

Vlaamse vissers haalden ook Steenkool uit Noordoost - Engeland

Maurits Coornaert.

In de laatste decennia neemt de belangstelling voor de middeleeuwse Vlaamse zeevisserij alsmaar toe. Allerlei bijdragen over het bedoelde onderdeel van de geschiedenis van Vlaanderen belichtten reeds de verschillende soorten van vaartuigen en hun materiaal, de visproductie, de reglementering van de visvangst en van de handel, de vele nog bestaande of verdwenen aanlegplaatsen op de Vlaamse kust, van Grevelinge tot Biervliet.

Onze studie "Heist en de Eiesluis" bevat een hoofdstuk, dat helemaal aan "De Vlaamse vissers in de Middeleeuwen" besteed wordt (1). In die bijdrage wijzen wij er op, dat tot zover Roger Degryse het verdienstelijkste werk gepresteerd heeft, op het vlak van de middeleeuwse Vlaamse visserij. Onlangs heeft dezelfde schrijver een heel bijzonder aspekt van de bedoelde nijverheid aan het licht gebracht: in de 14de eeuw haalden de Vlaamse vissers steenkool uit Noordoost-Engeland (2). Het loont dus zeker de moeite om zulke interessante informatie te bespreken in "Rond de Poldertorens".

1. M. Coornaert, Heist en de Eiesluis, p 75-138. Afgekort HE.

2. R. Degryse, Vlaamse kolenschepen en Schonense kaakharing te Newcastle upon Tyne (1377-1391), Handdelingen v de Genootsch. v Geschied. (Soc. Em.)CXX(1983) nr. 3-4, p. 157-188.

De streek waar de Vlaamse vissers steenkool haalden, is gelegen in het noorden van Durham, bij de havenstad Newcastle, langs de monding van de Tyne. De uitgevoerde kolen werden verhandeld per "chaldron". Die inhoudsmaat of rekeneenheid betekende het gewicht van +/- 900 kilo, d.w.z. ongeveer het gewicht van een groot vat wijn of een halve last haring (p. 158). De meeste Vlaamse vissersvaartuigen hadden in de bedoelde periode, nl. het einde van de 14de eeuw, een laadvermogen van 40 tot 60 chaldrons. Maar de Duinkerke en Sluise vloot bezaten enkele schepen, die 90 tot 100 chaldrons konden laden (p. 170 en 172).

De studie van Degryse steunt op de jaarrekeningen van de "custom" te Newcastle-upon-Tyne. Daar inde de ontvanger van de koninklijke schatkist een tol, niet alleen op de ingevoerde goederen, maar ook op sommige uitgevoerde koopwaren. Steenkool was belast met een tolrecht op de waarde ~~waarde~~ van het produkt, nl. 3 penningen per pond sterling. Bij elk schip dat in Newcastle aankwam of daaruit wegvoer, boekte de ontvanger de in- of uitgevoerde koopwaar, de handelswaarde en de betaalde tol (p. 160).

De rekeningen van de tolheffing te Newcastle beginnen en eindige meestal eind september. De oudst bewaarde rollen beslaan ¹³⁸¹⁻⁸² 1377-78, 1380-81 en 1390-91. In die dokumenten komen de volgende Vlaamse vissersplaatsen voor: Grevelinge, Duinkerke, Nieuwe Ide, Nieuwpoort, Lombaardside, Wilravenside, (Raverside) (1), Oostende, Heist, Sluis, Nieuwerhaven, Hùgevliet en Biervliet (2). De afstand tussen Newcastle en de Vlaamse kust bedraagt ongeveer 600 km.

