « Vanaf welke leeftijd kon iemand lezen in het algemeen? »

S: « Vanaf 5 of 6 jaar. Meestal was er elementair onderwijs tot 10 – 11 jaar en dan had je de Latijnse middelbare scholen vanaf de 16^{de} eeuw. Daar moest je goed voor kunnen lezen en schrijven. Daar leerde je dan Latijn. Maar zoals je gezien hebt bij de Groote, boden sommige schoolmeesters ook Latijn aan. Dan gaat het over kinderen die dus niet verder gingen studeren, maar ze leerden dan nog wat vaardigheden bij. Dit is vergelijkbaar met het systeem met het zevende en achtste studiejaar van het lager onderwijs, waar ze dus tot 14 jaar naar school gingen. Dat bestond vroeger ook. Die schoolmeesters boden wat Latijn aan om brieven te kunnen lezen, maar het was meer praktisch gericht onderwijs. Latijnse woorden en begrippen werden toch nog gebruikt en daarom werd dat ook aangeboden. In de Latijnse middelbare scholen was het onderwijs theoretischer, ze zagen de klassiekers en leerden Latijn spreken. Voor de val van Antwerpen was er een enorm aanbod in de stad voor talen en dergelijken. »

M: « Hoe evolueerde het onderwijs na de val van Antwerpen? »

S: « Er valt dan veel stil. De Walsche scholen blijven. Tja, na de val van Antwerpen tot laten

we zeggen 1620, is er grote chaos. Later stabiliseert de situatie, maar het beroepsonderwijs en de professionalisering stagneren in het zuiden. Het noorden kent echter een grotere ontwikkeling op dat gebied. »

M: « De Zuidelijke Nederlanden lagen echt op het front, daar werd veel gevochten. »

S: « Ja, ze lagen op het front en ze lagen ook zeer sterk in greep van de contra-reformatie van de Katholieke Kerk. Er was een andere mentaliteit, de Spaanse koningen hadden het onderwijs in de handen van de Kerk gegeven. Vooral in Antwerpen had het onderwijs zich in de 16^{de} eeuw onttrokken aan de Kerk, terwijl je ziet dat in de 17^{de} eeuw de Kerk weer een dominante positie inneemt in het zuiden. Wiskunde blijft bijvoorbeeld van een zeer hoog niveau in het zuiden dankzij de jezuïeten. Dit wiskundig onderwijs kwam dan na de Latijnse scholen. »

M: « Ik heb inderdaad gelezen dat er niet veel wiskundige intellectuelen meer over bleven na 1585. »

S: « Ja die zijn allemaal gevlucht. Het waren vooral de jezuïeten die verder gingen met wiskundig onderwijs. Wie is gevlucht? De protestanten die dit wilde blijven, de kapitaalkrachtige mensen die vrij handel wilden drijven zoals kooplieden en dergelijken. Je had religieuze, politieke, intellectuele en economische vluchtelingen. »

M: « In hoeverre waren de kinderen schoolplichtig? »

S: « Schoolplicht komt er pas in de 19^{de} eeuw. In de Nieuwe Tijd kon je de graad van alfabetisme goed opmeten, maar voor de 15^{de} en 16^{de} eeuw hebben we geen cijfers. In de Noordelijke Nederlanden waren 60% van de vrouwen en 80% van de mannen gealfabetiseerd. In het zuiden waren dit respectievelijk 60% en 40%, wat duidelijk lager is. Dat heeft te maken met het aanbod. Ik heb voor Antwerpen voor de 17^{de} eeuw op basis van aantallen in de bronnen, opgemaakt dat er een zeer hoge graad van scholarisatie was. De vraag is echter: « wat leerden ze, en wat bleef er dan van over? ». Je kan dan meer spreken van semi-alfabeten. Zij kenden de religieuze teksten uit het hoofd en konden redelijk goed hun naam schrijven. Zij konden eventueel ook een paar zaken lezen. Dit bestaat tegenwoordig nog steeds in België. Waarschijnlijk dat deze mensen redelijk vlot konden lezen wanneer ze van

school kwamen, maar als je dat nooit meer nodig hebt, leer je het af. Je moet hieraan denken, niet bepaald voor de schipper maar meer voor de lagere bemanning zoals de matrozen. Je moet rekenen dat je ontzettend veel matrozen nodig had om een schip te bemannen, vooral voor de VOC schepen. Er was enerzijds de militaire escorte, die hadden een militaire opleiding, anderzijds waren er de matrozen. Er waren onvoldoende Nederlanders die dit keiharde werk wilden doen. Ze werden weinig betaald en leefden aan boord in wat we nu mensonwaardige omstandigheden zouden noemen. De matrozen waren bijna allemaal Duitsers, uit Noord-Duitsland. Dit waren armen en religieuze vluchtelingen. Zij werden in Amsterdam gerekruteerd en leerden hun taken aan boord. In de Nederlanden kregen de mensen een goede scholing en waren zij rijker. »

M: « In Oostende namen veel buitenlanders dienst op de schepen van de Oostendse Compagnie. De werkkrachten kwamen van Duinkerke, Zeeland enz. »

S: « Noord Frankrijk was gedeeltelijk verwoest door de vele oorlogen. Het was eigenlijk geen rijk landbouwgebied en je had daar natuurlijk al die havens; Boulogne, Duinkerke... Daar leefden al veel zeelui. Men bleef in de beroepen van hun ouders, dus de schipperskinderen en matrozenkinderen gingen ook ter zee. Er was opwaartse sociale mobiliteit, maar het was moeilijk om op te klimmen, onder andere omdat ze te weinig geschoold waren. »

M: « Telt dit ook voor de militairen van toen? »

S: « Ja daar was het juist hetzelfde verhaal. »

M: « Dus Antwerpse militairen van de Antwerpse vloot stuurden hun kinderen naar speciale scholen? »

S: « Ja, er waren al vormen van echte opleiding, zeker voor de officieren en dergelijken, maar ook binnen de hele hiërarchie van het leger. Als je ambitie had en knap was, kon je in die hiërarchie opklimmen, maar je moet rekenen dat een meerderheid van de mensen noch de capaciteiten, noch de wilskracht hadden. Dit is iets dat men vergeet, de hele psychologie van het systeem. Want hoe doorbreek je een bepaalde sociale situatie? Dat wordt tegenwoordig veel bestudeerd in verband met de werkloosheid in bepaalde regio's in Wallonië. »

