

# Schippers tussen Luik en Maastricht aan het einde van het Ancien Régime

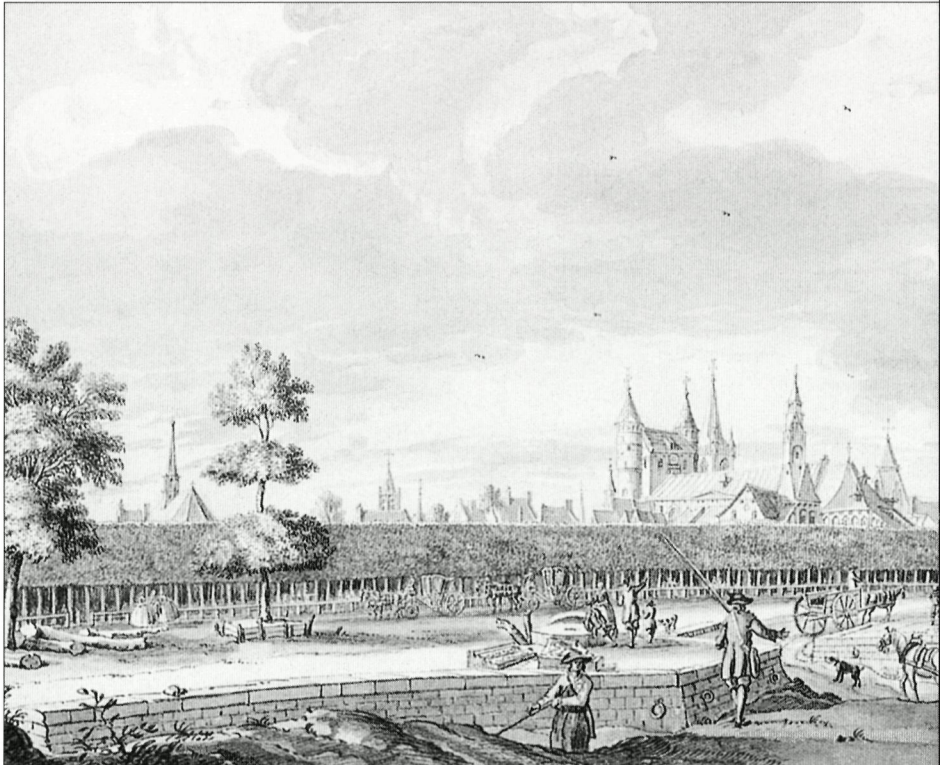
*Op 13 september 1760 werd “het Reglement voor de Schippers Ambagten van Luijck en Maastricht rakende het afvaren naar beneden de Maas” vernieuwd. Deze overeenkomst tussen het Luikse en Maastrichtse schippersambacht bekrachtigde de rechten waarover hun leden beschikten in de beide Maassteden.<sup>1</sup> In praktijk betekende dit dat vooral Maastrichtenaren in Luik gingen laden, lossen of er passeren zonder tol te moeten betalen en dat zij toegang hadden tot de Luikse afzetmarkt. Natuurlijk gold het omgekeerde voor de Luikse schippers die Maastricht aandeden. Het lijkt geen twijfel dat wat de periode na de Tachtigjarige*



*Oorlog betreft Maastrichtse schippers voordeel hadden bij deze regeling. De lange-afstandshandel verliep nagenoeg volledig van Luik naar Dordrecht en liet de Maastrichtse markt links liggen.<sup>2</sup>*

Alvorens een analyse van de Maasvaart aan te vatten, is het aangewezen de veranderingen die zich voordeden op het vlak van de verkeersinfrastructuur te duiden. De achttiende eeuw, althans wat West-Europa betreft, werd gekenmerkt door de uitbouw van steenwegennetwerken. In vele gevallen ging het om reeds bestaande aarden wegen die werden verhard, en in sommige gevallen om nieuwe steenwegen die in een haast loodrechte lijn twee of meerdere steden met elkaar verbonden. Door middel van het aanleggen van verharde wegen, werden steden beter op elkaar afgestemd en ontstonden er stedensystemen. In de Spaanse, later Oostenrijkse Nederlanden toonde het hertogdom Brabant zich koploper-wegenbouwer met enerzijds de uitbouw van een Noord-Zuid-as (van de Borinage en Namen, naar Brussel-Leuven, Mechelen, Antwerpen en verder naar de Verenigde Provinciën en met vooral de Hollandse steden), anderzijds met een Oost-West-as (Oostende, Gent, Antwerpen of Brussel-Leuven, naar Luik, Verviers, Aken, het Rijnland en verder oostwaarts). Het snijpunt van beide assen situeerde zich in het Leuvense dat als doorvoercentrum een nieuwe bloeiperiode tegemoetging.<sup>3</sup> De Noordelijke Nederlanden of de Verenigde Provinciën toonden zich slechts weinig initiatiefrijk om hun landschap van steenwegen te voorzien. Zij konden zich immers sedert de zeventiende eeuw beroepen op een uitgestrekt, sterk vertakt en efficiënt trek-

*Het Bat, de westelijke Maasoever en de Maasbrug te Maastricht, gezien vanuit het zuidoosten. Tekening van Jan de Beijer, circa 1740.*





vaartsysteem. Toch raakte dit eens zo revolutionaire systeem naarmate het einde van het Ancien Régime naderde, achterhaald.<sup>4</sup>