J. Termote situeert de Nieuwe Ide, die in 1277 voor het eerst vermeld wordt. Dit vissersdorp bevond zich te Kokside (bij Nieuwpoort) op het terrein van het Duinenpark, ca. 1 km van de huidige zeeoever. De Nieuwe Ide is voor de duinverstuiwing geweken (3). De term ide/ede - al of niet vervomd tot ije/eje - duidde een strandgeul aan. De monding van zulke kreek kon als

-
1. M. Coornaert, HE, p.73, nr 106.
 2. M. Coornaert, Knokke en het Zwin, p.361, kaart nr 8. Afk. KZ. Raverside tussen Oostende en Middelkerke. Nieuwerkerken en Hùgevliet tussen Breskens en Biervliet.
 3. J. Termote, Archeologie 1981, p. 106-107.

aanlegplaats voor schippers dienen. Als tweede lid vinden we ide in: Lombardside, Raverside, Kokside (1° bij Nieuwpoort, 2° bij Sluis), en Kouderide (1) op de kust tegenover Walcheren(2).

In de bewuste vier jaarrekeningen worden geen steenkolen vervoerd door schpen uit Wenduine, Blankenberge en Biervliet. Dit betekent niet dat de vissers uit de genoemde havens niet aan de bedoelde bedrijvigheid deelnamen. Ze kunnen best vermeld staan in de niet bewaarde rollen uit de periode omstreeks 1400. Degryse citeert immers uit L. Gilliodts een tekst uit de eerste helft van de 14de eeuw: "dou royaume d Angleterre viennent laines, cuir, plons, estains, charbon de roche, fromaige", d.i. uit het koninkrijk Engeland komen wol, leder, lood, tin, steenkool en kaas (p. 166).

Degryse vraagt zich af voor wiens rekening de stuurliu van de vermelde kleinere visserplaatsen de ingeladen steenkool vervoerden. Schrijver meent dat de bedoelde schippers hun lading vooral naar de grotere Vlaamse havens brachten. Deze waren Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende, Sluis en Biervliet. Als voornaamste plaats van bestemming ziet schrijver terecht Sluis (p. 177-178). Vandaaruit werden immers vele koopwaren, over de Zoute Vaart of Zwin, en door de Speie te Damme, naar Brugge doorgevoerd.

Ongetwijfeld werden ook in de kleinere kustplaatsen enkele chaldrons gelost, want steenkolen dienden vooral voor de metaalbewerkers. Daarom heetten ze "Smeide colen" of "carbon de fevre" (3). Degryse vindt de term carbon vanaf 1273, "carbon de fevre" vanaf ca. 1313, en "smeide colen" vanaf 1410. Wijzelf ontmoeten de post steenkolen eerst in de rekening van de Baljuw van Brugge, september 1390 - januari 1391. In de bedoelde winter

1. M. Coornaert, KZ p. 221 en nota 51 op p. 280; met verwijzing naar M. Coornaert, Verdediging van de Kust van Noord-Vlaanderen vanaf 1300, Rond de Poldertorens jg 12, nr 3, p.92 met schrijfwijze "Couderyen" vlg. Reg. Vrije nr 222, f° 153.

2. A. De Keyser liet ons opmerken: Dr. M.K.E. Gottschalck, Hist. geogr. W. Zeeuws-Vlaand. deel I, geeft "ter Couder Yde(n)": lag op +/- 3 Km zuidoost van Breskens in de onmiddellijke omgeving van het latere Nieuwerhaven. Volgens de bijgevoegde kaart van W. Zeeuws-Vlaand. ca. 1300, mondde aldaar een waterloop genaamd de Ee.

3. De latijnse term faber (ferrarius) beduidt smid, en evolueerde in het Frans tot Fabre, febre, fevre; vgl. orfèvre.

verging een schip uit Vere vóór de kust van Heist. Dit vaartuig vervoerde Engelse pelgrims en "carbon de fevres" (KZ, p. 337).

Degryse ontmoet in 1273 het eerste Vlaamse schip geladen met steenkool. Een "nef" van Simon Cemp uit Grevelinge, dat o.m. 63 "celders de carbon" aan boord had, werd in de haven van Orwell (bij Harwich) in beslag genomen. Verder vermeldt schrijver een Duinkerks schip van +/- 100 ton, dat ca. 1313 naar Newcastle voer "pour illeueus kerkier carbon de fevre", d.i. om aldaar kolen te laden (p. 158-159). Degryse wijst er op dat we de bedoelde twee kolenladingen slechts dank zij konfiskaties te weten komen. Men mag bijgevolg aannemen dat de uitvoer van steenkool uit Newcastle naar Vlaanderen toen reeds enige omvang kende.