M: « Om even terug te komen op de officieren van de Antwerpse vloot. Juist omdat er geen militaire academie was, zouden zij dan les krijgen van privéleraren? Ik denk nu aan het voorbeeld van Michiel Coignet die privéles gaf aan officieren. »

S: « Ja dat ze dan privéonderwijs kregen... Van de schoolmeesters weten we het dankzij de gilden, maar er werd enorm veel privéonderwijs gegeven en voor de adel was dat geen probleem. »

M: « Dus we kunnen aannemen dat Michiel Coignet geen geïsoleerd geval was? »

S: « Nee, het gebeurde wel vaker. Maar daar vind je heel weinig sporen van, tenzij je in de privéarchieven van die families gaat kijken. Daar vind je informatie over in de huishoudboeken, maar dat is een heel ander type onderzoek. Dat kan je doen, maar dan moet je als historicus gaan zeggen dat je een familie gaat bestuderen. Het is eigenlijk dankzij de privéarchieven dat we weten hoe het privéonderwijs in elkaar zat. »

M: « In verband met navigatie, zouden die privéleraren gepensioneerde kapiteins geweest zijn? »

S: « Ja gepensionneerd of die op die leeftijd fysische problemen gekregen hebben of dat ze het varen gewoon beu waren en hun kennis ten dienste stelden van de mensen. »

M: « Gebeurde dit privéonderwijs in het geheim? »

S: « Nee, want er was te weinig organisatie en te weinig infrastructuur. Er waren geen officiële scholen. Die privéleraren werden betaald en dat vindt men in de kasboeken van de families terug. Dit geldt niet enkel voor navigatieleraren, maar voor alle soorten privéleraren die pianoles, dansles en dergelijken gaven. »

M: « Werd dit door de Sint-Ambrosiusgilde toegestaan? »

S: « Dit was niet op stedelijk niveau, in privé lieten ze dit toe. Als je een school wilde openen met meer kinderen, dan moest je je inschrijven in de gilde. »

M: « Ik heb ook nog gelezen over journalen die de stuurmannen op de schepen van de VOC moesten bijhouden. Deze journalen werden dan na de reis nagekeken door specialisten, die dan bepaalden of de navigatie goed was uitgevoerd. »

S: « Je ziet, dat is al een soort examen dat ze moesten afleggen. En je hebt vanaf de 17^{de} eeuw die professionalisering, men wil zeker zijn dat de mensen voldoende kennis hebben en bekwaam zijn om een vak uit te oefenen. Dat is een algemene trend in de militaire academie, de medische sector, bij de architecten en dergelijken. Wij in het zuiden waren daar veel later mee weg. »

M: « Dank U vriendelijk voor dit gesprek mevrouw Symoens. »

Bijlage III: Curriculum Gustaaf Asaert

Dr. Gustaaf Asaert werd geboren te Antwerpen op 18 november 1929.

Hij volgde het basisonderwijs te Antwerpen aan de Rijksmiddelbare School en het middelbaar onderwijs aan het Koninklijk Atheneum, Grieks-Latijnse afdeling.

Hij volgde de leergangen van de Stedelijke Middelbare School voor Bibliotheek-, Archief- en Museumpersoneel en van het Kunsthistorisch Instituut van Antwerpen 1950-1953.

Later studeerde hij geschiedenis aan de Rijksuniversiteit te Gent: licentiaat in de letteren en wijsbegeerte (1964) en doctor in de wijsbegeerte en letteren (1968) met een thesis over de Antwerpse scheepvaart in de 15^{de} eeuw. Promotoren: Hans Van Werveke en Wilfrid Brulez.

Asaert deed postuniversitaire studies aan de Universiteit van Londen en deed bronnenonderzoek in het Public Record Office.

Hij was acht jaar assistent bij het Antwerpse Stadsarchief (1953-1961) en vervolgens vier jaar archivaris-paleograaf bij het Rijksarchief te Gent (1961-1965). Hij is oprichter van het Rijksarchief te Beveren (1965) waar hij in 1970 hoofd werd van de afdeling Beveren. Na twintig jaar Beveren (1965-1985), werd hij hoofd van het 6e departement van het Algemeen Rijksarchief en de Rijksarchieven in de Provinciën, omvattend de depots van Antwerpen, Beveren en Hasselt. In 1994 werd hij door de koning benoemd tot ere-departementshoofd.

De heer Asaert ontving de Provinciale premie voor Geschiedenis van de provincie Antwerpen (1960) voor een onuitgegeven handschrift (Quinten Clarensone, Antwerps patriciërstype), de André Schaepdrijverprijs (voor de beste licentiaatsverhandeling academiejaar 1963-1964), de Provinciale prijs voor Geschiedenis van de provincie Antwerpen (1974) voor De Antwerpse scheepvaart tijdens de 15^{de} eeuw en is laureaat van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België (1970) voor laatstgenoemde studie. Hij schreef een honderdvijftigtal bijdragen over archiefbeheer, economische en maritieme geschiedenis en plaatselijke geschiedenis en maakte deel uit van de hoofdredactie van de vierdelige Maritieme geschiedenis der Nederlanden (1976-1978). Onder zijn leiding verscheen de vijfdelige Geschiedenis van volk en land van Beveren (1984-1999).

Asaert was achtereenvolgens secretaris en gewezen voorzitter van de klasse

Scheepvaartgeschiedenis en Scheepsarcheologie van de Koninklijke Marine Academie, voorzitter en erevoorzitter van het Genootschap voor Antwerpse Geschiedenis en gewezen voorzitter van de Antwerpse Stedelijke Archiefraad. Hij was gedurende enige jaren lid van de redactie van de Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden. Hij schreef tientallen besprekingen in vakbladen .

Er was vooreerst de bedrijvigheid als ambtenaar-archivaris, wat heeft geleid tot een aantal publicaties betreffende de archivistiek, onder meer over wetenschappelijke zendingen door de regering naar de Verenigde Staten, de Duitse Bondrepubliek, Kroatië, Noorwegen.

Vervolgens was er historisch wetenschappelijk onderzoek. De promotie op een maritiem onderwerp heeft geleid tot werk over zee- en havengeschiedenis in samenwerking met diverse collegae in binnen- en buitenland.

Dit alles vloeide samen met studies over de geschiedenis van de geboortestad waarbij vooral de huizengeschiedenis kan worden onderstreept. Het twintigjarige verblijf als hoofd van het Rijksarchief te Beveren heeft het onderzoek ook gericht op de geschiedenis van het land van Beveren.