Bekijken we vervolgens de infrastructuurwerken vanuit het standpunt van Luik dan valt vooral de opportune houding van de Vurige Stede op.<sup>5</sup> Luik onderhield een drukke handelstrafiek op Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam en lag strategisch ten aanzien van het Duitse hinterland. Wat de ligging ten opzichte van de Duitse gebieden betreft, kon Luik inpikken op de aanleg van steenwegen door de Provinciale Staten van de hertogdommen Brabant en Limburg. Deze verwezenlijkten een verharde route van Oostende via Brussel, Leuven, Tienen naar Sint-Truiden richting Luik, en aansluitend op het Luikse liep deze weg door het hertogdom Limburg (gelegen ten oosten van het prinsbisdom Luik) richting Aken. Verder hadden de Luikse handelaars via deze route voortaan een gemakkelijke toegang tot het Brabantse steenwegennetwerk en bijgevolg nieuwe doorvoermogelijkheden naar Holland. De oostwaarts gerichte transitohandel die de Zuidelijke Nederlanden op het oog had, vormde vooral een bedreiging voor de Hollandse stapelfunctie. Bewust van haar schakelfunctie porde Luik de Noordelijke Nederlanden aan om een steenweg aan te leggen van 's-Hertogenbosch via Eindhoven, het Kempenland, Hasselt en Tongeren naar Luik. Op die manier had Luik aansluiting op handelstrafiek Oostende-Aken en beschikte het over



twee landroutes naar de Hollandse steden.<sup>6</sup> Hierbij dient opgemerkt te worden dat de route 's-Hertogenbosch-Luik slechts ten dele werd gerealiseerd, maar wel in gebruik werd genomen. Ten slotte mogen we niet uit het oog verliezen dat Luik naast de transportmogelijkheden over land nog steeds over de Maasvaart kon beschikken.

In bovenstaand overzicht werd met geen woord gerept over Maastricht. In de literatuur die voorsnog geproduceerd werd over de verkeersinfrastructuur en de distributiestromen van, naar of doorheen Maastricht is men het dan ook, met betrekking tot onderhavige tijdsspanne, over twee zaken eens: 1. Maastricht vindt geen aansluiting op het steenwegennetwerk; 2. de Maasvaart bereikt een dieptepunt.<sup>7</sup>

Tijdens de achttiende eeuw werd geen enkele bestaande weg vertrekkende uit Maastricht tot straatweg omgevormd zodat een vlotte doorstroom naar één van de internationale verkeersassen tot stand zou komen. Daar Maastricht onmogelijk over genoeg kapitaalcracht beschikte om een verkeersproject te financieren was de stad afhankelijk van hetzij de Staten-Generaal in Den Haag, hetzij de prinsbisschop in Luik. Eerstgenoemden toonden zich pas tot actie bereid indien er hogere belangen op het spel stonden, zoals eerder aangehaald de aantasting van de Amsterdamse stapelmarkt. De Luikse bestuurders hadden zich dan weer gekant tegen een steenweg 's-Hertogenbosch-Luik via Maastricht. Zij wierpen op dat de Maastrichtse vesting een vertraging van de verkeersstroom zou veroorzaken. Toch legde het prinsbisdom op de linker Maasoever een verharde weg van Luik naar Visé aan. Het zou wellicht niet al te veel moeite gekost hebben deze weg door te trekken tot aan de Sint-Pieterspoort in Maastricht, maar hier werd stellig van afgezien. Mogelijk schulde er achter de Luikse manoeuvres de angst dat Maastricht een te duchten concurrent werd.

Was Maastricht nu werkelijk uitgesloten van het intenser wordende handelsverkeer dat zich voltrok tussen de steden die wel toegang hadden tot het steenwegennetwerk? Wellicht niet.

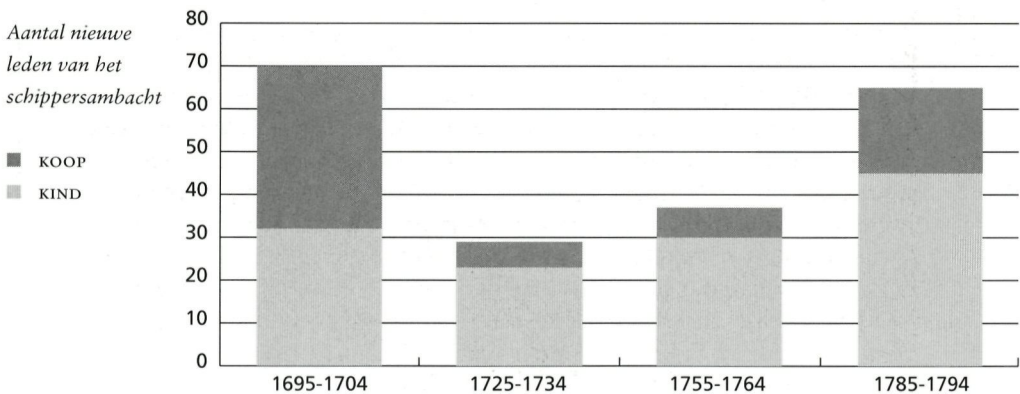
Een aantal initiatieven kon daadwerkelijk worden verwezenlijkt. Het tracé naar Venlo, maar vooral oostwaarts naar Aken werd dan wel niet geplaveid dan toch danig verbeterd. Hiernaast was er een opwaardering van de wegen in de onmiddellijke omgeving van Maastricht.<sup>8</sup> Voorts was het mogelijk de noord-zuid-route Luik-'s-Hertogenbosch te bereiken via aarden wegen naar Tongeren of Hasselt, terwijl men slechts enkele kilometers meer westwaarts ter hoogte van Oreya via de steenweg Luik-Sint-Truiden kon inpikken op het Brabantse netwerk. Dat men van en naar Maastricht steeds verplicht was om ten minste voor een gedeelte onverharde wegen te gebruiken, vertaalde zich vooral bij slechte weersomstandigheden in hogere transportkosten en minder snel verkeer. Er diende, weliswaar tot men de steenweg bereikte, extra paarden voor de vracht te worden gespannen en met name het onderhoud van paarden was de grootste uitgavenpost van voerlieden (50 à 65% van de totale transportkosten).<sup>9</sup> Bij droog wegdek daalden de extra



uitgaven. Het was immers niet ongebruikelijk dat voerlieden bij droog weer steenwegen links lieten ten einde geen bareelgelden te moeten betalen. Dit was een taks op het gebruik van bestraaete wegen, die gemakkelijk kon worden vermeden door te opereren voor parallellopende aarden wegen. Dat Maastricht niet geïsoleerd lag, blijkt verder uit de postverbindingen en de diligencedienst Brussel-Luik. De verpachting van deze dienst van personen en goederentransport was inclusief het recht om op Maastricht te rijden.<sup>10</sup> En ten slotte mogen we niet uit het oog verliezen dat Maastricht naast de transportmogelijkheden over land nog steeds over de Maasvaart kon beschikken.