In het rekenjaar 1377-78 werden 7586 chaldrons kolen in 159 scheepsladingen uit Newcastle weggevoerd. Van die hoeveelheid namen de Vlaamse schippers 4816 chaldrons in 104 ladingen voor hun rekening. De volgende Vlaamse havens leverden de mees-

te prestaties:	aant. schepen	aant. ladingen
Nieuwpoort	21	27
Duinkerke	17	21
Heist	14	19 (1)
Sluis	10	12
Lombardide	6	8
Nieuwerhaven	5	6 (p. 161)

Daarna kwam de Honderjarige Oorlog weer op gang. Over de Noordzee en het Kanaal lag opnieuw de dreiging van de zeeroverij. Die ongunstige situatie deed het goederen-verkeer verzwakken. In het boekjaar 1380-81 werden 5356 chaldrons steenkool in 117 scheepsladingen uit Newcastle weggevoerd. Daarvan namen de Vlaamse vaartuigen slechts 991 chaldrons in 24 ladingen.

	schepen	ladingen
Lombardide	4	5
Sluis	4	4
Nieuwpoort	3	5 (p. 160)

De tolrekening 1381-82 boekt 4906 chaldrons in ca. 110 ladingen, waarvan 1560 chaldrons voor 26 of 28 Vlaamse vaartuigen in 38 ladingen:

	schepen	ladingen
Sluis	9	9

1. R. Degryse, o.c. p. 187: In het boekjaar 1378-79 bezochten 12 Sluise en 9 Heistse vaartuigen de haven van Great Yarmouth.

Duinkerke	7	8
Raverside	3 of 4	6
Nieuwpoort	3	4 (p. 172)

Tengevolge van de oorlog tussen Gent en graaf Lodewijk van Male vieldde uitvoer van kolen uit Newcastle naar Vlaanderen in 1383 stil. Maar een vijftal jaren later kwam het bedoelde verkeer weer op gang. De tolrekening van Newcastle, die loopt van 29 september 1390 tot 8 december 1391, boekt ca. 5000 chaldrons steenkool in ca. 118 ladingen, waarvan 620 chaldrons in 16 ladingen voor de Vlaamse schepen:

Sluis	6	7
Nieuwpoort	5	5
Heist	2	2 (p.175)

* * *

Degryse somtook de vele soorten koopwaar op, die de Vlaamse schippers in het vierde kwart van de 14de eeuw te Newcastle losten: 1° voedingswaren en zaden: Schonense kaakharing, lamprei, zalm, olie, uien, look, azijn, zout, bier, fruit, noten, ajuin- en mostaardzaad; 2° materialen en gerief: ijzer, wagenschot, houten balken, metalen kruiken, ledige tonnen, aardewerk, tegels; teer, pek, vet, kurk, bast, hennep, aluin, was; 3° weef- en verfstoffen: linnen, laken, meekrap, wede (p. 163, 170, 173 en 176). We staan even stil bij het opmerkelijk feit, dat de Vlaamse vissers reeds vóór 1400 ettelijke ladingen tegels naar Engeland overvoerden. De door Degryse vermelde tegels waren bakstenen (†). Laten we echter eerst nagaan welke hoeveelheden stenen er, volgens de vier tolrekeningen, te Newcastle gelost werden.

Rek. 1377-78: 4 schepen uit Nieuwpoort en 2 schepen uit Lombardside, elk 4000 tegels; 2 Nieuwpoortse en 2 Duinkerke schepen met een niet genoemd aantal tegels; daarnaast was er een schip uit Duinkerke, dat 2000 stuks aardewerk bracht. Rek. 1380-81: 1 schip uit Lombardside, 9000 tegels. Rek. 1381-82: een niet nader omschreven aantal tegels. Rek. 1390-91: 1 schip uit Sluis met 12.000 tegels.