Bijlage IV: Interview met de heer Gustaaf Asaert

Asaert: « Ik vrees dat er zeer weinig is. In het Ancien regime was er eigenlijk geen opleiding. De parate kennis ging over van vader op zoon. Zo ging het overal en niet alleen in Antwerpen. Ook in de Hanze literatuur zul je lezen « Sie hatten alles im Kopf ». »

Michael: « Ik heb gelezen dat in de 15^{de} eeuw de schippers meestal eigenaar waren van hun schip. »

A: « Ja dat klopt. »

M: « Kan je dan ook stellen dat zij een zekere status hadden in de maatschappij? »

A: « Ja de schippers maakten deel uit van de middenklasse. Je kon een schip kopen, daar was een zeker kapitaal voor nodig en de afbetaling werd gespreid over verschillende jaren. Je vindt dit terug in mijn boeken over de Antwerpse scheepvaart. Daar staat wel zeer weinig in over onderwijs want dat was er niet voor de periode onder Frans bewind. »

M: « In een privilege van 1421 in het stadsarchief staat dat de schipper aan een zekere leertijd moest voldoen om het ambacht te mogen uitvoeren. In 1596 bepaalden de burgemeesters van Antwerpen een leertijd van 2 jaar. Er staat niet specifiek iets in over een instituut... »

A: « Er is nooit een opleidingsinstituut ofzo geweest. Alles was toen corporatief geregeld in ambachtsgilden. Bijvoorbeeld in de kleermakersgilde, daar kwam je binnen als leerjongen en moest je een meesterproef afleggen. Dit was in elk ambacht zo, ook in het schippersambacht. Scheepsbouwers moesten later een scheepsmodel maken. »

M: « Waren er misschien particuliere leraren zoals bijvoorbeeld Michiel Coignet in de 16^{de} eeuw? »

A: « Wetenschappers en wiskundigen zoals Michiel Coignet hebben natuurlijk invloed uitgeoefend maar dat waren niet echt onderwijzers. Het kan wel interessant zijn dit verder te onderzoeken. »

M: « Wiskunde maakt toch deel uit van zeevaartkunde en navigatie. Kan U iets vertellen over het onderwijs van wiskunde? »

A: « Wiskunde werd natuurlijk wel onderwezen. Je kan misschien het artikel van de Groote eens opzoeken, dat gaat over de Antwerpse schoolmeesters in de 16^{de} eeuw. Hij geeft de namen van al de schoolmeesters van de schoolmeestergilde die in Antwerpen werkzaam zijn geweest in de 16^{de} eeuw en wat ze gedoceerd hebben. Onder de onderwezen stof waren er talen, onder andere Frans, Spaans, maar ook boekhouding. Zeevaartkunde staat daar niet bij dacht ik. »

M: « Ja, boekhouding en wiskunde in het algemeen kwamen waarschijnlijk goed van pas voor de schipper die zijn eigen schip economisch exploiteerde. Kan je aannemen dat een schipper dan geen ongeschoolde was, maar wel een minimum scholing had genoten? »

A: « Tja, er waren er toch veel bij die niet konden schrijven en die gewoon een ankertje op de acten tekenden in plaats van een handtekening. Maar het is wel zo dat zij zelf voor de lading moesten zorgen. »

M: « En in verband met de wiskunde, moesten de schippers daar niet iets vanaf weten voor de boekhouding? »

A: « Ja dat kan inderdaad wel zijn. »

M: « Het lerarenambacht werd rond 1530 heringericht en de regels in verband met het schoolgaan werden strenger, deels om het straatslenteren tegen te gaan. »

A: « Er was geen verplichting om naar school te gaan, wat meestal betalend was. Voor de minder gegoeden waren er armenscholen voorzien, maar het onderwijs daar was heel elementair. Ze leerden daar lezen, schrijven en catechismus. De opleiding gebeurde in het kader van de ambachtsgilde. Zo ging het ook voor de schippers en scheepsbouwers. Maar later in de 19^{de} eeuw werd een cursus scheepsbouw gegeven in de academie van Antwerpen. Het gildewezen is onder Frans bewind afgeschaft. Die periode is het begin van de moderne tijd.»

M: « In Antwerpen en Duinkerke werden admiraliteiten gesticht. »

A: « Ja, de admiraliteit was in het ancien regime een rechtscollege, dat bijvoorbeeld oordelen velde over de verdeling van parten in de kaapvaart. Met andere woorden zij zagen toe op de verdeling van de buit. Zij hadden ook allerlei bevoegdheden inzake scheepvaart. »

M: « Heeft de admiraliteit misschien beslissingen genomen in verband met zeevaartonderwijs? »

A: « Dat is te onderzoeken, misschien is er iets over te vinden in de stadsbibliotheek. Ik geloof dat de Antwerpenaar Jan Denucé erover geschreven heeft. Hij was conservator van Plantin Moretus en is daarna stadsarchivaris geweest. »

M: « U hebt al veel antwoorden gegeven, maar ik heb nog enkele vragen over. In hoeverre denkt U dat de schipperskinderen vreemde talen leerden? »

A: « De schippers van het ancien regime gingen naar Engeland, Spanje, de Baltische landen enz. Zij hadden een elementaire kennis en konden zich wel uit de slag trekken. Zij hebben ook beetje per beetje talen geleerd door in die vreemde havens te komen, maar ik denk niet dat ze in Antwerpen zelf vreemde talen hebben geleerd. Kinderen van kooplieden in de hogere klassen wel, zij leerden talen bij de Antwerpse schoolmeesters. Als zij dan naar het buitenland werden gestuurd om hun vader te vertegenwoordigen, konden ze deze kennis goed gebruiken. »

M: « Waren enkele schippers ook zelf kooplieden? »

A: « Het koopmanschap was geen ambacht, de kooplieden waren niet corporatief opgedeeld. Het waren vrije ondernemers terwijl de schippers lid waren van een ambacht, dat was toen verplicht. De schippers dreven wel ook handel; wanneer ze goederen vervoerden hadden ze soms ook iets voor eigen rekening bij. »

M: « Zij handelden dus ook als kooplieden, weliswaar op kleinere schaal. »

A: « Ja, dat kan je wel zeggen ja. »

M: « De leertijd werd in 1596 vastgesteld op 2 jaar.¹⁶³ Na deze leerperiode moest een certificaat worden voorgelegd. Kan U mij iets meer vertellen over dit certificaat? »

A: « Niet echt nee. Er zijn natuurlijk tienduizenden certificatiën in het Felixarchief. Dit zijn verklaringen onder eed afgelegd door de scheepsbank over bepaalde goederen. Deze certificaten bewezen bijvoorbeeld de echtheid van de goederen, dat deze onvervalst waren. En zo waren er certificaten voor alle mogelijke onderwerpen. Het waren plechtige verklaringen. »

M: « Vanaf welke leeftijd kon een leerjongen aan zijn opleiding tot vrije schipper beginnen? »

A: « Er was geen leeftijd bepaald. Het was wel zeer jong, misschien zelfs 5 of 6 jaar. Trouwens die schippers werden ook geen 80 jaar oud. Bij die certificaten staat bijvoorbeeld gewoonlijk de leeftijd erbij, die is gemiddeld 35 of 40 jaar. Ouder dan 50 wordt al zeldzaam.»