Deze binnenscheepvaart over de Maas zou echter in de loop van de achttiende eeuw sterk teruglopen. Aan de grondslag van de neerwaartse tred zou in hoofdzaak de toegenomen heffing van tollен en douanerechten liggen.<sup>11</sup> Na 1715 moesten schippers die afvoeren in Luik of Maastricht en stroomafwaarts naar Dordrecht gingen niet minder dan vijf landsgrenzen (het prinsbisdom Luik, de Oostenrijkse-Nederlanden, de Verenigde Provinciën, de hertogdommen Gulik en Berg en het koninkrijk Pruisen) passeren waar zij overeenkomstig de heersende douanetarieven in-, uit- of doorvoerrechten betaalden. Hiernaast bestonden er tientallen plaatsen waar de schippers moesten aanleggen om tol te betalen, een tol die in vele gevallen nog uit de Middeleeuwen stamde, terwijl douanetarieven pas na afloop van de Tachtigjarige Oorlog werden ingesteld.<sup>12</sup> Vaak hadden de tollен een eerdere geringe aanslagvoet en stonden niet in verhouding tot de douanerechten die zwaarder wogen. De tolheffing vormde immers in de periode voorafgaand aan de Opstand geen noemenswaardige belemmering op het bloeiende Maasverkeer. Verder waren er op de diverse tollен talrijke uitzonderingsregels van toepassing. Zo konden Maasschippers uit Nijmegen nagenoeg het volledige traject van Luik tot aan de Waal volgen zonder aan tol onderhevig te zijn.<sup>13</sup> Indien tollен en douanerechten de ondergang betekenden van de Maasvaart, dan moeten we ons de vraag stellen of het meest voordehandliggend alternatief, namelijk het landtransport langs de noord-zuid-verbinding, zoveel minder werd belast. Maar ook hier zijn er tollен en douanekantoren. En bovenal was het gebruik van steenwegen onderhevig aan bareelgeld dat meestal om de vijf kilometer werd geïnd.<sup>14</sup> Toch was het wellicht de concurrentie van steenwegen dat de Maasvaart, of een deel ervan, deed teruglopen. Niet omdat transport over steenwegen zogenaamd minder werd belast, maar vooral omdat het sneller was, meer flexibel en veel minder onderhevig aan weersomstandigheden.<sup>15</sup> De transportsnelheid werd ruim verdubbeld tot ca. 12 kilometer per uur.<sup>16</sup> Flexibiliteit betekende dat paard en kar een ommetje maakten om bijkomende goederen te laden en te lossen, of dat goederen werden overgeslagen naar een ander voertuig, mogelijk zelfs rivierboten die langs de kant van het water lagen te wachten. Tenslotte had het klimaat minder invloed op verharde wegen, terwijl de Maasschippers kregen af te rekenen met te hoge waterstand (tijdens de wintermaanden) of te lage waterstand (in juli-augustus).<sup>17</sup>

Niet alleen de Maashandel vond een rivaal in het landtransport, ook in de Brabantse steden deden binnenschippers hun beklag over de in hun ogen oneerlijke concurrentie door de aanleg van steenwegen.<sup>18</sup> Later, na 1730, werden land- en scheepvaart meer complementair. Beide vormen van verkeersinfrastructuur bleken geschikt voor andersoortige handelsgoederen. Luxeproducten met een hoge waarde, consumptiegoederen met een klein volume en waren met een hoge versheidgraad lieten zich bij voorkeur over steenwegen transporteren. Omdat het wegverkeer aan bareelhuizen werd belast naargelang het aantal ingespannen paarden, en dus onrechtstreeks op het vervoerde gewicht, was het nadelig om over land zware materialen met een relatief lage waarde te transporteren. Deze goederen, bijvoorbeeld grondstoffen voor nijverheid, brandstof, bouwmaterialen etc. leenden zich veeleer voor de scheepvaart.<sup>19</sup> De tendens dat binnenschippers zich toelegden op slechts bepaalde goederensoorten lijkt zich ook te hebben voorgedaan op de Maas. De Spaanse en Oostenrijkse Nederlanden hanteerden aan het einde van de zeventiende en tijdens het eerste kwart van de achttiende eeuw afzonderlijke douanetarieven voor de afvaart van de Maas en de opvaart.<sup>20</sup> Voor de afvaart werden de volgende producten als de belangrijkste vermeld: hout als bouw- en brandstof, metalen als grondstof en afgewerkte producten, stenen waaronder Naamse steen, leisteen en mergelstenen, kolen, kalk, laken, linnen en wijn. Stroomopwaarts waren de voornaamste goederen: aardewerk, specerijen, uitheemse stoffen, koffie, thee, tabak, jenever en wol. Vermoedelijk kon men het peil van de afvaart tijdens de achttiende eeuw min of meer handhaven, maar werden de zogenaamde 'stroomopwaartse producten' in toenemende mate over land getransporteerd. Illustratief in dit opzicht is de afvaart van de Maasschipper Frederick Nolens van Luik naar Dordrecht met een lading bestaande uit spijkers, kolen en ijzerstaven. De lading vertegenwoordigde een bedrag van ruim 36.000 gulden, de retourvracht die onder het laadvermogen bleef, was nauwelijks een vierde waard.<sup>21</sup> De idee van lege of bijna lege retourvaarten wordt versterkt door de wijze waarop het Maastrichtse schippersambacht tijdens de tweede helft van de achttiende eeuw



bron: GAM, Maastrichtse ambachten, inv.nr. 400



een bijkomende taks hief op schepen die de stad passeerden.<sup>22</sup> Schippers waren echter alleen aan deze taks onderhevig als ze stroomafwaarts voeren, de mogelijke retourladingen werden ongemoeid gelaten.