Bij de zes vaartuigen die elk 4.000 stenen aanvoerden, te-
kent Degryse aan dat de schipper $1\frac{1}{2}$ denier sterling tolgeld

†. M. Coornaert, Westkapelle en Ramskapelle, p. 293-300. Afk. WR.

betaalde. De waarde van zijn lading werd immers geschat op 10 schelling sterling. Dat betekent dat 1000 van de bedoelde bakstenen $2\frac{1}{2}$ sch. st. waard waren. Volgens Hans van Werveke stond 1 Vlaams pond of pond groten gelijk met 3 Engelse of sterling ponden (1). De stenen die ca. 1380 te Newcastle ingevoerd werden, blijken dus iets minder dan 1 sch. st. per 1000 te kosten.

Anderzijds weten we dat, in de periode 1380-90, 1000 kareeltegels van de "grote vorm" in het Brugse Vrije 22 tot 26 gr. (d. i. +/- 2 sch. gr.) per 1000 kostten (WR, p. 307-308). Het genoemde formaat werd ook de Brugse vorm genoemd. De stad Brugge had immers dit formaat gekozen voor de stenen, die in de Brugse Tegelrie te Ramskapelle gebakken werden. Zulke kareel was 1 Brugse voet (d. i. 11 duim of 27,5 cm) lang, 5 duim breed en 3 duim dik (1 duim=2,5 cm). De Brugse stadsrekening 1396-97 stipt aan dat "elke van desen teghelen also groot es, als anderhalve teghele die men ghemeenlik maect int Vrye" (WR. ? p. 311).

Uit dit bericht mogen we allicht afleiden, dat vele tegelrieën toen karelen bakten, die 8 tot 9 duim lang waren. Gezien de prijs van de stenen, die ca. 1390 te Newcastle ingevoerd werden, moeten we aannemen dat het ging om karelen van het bedoelde kleinere formaat. Die kwamen ongetwijfeld voort uit steenbakkerijen rond Duinkerke, Nieuwpoort of Sluis. In de omgeving van Sluis vermeldden we reeds de steenoven, die ca. 1320 op de westoever van het Zwin werkte (WR, p. 36). Verder nemen we aan dat men ca. 1380 ook al stenen bakte op de andere oever van het Zwin en op het eiland Kadzand.

Daarsommige Vlaamse schepen, die kolen uit Newcastle haalden, ook bakstenen naar de genoemde haven brachten, stelt Degryse de vraag of er een verband bestond tussen dit heen en weer voeren. Het is niet uitgesloten dat enkele Vlaamse tegelrieën met steenkool gestookt werden. Maar uit onze studie over het stenen bakken in het Vrije blijkt, dat veel steenbakkers werkten op een terrein dat darning of polderturf bevatte. Uit de Brugse Tegelrie

1. H. Van Werveke, De Gentse stadsfinanciën in de Middeleeuwen, Mémoires, Académie Royale de Belgique, 2e série, XXXIV (1934) p. 151.

zijn miljoenen grote karelen voortgekomen, die alleen met gedroogde daring gebakken werden (WR, p.299-303). De turf die men ter plaatse kon winnen, viel heelwat goedkoper uit dan de steenkool, die uit het buitenland aangevoerd werd. Die laatste brandstof diende hoofdzakelijk om smissevuren te stoken, en heette daarom "smeide colen".

Degryse vermeldt nog andere merkwaardige ladingen. In 1378 voerde een schip uit Heist 6 bootmasten naar Newcastle. Schrijver meent dat de schipper die ingeladen had te Sluis, waar zulk scheepstuig toen verhandeld werd (p. 177). Volgens rekening 1377-78 haalde een schip uit Sluis een niet genoemd aantal molenstenen uit Newcastle. Andere schepen brachten 1 steen mee, nl 2 schepen uit Nieuwpoort, 3 uit Lombardside, 1 uit Heist en 2 uit Sluis. Door die gegevens vernemen wij dat sommige molens in de Vlaamse kuststreek werkten met stenen uit Noordoost-Engeland.