M: « Over oudere schippers gesproken, ik heb iets gelezen over een « oudetehuis van het schippersambacht. » »

A: « Ja, er zijn er inderdaad verschillende geweest, in de Hoogstraat en de Schipperkapelstraat. Elk ambacht had voor zijn bejaarden een tehuis. »

M: « Zou het kunnen dat de bejaarde schippers op hun oude dag een zeker onderricht verschaften aan de jongere generaties? »

A: « Dat zou kunnen, maar daar is geen enkel bewijs van. Die waren trouwens aan strenge regels onderworpen in dat bejaardentehuis. Zij moesten bepaalde uren respecteren om op te staan, om te gaan slapen, om naar de mis te gaan enz. Hun leven daar was heel gestructureerd. Zij mochten ook niet naar een herberg of bordeel gaan. Ook mochten geen buitenstaanders in het tehuis binnen, dus het is vrijwel uitgesloten dat zij les gingen geven. »

M: « Bestonden er militaire academies in Antwerpen? »

¹⁶³Stadsarchief Antwerpen: GA 4301 Schippers. Ordonnantie- en vonnisboek: 9 december 1596.

A: « Er waren wel troepen in Antwerpen, maar die werden opgeleid in het kader van het leger. Een militaire academie in de echte zin van het woord, zoals de militaire school tegenwoordig, bestond niet. »

M: « Hadden de instanties van Antwerpen een oorlogsvloot? »

A: « Ja, er was een Antwerpse vloot. »

M: « Hoe werden de bevelhebbers van deze schepen gekozen? »

A: « Dat waren schippers die een zekere ervaring hadden en die werden aangesteld als officier. »

M: « In het werk van Crone¹⁶⁴ heb ik gelezen dat in de 18^{de} eeuw de Nederlandse stuurmannen een journaal moesten bijhouden aan boord. Dit journaal werd dan later aan het atheneum van Amsterdam door examinatoren nagekeken. Was er een dergelijk systeem in Antwerpen? »

A: « Niet voor de 15^{de} en 16^{de} eeuw maar voor de 18^{de} eeuw wel, tijdens de Oostendse Compagnie. Die archieven zijn in het Felixarchief bewaard gebleven omdat voornamelijk Antwerpse kooplieden de onderneming financierden. Er werden in die periode scheepsjournaals gemaakt tijdens de reizen op China en Indië, maar dat zijn natuurlijk geen Antwerpse schepen. Van Antwerpse schepen ken ik geen journaals, altans niet van vòòr de 19^{de} eeuw. Vòòr 1850 zijn bij mijn weten nooit scheepsjournaals gemaakt. »

M: « Werd het woord schipper gebruikt zowel voor zeeschippers en binnenschippers of werd er een onderscheid gemaakt? »

A: « Er werd in verband met terminologie geen onderscheid gemaakt. Alle schippers behoorden tot het schippersambacht, sommigen gingen op zee en anderen bevaarden de binnenwateren. Om te bepalen welk type schipper iemand was kan je de achtergrond van de persoon onderzoeken. »

¹⁶⁴Crone, E., *Cornelis Douwes, 1712-1773: zijn leven en zijn werk, met inleidende hoofdstukken over de navigatie en zeevaart-onderwijs in de 17de en 18de eeuw*. Haarlem: Tjeenk Willink, 1941.

M: « Hebt U dit ook zelf gedaan? »

A: « Jazeker. »

M: « Hebt U tijdens het bekijken van de achtergrond van deze schippers ergens een document gevonden waarin details over de leerperiode vermeld zijn? »

A: « Ik heb wel van al die schippers van de 15^{de} eeuw fiches gemaakt voor mijn doctoraat. Er staat niets in over onderwijs. »

M: « Het lijkt me raar dat er in Antwerpen, centrum voor wetenschap, drukkunst en handel van het 16^{de} eeuws Europa, geen soort school of onderwijsinstituut was. Wat denkt U daarover? »

A: « Er zijn geen boeken uitgegeven zoals we de leerboeken van Amsterdam kennen. Er is wel het Zeeboek in de stadsbibliotheek dat werd uitgegeven door de Marina Academie. Daar kan je misschien wel nuttige informatie uithalen. »

M: « U sprak zo net van leerboeken van Amsterdam. Bedoelt U daarmee de zogenaamde Schatkamers? »

A: « Ik dacht aan twee auteurs: Van Yk uit Rotterdam en Witsen van Amsterdam. »

M: « Werden de boeken van deze twee auteurs gebruikt in Antwerpen? »

A: « Er schiet me net te binnen dat een belangrijke Antwerpse koopman van de 16^{de} eeuw opdracht heeft gegeven aan een Spanjaard om een leerboek te schrijven over de zeevaart. Ik denk dat het in verband met opleiding was. De naam ontgaat mij momenteel¹⁶⁵. »

M: « Hoe zat het met de opleiding van de stouwers en de zogenaamde craenkinderen? »

¹⁶⁵ Na het interview heeft Dr. Asaert per mail (9 april) bevestigd dat de belangrijke Antwerpse koopman Gillis Hooftman was.