Indien de stelling doorgang vindt dat de uitbouw van een steenwegennetwerk het karakter van de Maasvaart veranderde, en ten minste voor een deel terugdrong, dan kunnen we dit mogelijk vaststellen aan de hand van de aantallen schippers verbonden aan de schippersambachten. Wat Luik betreft was er geen enkele bron voorhanden die hieromtrent meer gegevens verschafte, voor Maastricht was dat wel het geval.

Als we de grafiek overlopen zien we een duidelijke terugval van het aantal nieuwe schippers in de periode rond 1725, met vervolgens een geleidelijk herstel naarmate de tweede helft van de achttiende eeuw vorderde. De neerwaartse spiraal in de instroom van nieuwe schippers lijkt overeen te stemmen met de voortschrijdende uitbouw van het steenwegennetwerk, terwijl de heropleving mogelijk verband houdt met de omschakeling naar zwaarder vrachtverkeer, en slechts beperkte retourvrachten. Dit stemt min of meer overeen met de binnenscheepvaart in Oostenrijks Brabant, met name tussen de steden Brussel, Leuven en Mechelen.<sup>23</sup>

Als we nu de grafiek nauwkeuriger bekijken dan valt op dat vooral de nieuwe leden ('Koop') die het ambacht, dit wil zeggen de uitoefening van het schippersberoep, aankochten, in de hoek zitten waar de klappen vallen. De zonen van schippers ('Kind') konden voor een relatief laag intredegeld lid worden van het schippersambacht. De terugval van deze groep is duidelijk minder scherp, terwijl het herstel eens zo sterk is.

Maar er is meer aan de hand. In een verzoekschrift uit 1698 dat gericht was aan de stadsmagistraat, stelt het schippersambacht dat zij sedert enkele jaren met een toeloop van vreemde schippers te maken krijgen die het ambacht in Maastricht aankopen. De Maastrichtse schippers vragen het inschrijvingsgeld van 40 gulden naar 150 gulden op te trekken. De magistraat volgt de argumenten van de schippers ten dele en verklaart zich akkoord met een verdubbeling van het intredegeld.<sup>24</sup> De verhoging sorteert onmiddellijk effect. Wat op de grafiek niet te zien valt, wordt duidelijk wanneer we de afzonderlijke jaartallen in ogenschouw nemen. In 1698 waren er negen buitenstaanders die het ambacht aankochten, het jaar voordien waren dat er twaalf. In 1699, het jaar waarin de verhoging van de aankoopssom van kracht ging, waren er slechts twee aangekochte schippers. En tijdens de daaropvolgende jaren slechts één.

Het leidt geen twijfel dat de toenmalige schippers een toegenomen druk ondervonden op de uitoefening van hun beroep. Als reactie hierop verhoogden zij de drempel voor buitenstaanders en reserveerden de Maasvaart voor de eigen groep, voor de eigen familie.

Tabel: Herkomstgebied van personen die het Maastrichtse schippersambacht aankochten

Periode	Namen- Hoei		Hoei- Luik		Luik- Maastricht		Maastricht		Elders (niet a.d. Maas)		Onbekend <sup>25</sup>		Totaal
1695-1704	3	8%	5	13%	17	46%	1	3%	7	19%	4	11%	37
1725-1734	0	0%	0	0%	2	33%	0	0%	0	0%	4	67%	6
1755-1764	0	0%	0	0%	2	33%	1	17%	1	17%	2	33%	6
1785-1794	1	5%	0	0%	4	20%	5	25%	2	10%	8	40%	20
Totaal	4	6%	5	7%	25	36%	7	10%	10	15%	18	26%	69

Bron: GAM, Maastrichtse ambachten, inv.nr. 400

Als we de tabel bekijken betreffende 'het herkomstgebied van personen die het Maastrichtse schippersambachten aankochten' dan blijkt dat, over de gehele periode beschouwd, ruim de helft afkomstig was uit dorpen of steden gelegen aan de Maasoeveren tussen Namen en Maastricht. Slechts 15% migreerde uit 'niet-Maasgebied'. In het geval van de Maas-gebonden migratie kwam meer dan 50% procent uit de zone tussen Luik en Maastricht, inclusief de stad Luik. En het was vooral hiertegen dat Maastrichtse schippers een dam dachten op te werpen. Ten opzichte van de periode 1695-1704 toen nog 45% van de totale migratie uit deze Maasstrook kwam, was de opzet in de daaropvolgende tijdspanne vrij geslaagd te noemen.

Wie nu echter dacht dat Maastrichtse schippersgeslachten tijdens de achttiende eeuw de touwtjes stevig in handen hadden, komt bedrogen uit. De schippers bleven immers afhankelijk van de toegang tot de Luikse markt. Vanaf het tweede decennium van de achttiende eeuw duiken herhaaldelijk boycotpraktijken op tegen Maastrichtse schippers, stuurlieden en plechtsknechten die in Luik wensten af te varen. Hoewel de top van het Luikse schippersambacht zich hiertegen verzette, bleef de achterban weigeren op de tourbeurt van de Maastrichtenaars in te gaan.<sup>26</sup> Ook zij kozen voor een 'eigen-volk-eerst-strategie'. Dit hield in dat Maastrichtse schepen niet altijd van de nodige vracht voorzien werden. Verder bleven stuurlieden en arbeidskrachten uit Maastricht vaak letterlijk aan de kant staan. Meer dan eens beklaagden zij zich erover dat Luikse schippers hun geen werk verschafden en dat zij noodgedwongen 's avonds te voet van Luik naar Maastricht moesten terugkeren. De overheden dachten door het uitvaardigen van een 'Reglement tussen de schippers van Luik en Maastricht' in 1724 en 1760 een einde aan de misbruiken te kunnen maken.<sup>27</sup> Doch telkens weer doken nieuwe overtredingen op.