*

* *

In bijlage publiceert Degryse de lijst van de Vlaamse vaartuigen, die van 6 oktober 1377 tot 28 september 1378 te Newcastle aankwamen en vandaar vertrokken. Daar schrijver de naam van de stuurman alsook de naam van herkomst van het schip aangeeft, leren we eenaantal Heistse schippers en vaartuigen kennen. Totnogtoe ontmoetten wijzelf eerst in 1487 de naam van een paar Heistse vissers. Degryse vermeldt ook de datum van aankomst (A), en/of van vertrekken (V) uit Newcastle. Uit zijn lijst halen wij de Heistse stuurman en hun vaartuigen. Roger Degryse citeert hun namen met de Engelse spelling, die de tolontvanger van Newcastle toen gebruikte. Voor zover het kan, zetten we de namen om in huidig Nederlands. Onze omzetting komt wel niet overal pveeren met de interpretatie van Degryse.

V, 16 okt. 1377, Pieter Heyneman met het Mariaschip; V, 20 feb. 1378, Joris Willemsone met het Mariaschip; A, 8 apr., Jan Damoder met de Christofoor, die de 6 bootmasten vervoerde; V, 15 apr., Rykaart Reynman met het Mariaschip; V, 12 apr., Jan Damoder met de Victor; A, 19 apr., V 26 apr., Pieter Arnoldssone met het Mariaschip; V, 26 apr., Jan Gilissone met het Mariaschip; V, 26 apr., Jan Claessone met de Goedewil; V, 28 apr., Willem Claessone

met de Goedewil; v, 11 juni, Jan Claessone met de Goedewil; V, 11 juni Rykaart Reynman met het Mariaschip; V, 11 juni, Egidius Soutersone met het Mariaschip; V, 14 juli, Willem Claessone met de Goedewil; V, 20 juli, Geraart Janssone met het Mariaschip, die een molensteen vervoerde; V, 21 juli, Boudewijn Utersone met de Goedetijd; V, 21 juli, Pieter Claessone met de Goedewil; V, 10 aug., Jan Gilissone met het Mariaschip; V, 19 aug., Jan Cotener met het Mariaschip; V, 19 aug., Jan Damoder met de Christofoor; V, 22 aug., Jan Damoder met de Victor (p. 181-187).

Volgens de bovenstaande lijst verrichtten de Heistse schippers in het boekjaar 1377-78 20 reizen naar Newcastle. Vooreerst leiden we uit de data van de afvaarten af, dat twee Heitse vaartuigen de naam Mariaschip droegen. Verder zien we dat een paar schepen meer dan één reis maakten; en dat meestal niet dezelfde stuurman het bevel over die vaartuigen voerde. Anderzijds blijkt dat enkele schippers met elkaar verwant waren, zodat we veronderstellen dat de gemelde Rykaart Reynman feitelijk Heyneman heette. Terloops beklemtonen we het feit dat, in de bewuste 20 posten, de plaats van herkomst telkens "Hays" gespeld wordt (1).

Het is jammer dat Degryse niet de namen van de schippers uit de rekeningen 1380-81, 1381-82 en 1390-91 geëxcerpeerd heeft. Daardoor komen we niet te weten welke stuurman in de periode 1380-90 de Heistse vaartuigen bemanden. Het is wél verdienstelijk dat schrijver een overzicht van de namen van de schepen geeft, die in de vier rekeningen geboekt staan. Wat opvalt is dat de Vlaamse vissers in vroegere eeuwen meer vindingrijkheid aan de dag legden bij het benoemen van hun vaartuigen. We brengen die namen onder drie categorieën.