A: « Voor 1800 had je eigenlijk geen stouwerij. De bemanningen waren groot genoeg om zelf de goederen te laden en te lossen. Pas later wanneer er minder mensen nodig waren aan boord van de stoomschepen moest de kapitein beroep doen op derden om de lading te verplaatsen. »

M: « En de craenkinderen? »

A: « Dat is een soort ambachtsgilde die ook los staat van de anderen. De craenkinderen waren de mensen die werkten op de kraan op de werf. Er waren ook de arbeiders van het rood kraantje enz. Dit kun je lezen in mijn boek over de Antwerpse Naties. »

M: « Dank U wel voor uw tijd en uitleg. »

Bijlage V: Curriculum Jan Parmentier

Dr. Jan Parmentier (1956) is gespecialiseerd in maritieme en overzeese geschiedenis, voornamelijk van de vroegmoderne periode. Hij werkt als wetenschappelijk medewerker in het Museum aan de Stroom (MAS) te Antwerpen. In deze instelling is hij conservator van de maritieme collectie vóór 1830 en tevens curator van de verdieping Wereldstad en co-curator van de cluster Oost op de verdieping Wereldhaven. Hij publiceerde onder meer over de Europese Oost-Indië- en Guineahandel, cartografie en navigatie, Zuid-Nederlandse en Ierse handelsnetwerken, reisverhalen, visserij en walvisvaart.

Bijlage VI: Interview met de heer Jan Parmentier

Parmentier: « Wat ik eigenlijk over maritiem onderwijs weet, wat ik van archiefsporen heb teruggevonden, was in het kader van het boek « Oostende en Co ». Daarin vermeld ik sporen van het Felixarchief over onderwijs, dat werd georganiseerd voor de opleiding van stuurliu aan boord van de Oost-Indië vaarders. Dit onderwijs werd niet speciaal in Antwerpen georganiseerd, maar wel in Oostende omdat de Antwerpse haven op dat moment meer een binnenhaven was. Dit bleef zo tot in de Franse periode. Voor de lange omvaart was Oostende eigenlijk de internationale haven. Je ziet dan dat Antwerpen zich richt op Oostende. In het Felixarchief zit een contract van een zekere Vincent uit Duinkerke, die aangesteld werd als leermeester voor een aantal jaren in de Oostende Compagnie. Hier zie je een afbeelding van het contract (laat zien). Voor de rest weten wij dat er, zeker voor de lange omvaart in die periode, vooral onderwijs aan boord was. Er werd eigenlijk in de praktijk geleerd. Voor de eerste schepen van de Oostendse Compagnie, rond 1715, wordt er gewoon onderwijs aan boord gegeven door ervaren kapiteins. Dit waren Engelsen, Fransen, Hollanders. Deze kapiteins gaven de Vlamingen en eventueel ook Brabanders een opleiding aan boord. Men heeft wel handboeken mee, dat weten we zeker. Dit was vrij goed materiaal uit Engeland, Frankrijk en Nederland. Er worden stuurmansgidsen en dergelijken vermeld en logischerwijze leerde men gewoon in de praktijk. Je zit dus niet direct met georganiseerd onderwijs, het enige spoor is dat contract van die Vincent. »

Michael: « Dit geeft een idee van hoe het elders gebeurde. Zo zou het eventueel ook in Antwerpen gegaan zijn? »

P: « Tja, dan zou je eigenlijk het werk van Karel Davids moeten bekijken. Dit vind je terug onder C. A. Davids, het gaat over het zeezezen en maritieme wetenschap. Dat boek is zijn doctoraatstudie. Hij begint vanaf de 16^{de} eeuw en gaat door in de 17^{de} eeuw en vermeld hoe het onderwijs werd gegeven. Voor de Zuidelijke Nederlanden vermeldt hij P. Plancius, die dus eigenlijk ook les geeft. Er zijn prenten bekend waarop een zeker onderwijs in de zeevaartkunde staat afgebeeld. Een leermeester onderwijst officieren aan boord of aan wal en je ziet verschillende instrumenten. Die afbeeldingen komen af en toe voor in kaartboeken of zeemansgidsen. Davids werkt aan de vrije universiteit van Amsterdam. Hij is een vriend van mij en ook een voormalig collega van Hilde Symoens. »

M: « De Oostendse Compagnie heeft niet zo lang bestaan heb ik gelezen. »

P: « Inderdaad, maar schepen hebben gevaren tot in 1735. Je hebt de voorcompagnieën, rond 1715 komen de eerste schepen binnen. Vanaf 1723 spreekt men van schepen van de Oostendse Compagnie. Men beperkte het aantal schepen om de markt niet te verzadigen met thee. »

M: « Wat zijn de voorcompagnieën ten opzichte van de Oostendse Compagnie? »

P: « Het zit dus eigenlijk zo, en dit geldt ook voor de VOC, dat je parten hebt. Er is een aantal handelaren of een familie die een expeditie organiseert en die per expeditie, geldschietters gaat aantrekken. Het aantal geldschietters kon gaan van 10 tot 50, zij kochten een part of een aandeel van die reis. Dat part was ook verhandelbaar. Dit systeem werd gebruikt van de 16^{de} eeuw tot in de late 18^{de} eeuw. »

M: « Dit was waarschijnlijk nuttig om het risico te spreiden. »

P: « Inderdaad, want de zeer rijken konden zonder probleem een volledige expeditie financieren. Dit gaan ze natuurlijk niet doen, het is gekkenwerk om al je geld in één expeditie te steken. »

M: « Waren de slaagkansen van die expedities klein? »

P: « De slaagkansen waren hoog, laten we dit zo zeggen. Je kon je natuurlijk verzekeren tegen het risico, maar de verzekering betaalde toch niet alles uit. Af en toe vergaat een schip of wordt een schip genomen door piraten en kapers. Laten we zeggen dat 85% tot 90% van de schepen aangekomen zijn. Het is een beetje een fabeltje om te zeggen dat veel schepen vergingen. Dit geldt ook voor ziekten aan boord, het sterftepercentage aan wal ligt even hoog als op zee, zo'n 7 tot 8%. De meesten kwamen om door ongevallen, er was veel kans dat zij zware verwondingen niet overleefden. De beginreizen waren wel veel langer en dan kwam er regelmatig scheurbuik aan boord voor. Van de Oostendse Compagnie heb ik dit teruggevonden in de journalen van twee schepen. »

M: « Zijn die journalen bewaard gebleven? »

P: « Jazeker. »

M: « Zou ik die kunnen terugvinden? »

P: « Ja die kan je hier in het Felixarchief terugvinden. Er zit een deel in de universiteit van Gent, in het rijksarchief van Brussel en er zijn er een aantal in privécollecties. »

M: « Deze vraag gaat misschien wat te veel in detail, maar hebt U kennis van journalen van Antwerpenaren? Of waren dit sporadische gevallen? »