Als conclusie kunnen we stellen dat de Maastrichtse schippers tijdens de achttiende eeuw werden geconfronteerd met een veranderend karakter van de Maasvaart en waarschijnlijk met een gedeeltelijke achteruitgang van de handelstrafiek. Paradoxaal werd deze evolutie in gang gezet door de uitbouw van een steenwegennetwerk, nota bene een netwerk waar Maastricht op het eerste gezicht niets mee te maken had. In het geheel van bovenstaande transformaties wisten de Maastrichtse schippers de toegang tot het schippersberoep voor een selecte groep te vrijwaren, maar kregen zij tezelfdertijd af te rekenen met Luikse belangenconflicten.

Ten slotte nog dit: de invloed van Luik op Maastricht was in sommige gevallen ook omgekeerd. In het *Dictionnaire Liégeois* werd het Maastrichtse woord "trekchuit" [trekschuit] opgenomen.<sup>28</sup>

## Bijlage I

INSCHRIJVINGEN VAN NIEUWE LEDEN IN HET REGISTER VAN  
HET SCHIPPERSAMBACHT (1695-1704, 1725-'34, 1755-'64,  
1785-'94)

PERSOON	KOOP	KENNIS <sup>29</sup>	VADER	BIJZONDERHEDEN
WOUTERS, Jan	1695		WOUTERS, Wouter	
MALCHAIR, Henri	1695			Wandre (B-Lu) <sup>30</sup>
MEDA, Pierre	1695			Hermalle-sur-Argenteau (B-Lu)
BROUNS, Herman jr.		1695	BROUNS, Herman	Vader is knaap
MARINNE de, Laurens		1695	MARINNE de, Frans alias le COMPT	Vader is overleden
BERGH van den, Jan	1695			's-Gravenvoeren (B-Li)
HUPKENS, Dionijs		1696	HUPKENS, Reijnier	
HARTEN, Leonart	1696			St.-Pieter (NL-L)
LANTMEETER, Nicolaes		1696	LANTMEETER, Jan	Vader is overleden, N. Lantmeeter is 19 jaar
HARSE, Theodoor jr.	1696			Bouvery (B-Lu); vader is Theodoor Harse
CAMU Ie, Everared	1697			St.-Pieter (NL-L)
JONCKERS, Jan	1697			
SPITSMAIJ, Joseph	1697			Sclayn (B-N)
TIMMERKAMPS, Jan	1697			Wesel (D)
BAGET, Simon	1697			Jemeppe (B-Lu)
PALAET, Giel	1697			Luik (B-Lu)
CROIX Ie, Houbert	1697			Luik (B-Lu)
CORNELIS, Giel	1697			Jemeppe (B-Lu)
SCHEEN de, Gielis	1697			Lixhe (B-Lu)
PENNAS, Jean	1697			Namen (B-N)
CLEERDAIEN, Henri	1697			Saive (B-Lu)
ZOOT, Michiel	1697			Namen (B-N)
WILDERS, Coen		1697	WILDERS, Matthias	
WOULTERS, Lambricht		1697	WOULTERS, Woulter	Vader is overleden
PIOT, Henrij	1698		QUARITTE, Agnes weduwe van Jan Piot	H. Piot is nog minderjarig, zijn moeder koopt voor hem meester- en burgerschap
DREP, Nicolaes	1698			Hoei (B-Lu)
TILKIN, Balduin	1698			Luik (B-Lu)
MOREAU, Louis		1698	MOREAU, Piron	
MOREAU, Joannes		1698	MOREAU, Piron	
HARDI, Matthias	1698			
CLEERDAIEN, Hendrick jr.		1698	CLEERDAIEN, Henri	



PERSOON	KOOP	KENNIS <sup>29</sup>	VADER	BIJZONDERHEDEN
HUSTIN, Herman Servatius	1698			Hermalle-sur-Argenteau
BEAU le, Lambert	1698			Visé (B-Lu); vader is Houbert le Beau, den oude
ROIJ le, Giel den jongen	1698			Herstal (B-Lu)
STEVEN, Peter alias PANEIJE	1698			Jemeppe (B-Lu)
ALBERTS, Pieter	1698			Eschweil (D)
LOUVENAERTS, Pieter		1699	LOUVENAERTS, Frans	
FRANCOTT, Hendrick	1699			Dordrecht (N)
PITON, Nicolaes jr.	1699		PITON, Nicolaes	Lixhe (B-Lu)
BIEN de, Michiel		1699	BIEN de, Jean	
BIEN de, Godfroid		1699	BIEN de, Jean	
BIEN de, Jan jr.		1699	BIEN de, Jean	
GADET, Otto		1699	GADET, Glaude	
GADET, Peter		1699	GADET, Glaude	
GLADET, Glaude		1699	GADET, Glaude	
GLADET, Servaes		1699	GADET, Glaude	
WILLEMS, Reijner		1699	WILLEMS, Servaes	
BIEN de, Matthijs jr.		1699	BIEN de, Matthijs	
QUINET, Everardt		1699	QUINET, Anton	
HUPKENS, Gabriel		1700	HUPKENS, Joannes	
HUPKENS, Dionijs		1700	HUPKENS, Renier	
HUPKENS, Dionijs		1700	HUPKENS, Urbanus	
CARIS, Gerard		1700	CARIS, Bartholomeus	Vader is overleden
DAMEN, Johannes	1700			
WILLEMS, Gilet	1701			Heugem (NL-L); woont in Smeermaas
TIMMERCAMP, Lambricht		1701	TIMMERCAMP, Jan	Voogd is Heijssen Russen
STEVENS, Jan Matthijs		1701	STEVENS, Jan alias van Moulingen	Stiefvader is Jan Thilen
HEJARTS, Jacob		1702	HEJARTS, Jan	Vader is overleden
BIEN de, Houbrecht		1702	BIEN de, Matthijs	
SURNIMON, Nicolaes		1703	SURNIMON, Jan alias Boursy	Maastricht; gedoopt in de St.-Nicolaaskerk
HOUBRICHT, Charle jr.		1703	HOUBRICHT, Charle	Vader is overleden
PHILIPAAR, Matthis	1703			Lixhe (B-Lu)
LIVREZ, Matthij	1703			Froidmont (B); woont nabij de blekerij van St.-Pieter
BEAU de, Jacques	1704			Visé (B-Lu)
MOEUSE de, Jean	1704			
SAINE de, Jean	1704			
MEUSE de, Jan	1704			
KEUTERS, Hendrick	1704			Herstal (B-Lu)