1° Namen van heiligen of met een religieuze inslag: St.-Mariaschip, St.-Mariaboot, Mariaknecht, Godesknecht, Kruiseberg, St.-Jacobsschip, St.-Jansschip, "Pausedaghe" (Paasdagen?). Het verwondert ons niet dat enkele Heistse schepen naar de H. Maria genoemd waren: de Heistse vissers werden immers gepatroneerd door de O.-L.-Wrouwgilde (HE, p. 375).

1. HE, p. 421, nr. 99: het toponiem Heis.

2° Persoonsnamen: Christofoor, Katarina, Laurentius, Nikolaas, Johannes, Andreas, Victor, Palmer, Lodewijk, Juliana, Meester Jan, Magdalena, Magareta, Haligast. Het is echter heel waarschijnlijk dat enkele van die namen wel degelijk een heilige bedoelen.

3° Termen uit het dagelijks leven: Blijdeleven, Goedbereid, Goederust, Goedetijd, Goedewil, "Comweltohous" (Kommelthuis), Meidag, "Plukrose", "Fleur de Lies" (Fleur de lis), Wonder, Lichtvoet, Winpenning, Dobbelaar, "Ardore" (Ardeur?), Boei, "Hauler" (to haul = slepen).

*
* * *

De bijdrage van R. Degryse openbaart een bijzonder aspekt van de middeleeuwse scheepvaart op de Noordzee. De bewoners van de Vlaamse kustplaatsen staken in zee, niet alleen om haring, kabeljauw en andere vis te vangen, maar ook om koopwaren en materialen heen en weer te voeren. Onder de veelsoortige ladingen, die ze in de 14de eeuw verscheepten, lijken de volgende vrachten toen de belangrijkste geweest te zijn: steenkolen uit Noordoost-Engeland, bakstenen uit de Vlaamse kuststreek, en kaakharing uit Skåne (uitspreken "Skonne": landstreek heel in 't zuiden van Zweden).

Daarnaast beoefenden de Vlaamse vissers nog een aktiviteit, die we reeds uitvoerig behandeld hebben. Ze traden op als loodsen in het Zwin. De schippers van de omliggende kustplaatsen kenden immers het best de ondiepten in en rond de Zwinmonding. In de 14de eeuw ontmoeten we een eerste toespeling op het feit, dat buitenlandse handelsvaarders een Vlaamse visser als "leedsman" aan boord namen. Dit loodswerk was toen nog niet gereglementeerd. Maar de ordonnantie van 1366 stelde de loods verantwoordelijk voor zijn werk (KZ, p. 52-54).

Daar er nog geen vaste loodsdienst ingericht was, namen soms onervaren personen de taak op zich, om vreemde schepen het Zwin binnen te loodsen. Wegens de herhaalde klachten van de kapiteins gingen de schepenen van het Brugse Vrije in september 1448 praten met de stuurlieden van de betrokken gemeenten, nl. Raverside, Oostende, Wenduine, Blankenberge en Heist. Daarna

stelden de Vier Leden van Vlaanderen een reglement op ten gerieve van "de pyloten, die men heet leetsmannen".

Die beschikkingen werden bezorgd aan de Vlaamse kuststeden, en aan het schepencollege van het Vrije, dat de rechtsmacht over de andere kustplaatsen uitoefende. In juli 1449 zond het Vrije schepenen naar Raverside, Wenduine, Heist, Kokside en Slepeldamme (beide laatste bij Sluis), om op die plaatsen het reglement te verkondigen, en om de eed van de uitgekozen "leetsmannen" af te nemen (KZ,). 57-60). Dit eerste reglement van de piloten werd gepubliceerd door Degryse (1).

In de volgende jaren legde Brugge steeds meer ton**nb**akens in het Zwin, zodat de piloten over een behoorlijke signalisatie beschikten. Zo zien we o.m. dat het Vrije in 1469 een bijzonder beroep doet op de vissers van Heist, om de handelsschepen naar Sluis te loodsen (KZ, p. 60). Toch waren er schippers die slecht loodswerk leverden, en zodoende een slechte naam bezorgden aan de beëdigde piloten. Maar Brugge slaagde er in om, door middel van het nieuwe reglement van 1484, de Zwinloodsen onder haar toezicht te krijgen.