P: « Daar lette ik niet zo veel op toen ik ze bekeek, maar ik denk dat er nauwelijks Antwerpenaren tussen zaten. Af en toe zal daar wel een handelaar hebben tussen gezeten, geen hoofdhandelaar maar misschien een supercargo van lagere rang die via connecties mee mocht. In het werk dat ik samen met Degryse heb gemaakt staat meer informatie. »

M: « Ik heb gelezen dat in Amsterdam in de 18^{de} eeuw de journalen van de schepen werden gecontroleerd door deskundigen in de zeevaartkunde. Zo bepaalden deze examinatoren of de auteur van het journaal bekwaam genoeg was om op te klimmen in de hiërarchie aan boord. »

P: « Wel, dan zou je dus eigenlijk moeten gaan kijken naar het artikel van Roland Baatens. Die heeft hier in het Felixarchief ook een paar rapporten teruggevonden. Hierin stond waarom bepaalde mensen wel of niet werden aangenomen. De functie van kapitein of officier werd goed betaald. Het loon was op zich niet overdreven, maar je mocht wel pakotillen¹⁶⁶ meenemen. De hogere officieren kregen een beperkte ruimte in het ruim, die ze met eigen handelswaar mochten vullen. Ze deden dus aan privéhandel. Zo zie je dat bepaalde kapiteins en supercargo's¹⁶⁷, kooplieden die meereisden, op enkele reizen een enorm kapitaal hadden opgebouwd. Ze konden als het ware een kasteel bouwen en gaan rentenieren. »

M: « De functie van officier en kapitein waren dan zeker fel begeerd? »

166 De officieren kregen een zeker laadruimte toegewezen dat ze mochten gebruiken voor het vervoer van eigen waar. Deze ruimtes werden pakotillen genoemd.

167 Kooplieden die meereizden om op de lading te letten.

P: « Het kon een goede functie zijn als je een beetje verstand had van handeldrijven. »

M: « Dus we kunnen stellen dat schippers vaak kooplieden waren, op kleinere schaal. »

P: « Ja, dat klopt. »

M: « U sprak daarnet van handboeken aan boord. Voor Antwerpen heb ik maar één handboek teruggevonden, het werk van Michiel Coignet. »

P: « Ja, dat handboek van Coignet was een leerboek van de 16^{de} eeuw. Het is gebaseerd op het werk van Pedro de Medina, het is eigenlijk een vertaling van de « Arte de Navegar », waar Coignet eigen notas heeft bijgevoegd. Zowel uit Frankrijk, Engeland en Nederland gaat men dus handboeken aanschaffen. Voor de Nederlandse handboeken moet je dus naar Davids gaan kijken, die circuleerden hier ook wel. Je kon die gewoon in een kaartenwinkel aanschaffen. »

M: « Ze konden die handboeken dan goed gebruiken, of voorwaarde dat de schippers en mensen aan boord konden lezen. »

P: « Inderdaad, je ziet dat de officieren wel konden lezen en schrijven. Het bewijs is dat een kapitein van één reis, verschillende journalen bij had. Deze werden dan bijgehouden door de stuurmannen of eventuele kooplieden aan boord. Ook als er klachten waren, vind je die op losse briefjes bij de scheepspapieren. De geletterdheid, vooral bij de officieren, was vrij hoog. »

M: « Of dat de lagere bemanning geletterd was, is minder zeker? »

P: « Dat is inderdaad minder zeker. Je merkt ook dat wanneer ze tekenden voor geldontvangst, er vaak een kruisje werd gemaakt of je ziet dat ze nauwelijks hun naam kunnen schrijven. »

M: « Werd de Oostendse Compagnie vooral gefinancierd met kapitaal afkomstig uit Antwerpen, Gent en Brugge? »

P: « Wel laat ons zeggen dat het kapitaal achter de Oostendse Compagnie zeker voor twee

derden uit Zuid Nederlands kapitaal bestond. Daarvan kwam 75% uit Antwerpen, dan komt Gent en Oostende veel minder. De rest kwam uit het buitenland, maar dan is het meestal moeilijk te achterhalen waar vandaan. De Moretus familie behoorde toen tot de Jet 7 van die periode, zij hadden ook aandelen in de Oost-Indische Compagnieën en de Deens-Aziatische Compagnie. »

M: « En de bemanningen van de schepen, waar kwamen die vandaan? »

P: « Meestal uit Vlaanderen, van Brabant kwamen niet veel zeelui maar wel in grotere mate soldaten. De mensen kwamen ook veel van Oostende en Duinkerke, van de kuststreek. Tijdens de voorcompagnieën vindt je vaak veel Ieren, Engelsen en Fransen aan boord. »

M: « Voor Antwerpen in de 15^{de} en 16^{de} eeuw, werden het schippersambacht en de oorlogsvloot vrij apart gehouden? »

P: « Die werden gescheiden gehouden ja. »

M: « Voor het schippersambacht heb ik teksten gevonden van 1596 waarin een leerperiode van 2 jaar aan boord verplicht werd. Er stonden geen details in over hoe deze opleiding moest gebeuren. »

P: « Dus het was echt de praktijk die telde. »

M: « Ja inderdaad, onder andere omdat de schippers van Antwerpen voor 1585 vooral actief waren in de kust- en binnenvaart. Volgens mij maakten zij geen lange reizen, behalve dan naar Engeland voor de wolhandel. Klopt dat? »

P: « Zij maakten inderdaad niet veel langere reizen, je ziet vooral in die periode dat het transport vaak wordt gedaan door gespecialiseerde firmas. Het valt op dat in de 16^{de} eeuw vooral Holland en Zeeland opkomen als maritiem goederentransporteur voor Europa. Juist omdat zij zo gespecialiseerd zijn, laten kooplieden vaak de Zuidelijke Nederlanden schieten voor Holland en Zeeland. »

M: « Tot nu toe heb ik de indruk dat vóór de tijd van Michiel Coignet, de schippers vooral

binnenschippers en kustvaarders waren. Er was dus geen nood aan het gebruik van instrumenten en astronavigatie voor de positiebepaling. Praktische ervaring en kennis van de kustlijnen waren veel belangrijker. »

P: « De kennis van instrumenten en astronavigatie was zeer beperkt. Daarvoor heb je een zeer mooi voorbeeld, dat is het zeeboek. Jan Denucé heeft dit boek beschreven, maar de werkelijke auteur is onbekend. Het zeeboek ligt voor het ogenblik in het Plantijn Moretus museum. Je kan daar een interessant boek aanschaffen waarin onder ander de beginselen van navigatie worden besproken. »