PERSOON	KOOP	KENNIS <sup>29</sup>	VADER	BIJZONDERHEDEN
BROUNS, Jan		1704	BROUNS, Aloff	
ERNOTTE, Johannes	1725			
PAGE Ie, Hendrick jr.		1726	PAGE Ie, Hendrick	
KONINCX, Dionisius		1726	KONINCX, Fransus	
HUBERT, Leonardus		1726	HUBERT, Lina	
TILMAN, Lambert jr.		1727	TILMAN, Lambert, weduwe van	
MALCHAIR, Hendrick jr.		1730	MALCHAIR, Henri	
RENIJ, Tossijn		1730	RENIJ, Jan	
RENIJ, Franciscus		1730	RENIJ, Jan	
RENIJ, Stephanus		1730	RENIJ, Jan	
CHERAT van, Willem		1731	CHERAT, Wouter	
DESAER, Martin	1731			Stiefvader is Melchior Stevens
STEVENS, Piter	1731			Vader is Melchior Stevens
SCHOENMAKERS, Matthijs	1731			
HEUR d', Hugo		1731	HEUR d', Johan, oom	Voogd is J. d'Heur, oom van H. d'Heur
MEUSE de, Jan Matthieu		1731	MEUSE de, Arnold	
LIMBORGH, Jacob Hendrick		1731	LIMBORGH, Jacob	
LIMBORGH, Johannes		1731	LIMBORGH, Jacob	
PAGE Ie, Thoma		1732		
NOLLÉ, Ambrosius		1732	NOLLÉ, Lambert	
NOLLÉ, Lambertus		1732	NOLLÉ, Lambert	
NOLLÉ, Matthias		1732	NOLLÉ, Lambert	
NOLLÉ, Jacobus		1732	NOLLÉ, Lambert	
STEVENS, Jacobus		1732	STEVENS, Melchior	
STEVENS, Johannes		1732	STEVENS, Melchior	
JEUKENS, Paulus	1733			Eijsden (NL-L)
ENGIS d', Jacobus		1733	ENGIS d', Jeacq, den jonge	
ESTIEN, Renier	1733			Cheratte (B-Lu)
ENGIS d', Arnold jr.		1734	ENGIS d', Arnold	
ERNOT, Jan jr.		1734	ERNOT, Jan	
WARNON, Tossin		1755	WARNON, Nicolaes	
HEUR d', Houbrich jr.		1755	HEUR d', Houbricht	
RENARD, Jean Lambert		1755	RENARD, Joseph	
JEUKENS, Petrus		1756	JEUKENS, Paulus	
BIEN du, Thomas jr.		1757	BIEN du, Thomas	
HUPKENS, Dionisius jr.		1757	HUPKENS, Dionisius	
HUPKENS, Urbanus Dionisius		1757	HUPKENS, Dionisius	
KONINCX, Franciscus Krinius		1757	KONINCX, Dionisius	
JEUKENS, Matthijs		1757	JEUKENS, Paulus	
BEAU Ie, Gilis		1757	BEAU Ie, Otto	

PERSOON	KOOP	KENNIS <sup>29</sup>	VADER	BIJZONDERHEDEN
PHILIPPI, Philippus	1757			Wandre (B-Lu)
WOUTERS, Hendrickus Lambertus		1758	WOUTERS, Jan Baptist	
WOUTERS, Antonius Lambertus		1758	WOUTERS, Jan Baptist	
WILDERS, Peter		1758	WILDERS, Merten	
CHERAT, Matthijs		1758	CHERAT, Leonard, weduwe van	
CHERAT, Willem		1758	CHERAT, Leonard, Weduwe van	
WOUTERS, Paulus	1759			Maastricht (NL-L)
DOBBELSTEIJN, Francois Joseph	1759			Bouvery (B-Lu)
SIMONS, Piter Fransus	1759			
SIMONS, Piter Matthias		1759	SIMONS, Piter Fransus	
WOUTERS, Steven	1760			
COMHAIR, Hendrick		1760	COMHAIR, Hendrick	
COMHAIR, Johannes		1760	COMHAIR, Hendrick	
PAGE le, Lodevikus		1760	PAGE le, Johannes Hendrick	
PAGE le, Arnoldus		1760	PAGE le, Johannes Hendrick	
FRANCOTTAIJ, Hubert	1761			Herstal (B-Lu)
LIMBORG, Johannes		1761	LIMBORG, Hendrick	
ENGIS d', Arnold Johannes		1762	ENGIS d', Matthijs	
HEUR d', Hugo jr.		1762	HEUR d', Hugo	
PAGE le, Johannes		1762	PAGE le, Lodevikus	
PAGE le, Matthijs		1762	PAGE le, Lodevikus	
PAGE le, Joseph		1762	PAGE le, Lodevikus	
PAGE le, Lambert		1762	PAGE le, Lodevikus	
MEDARD, Joannes Antonius		1763	MEDARD, Antonius Guilielmus	
SCHOENMAKERS, Johannes Dominicus		1763	SCHOENMAKERS, Matthijs	
RENARD, Nicolaes Joseph		1764	RENARD, Joseph	
BIEN du, Wilhelmus		1785	BIEN du, Matthieu Philip	
BIEN du, Johannes Hendricus		1785	BIEN du, Matthieu Philip	
BROECK van den, Patrick	1785			
SCHRIJNEMAKERS, Hendrick	1786			St.-Pieter (NL-L)
JOKEN, Johannes jr.	1786			Vader is Johannes Joken