Voortaan werden de loodsen gekozen alleen uit de stuurlieden van Oostende, Wenduine, Blankenberge, Heist, Sluis en Slepeldamme. De nieuwe piloten werden beëdigd, en kregen als kenteken een zilveren roer op hun linkermouw (KZ, p. 63-66, met de tekst van de ordonantie). R. Degryse publiceert de naam van de 60 beëdigde loodsen. De 12 "pyloten van der stede van Heys" heetten: Kornelis en Jakob Duvel, Jakob Biddaen, Adriaan Rycx, Jan f. Claeys, Kornelis Gillis, Daniël Boudaen, Pieter Man, Kornelis Sancke, Hugheman f. Jans, Jan Baele en Adriaan Ballinc (2).

De loodsen gingen meestal reeds ter hoogte van de sektor Oostende-Blankenberge aan boord van de handelsvaarders, die uit het westen kwamen. Daardoor traden meestal de vissers van Oost-

1. R. Degryse, Brugge en de organisatie van het loodswezen op het Zwin, op het einde van de 15de eeuw, Soc. d'Em. CXII, p. 110, 1975.

2. idem, idem, p. 116-118.
M. Coornaert, HE, p. 73 nr 119.

ende, Wenduine, Blankenberge en Heist op als piloot van het Zwin. In het rekenjaar 1486-87 werden 5 schepen geloodst door de Heistenaars Pieter Brant, Willem Boelinc, Rykaart Aernouds en Kornelis Hugheman. Die vaartuigen maten 100 tot 200 ton. In 1488 loodste Hugheman 1 schip. Daarna legde de oorlog tussen Brugge en Maximiliaan van Oostenrijk het werk der piloten stil (KZ, p.68-69; HE 45).

Na de oorlog tegen Maximiliaan verschijnt weer de rubriek "Pyloten" in de Brugse stadsrekeningen. We ontmoeten de volg. Heistse loodsen: in 1500 Anthonis Brant; 1501 K. Hugheman en Joos Coreman; 1502 Pieter Cloet en Korn. Brant; 1503 Pieter Cools; 1504 Jakob f. Loys en Anthonis Pauwels; 1506 Kornelis en Jan Loys; 1512 Steven Loys. Het is echter waar dat de stadsontvanger meer en meer naliet de woonplaats van de piloten te noteren, zodat we het aandeel van de betrokken kustgemeenten moeilijk, of beter niet kunnen bepalen.

Anderzijds vinden we Kristiaan f. Jakob Weyts, Daniel f. Jan Deyster en Jokob f. Jakob Reyvaert, die in een discussie met het Vrije in 1504, als vertegenwoordigers van de Heistse visserij optreden (HE, p.47). In de volgende decennia worden de Heistse piloten alleen vermeld bij bijzondere prestaties. In 1517 loodsten Heistse vissers, o.m. Jakob Hugheman, een vloot van Karel V, en in 1518 een vloot van Don Ferdinandn broer van Keizer Karel. Daarnaast kennen we tientallen personen, die ca. 1525 in de dorpskom van Heist woonden. De meesten van hen waren vissers (HE, p. 48-49). Verder vinden we in 1543 Kornelis Hugheman en Daniel Zoetaert, en in 1545 Corijn Hugheman (HE, p. 56).

Een betwisting over het uitrusten van konvooschepen leert ons dat de Heistse visservloot in juli 1549 bestond uit 9 grotere vaartuigen. Elke boot had een bemanning van 14 matrozen en 3 of 4 scheepsjongens. Daarnaast kan Heist enkele kleinere boten bezeten hebben (HE, p. 119). Tenslotte wijzen we nog naar ons overzicht van de bevolking van Heist ca. 1580. Ook hier vinden we verscheidene namen van vissers (HE, p. 61).