M: « Om verder in te gaan op de binnenschippers en Michiel Coignet, wou Coignet de kennis van navigatie onder de zeelui verbeteren of was er een andere reden voor het uitgeven van zijn handboek? »

P: « Ik denk dat je het niet zo idealistisch moet zien. Coignet behoorde ook tot de groep van de wetenschappers waartoe ook Gemma Frisius en Mercator behoorden. Zij waren geïnteresseerd in het maken van instrumenten en boeken, onder andere omdat er geld mee te verdienen viel. Een aantal instrumenten zijn gemaakt, puur als sierobjecten. Mooie zeeastrolaben¹⁶⁸ konden ook besteld worden. Coignet was niet zo idealistisch om specifiek iets te willen doen voor de zeelui. De markt was interessant genoeg. Na 1585 valt in Antwerpen alles voor een deel stil. »

M: « Ja met de sluiting van de Schelde. »

P: « Sluiting is veel gezegd, de Schelde is nooit gesloten geweest maar er was geen vrije vaart meer. »

M: « Mochten zeeschepen dan toch soms doorvaren tot Antwerpen? »

P: « Buitenlandse zeeschepen moesten altijd overslag doen in de Zeeuwse haven. De goederen worden dan verder naar Antwerpen vervoerd op kleinere Zeeuwse schepen. De Zeeuwse tolleren zijn hiervan het bewijs. Wij weten perfect wat binnenkwam, en er kwam nog steeds zeer veel binnen in de Antwerpse haven. Het is dus eigenlijk verkeerd om te zeggen

¹⁶⁸ Instrument gebruikt om de plaats en hoogte van een hemellichaam te berekenen in functie van de tijd.

dat de haven dood was.

In gans het maritieme bedrijf, zeker op het water, waren niet veel Antwerpenaars meer. »

M: « Antwerpen werd dan meer een binnenschippershaven? »

P: « Ja, voor een groot deel. »

M: « Veel kooplieden waren dan gevlucht, omdat ze protestant wilden blijven en omdat het vervoeren van massagoederen niet interessant meer was. »

P: « Ze gaan het wel nog doen, maar dan via de haven van Rotterdam en Antwerpse handelshuizen die filiaal lopen in Duinkerke en later in Oostende. Ze gaan daar dan vertegenwoordigd zijn. Je ziet nog altijd de handel op Spanje, massaal veel textiel werd via Brugge, Oostende en Duinkerke uitgevoerd naar het Iberisch schiereiland. Van daaruit gingen de goederen dan naar de Nieuwe Wereld. De Antwerpse kooplieden zaten nog altijd in die handelstrafiek. »

M: « Gaf Michiel Coignet volgens U privés? »

P: « Dat weet ik niet, dat zou je moeten vragen aan Ad. Meskens. Hij heeft ook zo wat de biografie van Coignet opgemaakt. Als er een spoor van privés is, zal hij het weten. »

M: « Ik heb inderdaad zijn werk gelezen. Het is op die manier dat ik van privés heb gehoord. »

P: « Ad. doet nog steeds onderzoek, je kan het hem zeker vragen. »

M: « Is het handboek van Michiel Coignet nog aanwezig in het MAS? »

P: « Nee, dat handboek is terug naar de Hendrick Conscience bibliotheek. Wij hebben hier enkel maar kopies van enkele pagina's liggen. In de Erfgoedbibliotheek zou je moeten vragen naar Steven van Impe, op Brocade kan je vrij snel aan zijn contactgegevens komen. »

M: « Ik spreek over het handboek van Coignet in mijn eindwerk, ik zou dat graag eens

bekijken en indien mogelijk enkele afbeeldingen aan mijn tekst toevoegen ter illustratie. »

P: « Je kan er afbeeldingen van terugvinden in het Plantijn Moretus museum en ook op de website www.maritiemdigitaal.nl. »

M: « De schippers van Antwerpen leerden vooral in de praktijk. Indien zij toch meer kennis van zeevaartkunde en navigatie wilden vergaren, behalve uit handboeken, wat waren de mogelijkheden? »

P: « Zeker na 1585 was er de mogelijkheid om uit te wijken naar Zeeland, Frankrijk, Spanje of de kust. Ze konden dan in Spaanse dienst gaan, zowel in de marine als in de koopvaardij. De Zuid-Nederlanders hadden de reputatie zeer goed te zijn met artillerie. Die vindt je tot in de 18^{de} eeuw terug in Spaanse en Portugese dienst. Ik heb ooit een dagboek bekeken van een Zuid-Nederlander die dus eigenlijk in de VOC in dienst gaat als boekhouder. Hij kwam dan in de Filipijnen terecht en ging in Spaanse dienst als kannonier, terwijl hij daar naar eigen schrijven niets van afwist. Hij had wel een goed handboek. »

M: « Vanaf eind 16^{de} eeuw werd er in Antwerpen een admiraliteit opgericht. Heeft de admiraliteit, naar uw weten, bijgedragen aan het maritiem onderwijs? Ik heb gelezen dat jonge officieren van goede afkomst intern een zekere opleiding genoten aan boord. Zij werden klaargestoomd voor de functie van officier. »

P: « Daar komt het inderdaad op neer, de praktijk aan boord. Ik heb geen sporen teruggevonden van opleiding op school bij de admiraliteit. Wat ik van onderzoek heb gedaan binnen de admiraliteit is dan meer voor 17^{de} en 18^{de} eeuw. Toen was de admiraliteit zeer actief in de kaapvaart, maar je ziet nergens sporen van een opleidinginstituut. »

M: « Van wanneer kan men spreken van het eerste echte opleidinginstituut voor zeelieden in Antwerpen? »

P: « Dat gaat waarschijnlijk het einde van de Franse periode zijn. Ikzelf weet het niet juist wanneer die school is gesticht. Dat zal in die periode moeten zijn. De Fransen hebben hier een oorlogsvloot gebouwd, je kan het scheepsarsenaal op de kaaien bezoeken. Die schepen moesten ook bemand worden, maar daar is nog geen goed onderzoek naar gedaan. Daar kan

je nog een eindwerk over maken. We weten dat voor de constructie van deze schepen enorm veel arbeiders nodig waren. Ze zetten zelfs gedwongen mensen aan het werk. Om deze schepen te bemannen, waren er niet alleen Fransen, maar er zaten ook veel Zuid-Nederlanders tussen. In hoeverre daar Antwerpenaren tussen zaten is vrij onbekend. Ik denk dat het meeste materiaal daarover in Parijs te vinden is. »