PERSOON	KOOP	KENNIS <sup>29</sup>	VADER	BIJZONDERHEDEN
PINSMAIJ, Johannes Hubertus		1786	PINSMAIJ, Jean Pierre Francois	
MEERTENS, Gerard	1786			Eijsden (NL-L)
MUSCH, Petrus Servatius		1787	MUSCH, Petrus	
LEIJNEN, Henricus jr.		1787	LEIJNEN, Henricus	
JARDIN du, Joannes Simonis		1787	JARDIN du, Simon	
HUPKENS, Petrus Dionisius		1787	HUPKENS, Dionisius	
WILMOT, Matthias Thomas		1787	WILMOT, Francois	
CARIS, Adolph		1788	CARIS, Pieter	
DRESENS, Arnoldus	1788			
WILDERS, Pieter jr.		1788	WILDERS, Pieter	
TILMAN, Pieter Theodorus		1788	TILMAN, Johannes	
ENGIS d', Matthijs Fransus		1789	ENGIS d', Joannes	
HACKOUR, Pieter		1790	HACKOUR, Michiel	
SONNEVIL, Lambertus	1790			
MOLIN du, Philippus		1790	MOLIN du, Joannes	
MOLIN du, Joannes Donatius		1790	MOLIN du, Joannes	
PAGE Ie, Josephus Matthias		1790	PAGE Ie, Petrus	
PAGE Ie, Paulus		1790	PAGE Ie, Petrus	
BODEN, Arnoldus Hermanus	1790			
JARDIN du, Jacobus jr.		1790	JARDIN du, Jacobus	Vader is overleden
JARDIN du, Paulus		1790	JARDIN du, Jacobus	Vader is overleden
CARIS, Lambertus Casparus		1790	CARIS, Adolph	
CARIS, Johannes		1790	CARIS, Adolph	
PINSMAIJ, Joseph		1790	PINSMAIJ, Pierre Francois	
MEUSE de, Johannes		1790	MEUSE de, Arnoldus	Vader is overleden
MUSCH, Arnoldus		1791	MUSCH, Petrus	Vader is overleden
HUPKENS, Joannes		1791	HUPKENS, Gerardus	
KLASENS, Gerardus		1791	KLASENS, Pieter	
BAUJOT, Joannes Josephus Gerardus	1791			Andenne (B-N)
HUPKENS, Wijnandus		1791	HUPKENS, Gerardus	
CARIS, Nicolaes		1791	CARIS, Piter	
TILMAN, Pieter Theodorus		1791	TILMAN, Joannes	Vergelijk 1788 (?)
CARIS, Adolph jr.		1792	CARIS, Adolph	
WILMOT, Matthijs Thomas		1792	WILMOT, Francois	Vergelijk 1787 (?)
ENGIS d', Franciscus Matthijs		1792	ENGIS d', Joannes	Vader is overleden; vergelijk 1787 (?)
ENGIS d', Philip Matthijs		1792	ENGIS d', Arnoldus	
FRANSSEN, Pieter	1792			St.-Pieter (NL-L); vader is Pieter Franssen sr.
WOUTERS, Cornelis		1792	WOUTERS, Paulus	

PERSOON	KOOP	KENNIS <sup>29</sup>	VADER	BIJZONDERHEDEN
BAUJOT, Lambert		1792	BAUJOT, Francois Joseph	
NOLLÉ, Lambertus Hendricus Ambrosius		1792	NOLLÉ, Lambertus Dominicus	
NOLLÉ, Gabriel		1792	NOLLÉ, Lambertus Dominicus	
NOLLÉ, Joannes Matthias		1792	NOLLÉ, Lambertus Dominicus	
NOLLÉ, Josephus Gerardus		1792	NOLLÉ, Lambertus Dominicus	
SCHWARTZ, Antonij	1792			Brunau (D)
ENGIS d', Joannes Hendricus		1792	ENGIS d', Arnoldus	
HACKOUR, Michiel jr.		1792	HACKOUR, Michiel	
PHILIPPI, Philippus		1792	PHILIPPI, Joannes Carolus	
WIJNEN Lambertus, Michiel	1793			Maastricht (NL-L)
BERTRAND, Petrus Leonardus	1793			Maastricht (NL-L)
MOERS, Christianus	1793			Maastricht (NL-L)
LIMBORGH, Coenrard		1793	LIMBORGH, Hendrick	
GOFFIN, Francois Joseph	1793			Maastricht (NL-L)
EIJKENBOOM, Joannes Francis	1793			Heerlen (NL-L)
NOUMESTIT de, Wijnand	1793			
LEONARD, Laurentius	1794			Maastricht (NL-L)
TILMAN, Hubertus		1794	TILMAN, Lambert	
THIERRIJ, Jacques	1794			Ans (B-Lu)
ENGIS d', Jacobus		1794	ENGIS d', Matthijs	
GILISSEN, Dionisius	1794			
BRAGARD, Gilis	1794			