M: « Er was in 1775 een militaire academie in Brussel en in Antwerpen. Had deze academie iets te maken met zeevaartonderricht? »

P: « De militaire academie was enkel voor landtroepen. Onder de Oostenrijkers had je hier wel een vorm van oorlogsbodems. Ook al sinds de 16^{de} eeuw tot begin 18^{de} eeuw, tot de vrede van Utrecht in 1713, waren er heel wat convoischepen. Een convooschip is een oorlogschip dat koopvaardischepen gaat begeleiden. Dat werd gewoon bemand met zeelieden die ook in de koopvaardij werkten, het waren niet exclusief militaire bemanningen. Je komt dezelfde figuren tegen, zowel op koopvaardij als in de marine. »

M: « Werden er ook troepen en artillerie geplaatst aan boord van koopvaardischepen? »

P: « Af en toe, de VOC deden dit vaker. Er waren dan grote troepenmachten aan boord van de schepen, maar deze troepen werden dan bij aankomst afgezet om daar het leger te vormen van Oost-Indië. »

M: « Zo hadden deze troepen een dubbele rol. »

P: « Af en toe zie je voor VOC schepen die naar Bengalen gingen, dat zij troepen meehadden. De VOC hadden daar een factorij, een handelspost. Je merkt dat er soms evenveel soldaten aan boord waren als bemanningsleden. Die soldaten hadden aan boord niets te doen. Zij verveelden zich vaak, wat voor spanning zorgde. Ze dronken, speelden en dobbelden. Tucht aan boord was heel belangrijk, bij zeelieden ging dit waarschijnlijk een stuk makkelijker dan bij de soldaten. »

M: « De soldaten moesten dan nog het gezag van de zeevaartkapitein aanvaarden, wat waarschijnlijk niet altijd het geval was. »

P: « Ja, we hebben sporen die ons vertellen dat er regelmatig spanningen aan boord waren. »

M: « Sinds de sluiting van de Schelde, werden de Antwerpse schippers meer binnenschippers. Hoe zou U een binnenschip definiëren? »

P: « Meestal zijn dat platbodems met een relatieve kleine tonnenmaat, de pleiten. Soms kunnen er kleine kustvaarders tussen zitten. »

M: « Hoe zit het met de bemanning aan boord van die binnenschepen? »

P: « Er waren maar weinig mensen aan boord, het waren kleine bemanningen van 4 of 5 man. »

M: « Voor de oorlogsbodems had ik gelezen dat men hetvolgende regeltje hanteerden: één kop per last. »

P: « Ja dat klopt, bijvoorbeeld ook op kaperschepen¹⁶⁹ voor Oostende, Duinkerke, Nieuwpoort enz. dan zie je dat die een overtal hadden. Enerzijds omdat er een grotere militaire macht aan boord was, anderzijds om een gekaapt schip te kunnen bemannen om het mee terug te brengen naar de thuishaven. Daar zie je dus altijd grote bemanningen. Bij binnenvaarders, ook bij grote schepen zoals fluitschepen, zie je ook kleine bemanningen van 6 tot 7 man voor een schip tot 500 ton. Fluitschepen waren peervormige schepen die vooral gebruikt werden voor het vervoer van massagoederen zoals zout. »

M: « Wat waren de functies aan boord? »

P: « Er waren meestal verschillende stuurlieders die de schipper assisteerden. Vaak ook een bottelier die voor eten zorgde. Als het een bewapend schip was, had je een aantal kannoniers die de artillerie bedienden. »

M: « Er waren dan relatief weinig matrozen aan boord? »

P: « Ja, inderdaad. En die schepen waren een interessante buit voor kapers, er waren dan

169 Vijandelijke schepen die handelschepen wilden veroveren als buit.

weinig mensen die het grote schip moeilijk konden verdedigen. Als er dan een oorlog was die op zee werd uitgevochten, viel de koopvaardij vrij snel stil. Dan zie je dat de mensen van de koopvaardij snel overstappen naar de kaapvaart, ten eerste omdat ze dan werk hadden en ten tweede omdat daar veel geld te verdienen viel. »

M: « Hoe werden de kapiteins voor de militaire vloot gekozen? Gebeurde dit op basis van ervaring? »

P: « Voor zover ik weet, op basis van een combinatie tussen ervaring en afkomst. Of je de zoon was van een kapitein of uit een gegoede familie kwam speelde zeker mee. Je had er ook een aantal die zich opwerkten, die zeer bekwaam waren. »

M: « In de ordonnantie van 1596 stondt dat een leertijd van 2 jaar moest worden voldaan en ook dat een soort certificaat moest worden voorgelegd. »

P: « Daar weet ik niet veel van. Misschien dat Gustaaf Asaert daar meer over kan vertellen. »

M: « Ik heb met de heer Asaert gepraat en hij vertelde mij dat de term certificaat alle documenten omvatte die onder eed opgesteld waren. »

P: « In die periode ging men voor elke officiële verklaring naar de notaris. Dan werd het document als rechtsgeldig aanvaard. Dit gold voor alle mogelijke activiteiten. Je moet wel notariële akten kunnen lezen, dit vergt zelfs tegenwoordig veel oefening. »

M: « In het MAS is een journaal ten toon gesteld. »

P: « Ja, dat van de Arend. »

M: « Juist, is dat een journaal van de Oostendse Compagnie? »

P: « Ja, van de Franse stuurman Philippe Richard. Die man had blijkbaar ook tekentalent want hij heeft het journaal zeer mooi geïllustreerd. Het is het mooiste journaal dat bewaard is gebleven. »

M: « Zou ik daar een afbeelding van kunnen verkrijgen? »

P: « Dat moet je aan de mensen van het Felixarchief vragen. Het journaal van de Aarend kennen ze daar. Even ter zijde, in de erfgoedbibliotheek vindt je stukken van leerboeken met uitleg. Dan zie je dat stukjes theorie werden gegeven, gevolgd door een vraagstukje ter oefening. Bijvoorbeeld van het handboek van Gietermaker. »

M: « Werden deze boeken uit de Noordelijke Nederlanden ook in het zuiden gebruikt? Circuleerden de handboeken? »

P: « Jazeker, er werden bestellingen in Londen en Amsterdam gedaan. We zijn vrij goed op de hoogte van de handboeken die op de schepen werden meegenomen. »

M: « Dank U vriendelijk voor uw tijd en uitleg. »

P: « Graag gedaan. »