## Bijlage 2

GOUVERNEURS OF REGERENDE MEESTERS VAN HET SCHIPPERS-  
AMBACHT, 1694-1795

GOUVERNEURS	REGEERPERIODE
POST Thomas, overlijdt na 6 dec. 1695	1694 okt - 1695 dec
HUPKENS Frans, vervangt als ouderling Post Thomas (vanaf 27 dec.)	1695 dec - 1696 okt
HUPKENS Simon	1694 okt - 1696 okt
ENGIS D' Jacques <sup>31</sup>	1696 okt - 1698 okt 9
HUPKENS Simon	1696 okt - 1698 okt 9
BIEN DE Matthij	1698 okt 10 - 1700 okt
HUPKENS Simon	1698 okt 10 - 1700 okt
BIEN DE Matthij	1700 okt - 1703 jan
WALRAVEN Johan	1700 okt - 1703 jan
ENGIS D' Jacques	1703 jan - 1704 okt 9
DAMEN Johan	1703 jan - 1704 okt 9
BIEN DE Johan	1704 okt 10 - 1706 okt
WILLEMS Servaes	1704 okt 10 - 1706 okt
BIEN DE Machiel	1706 okt - 1708 dec
HUPKENS Reijnier	1706 okt - 1708 dec
BIEN DE Hubert	1708 dec - 1710 okt
HUPKENS Johannes	1708 dec - 1710 okt
DHEUR Jan	1710 okt - 1712 okt
HUPKENS Johannes	1710 okt - 1712 okt
WOUTERS Lambricht	1712 okt - 1714 okt
HUPKENS Reijnier	1712 okt - 1714 okt
WOUTERS Lambricht	1714 okt - 1716 okt
HUPKENS Reijnier	1714 okt - 1716 okt
DHEUR Jan	1716 okt - 1718 okt
MEUS DE Arnold	1716 okt - 1718 okt
DHEUR Jan	1718 okt - 1720 okt
HUPKENS Dionisius sr.	1718 okt - 1720 okt
WEERDTS Tossain	1720 okt - 1722 okt
MEUS DE Arnold	1720 okt - 1722 okt
ORBAN Johan	1722 okt - 1724 okt
HUPKENS Dionisius jr.	1722 okt - 1724 okt
BIEN DU Jeacq	1724 okt - 1726 okt
HUPKENS Dionisius jr., overlijdt tss. maa. 1725 en apr. 1726 (?)	1724 okt - 1725/1726
HUPKENS Dionisius sr., vervangt H.D. jr. ca. maa. 1725/apr. 1726	1725/1726 - 1726 okt
DHEUR Jan	1726 okt - 1728 okt
HUPKENS Dionisiur sr.	1726 okt - 1728 okt
MALCHAIR Hendrick	1728 okt - 1730 okt



## GOUVERNEURS

HUPKENS Dionisius sr.  
 WOUTERS Lambrech  
 MEUSE DE Arnold  
 BIEN DU Jeacq  
 HUPKENS Simon  
 PITTON Nicolaes  
 MEUSE DE Arnold  
 WOUTERS Bartholomeus  
 MEUSE DE Matthij  
 STASSEN Johan  
 MEUSE DE Johan  
 JEUKENS Paulus  
 HUPKENS Simon  
 STASSEN Johan  
 MEUSE DE Arnold  
 WILMOT Thoma  
 MEUSE DE Arnold  
 ROLAND Nicolaes  
 MEUSE DE Matthij  
 CHARON Thirij  
 MEUSE DE Matthij  
 MEDARD Petrus  
 MEUSE DE Arnold  
 PASCHE Thomas  
 MEUSE DE Johannes Mattheus  
 RENARD Joseph  
 MEUSE DE Arnold  
 JEUKENS Paulus  
 MEUSE DE Johannes  
 RENARD Joseph  
 MEUSE DE Matthij  
 PAGE LE Arnoldus  
 MEUSE DE Johannes  
 RENARD Joseph  
 MEUSE DE Johannes Mattheus  
 PHILIPPI Philip  
 MEUSE DE Arnold  
 PHILIPPI Philip  
 MEUSE DE Arnold  
 WOUTERS Lambert  
 MEUSE DE Johannes Mattheus  
 PHILIPPI Philip

## REGEERPERIODE

1728 okt - 1730 okt  
 1730 okt - 1732 okt  
 1730 okt - 1732 okt  
 1732 okt - 1734 okt  
 1732 okt - 1734 okt  
 1734 okt - 1736 okt  
 1734 okt - 1736 okt  
 1736 okt - 1738 okt  
 1736 okt - 1738 okt  
 1738 okt - 1740 okt  
 1738 okt - 1740 okt  
 1740 okt - 1742 okt  
 1740 okt - 1742 okt  
 1742 okt - 1744 okt  
 1742 okt - 1744 okt  
 1744 okt - 1746 dec  
 1744 okt - 1746 dec  
 1746 dec - 1749 mei  
 1746 dec - 1748 mei  
 1749 mei - 1750 okt  
 1749 mei - 1750 okt  
 1750 okt - 1752 nov  
 1750 okt - 1752 nov  
 1752 nov - 1754 okt  
 1752 nov - 1754 okt  
 1754 okt - 1756 okt  
 1754 okt - 1756 okt  
 1756 okt - 1758 nov  
 1756 okt - 1758 nov  
 1758 nov - 1760 okt  
 1758 nov - 1760 okt  
 1760 okt - 1762 okt  
 1760 okt - 1762 okt  
 1762 okt - 1764 okt  
 1762 okt - 1764 okt  
 1764 okt - 1766 okt  
 1764 okt - 1766 okt  
 1766 okt - 1768 okt  
 1766 okt - 1768 okt  
 1768 okt - 1770 okt  
 1768 okt - 1770 okt  
 1770 okt - 1772 jun

**GOUVERNEURS****REGERPERIODE**

MEUSE DE Arnold, tot juni 1772	1770 okt - 1772 okt
HUPKENS Dionisius jr. (is dit jr. jr.?), vervangt Arnoldus De Meuse vanaf juni 1772	1772 jun - 1772 okt
PHILIPPI Philip	1772 okt - 1774 okt
HUPKENS Dionisius jr.	1772 okt - 1774 okt
PHILIPPI Philip	1774 okt - 1776 okt
HUPKENS Dionisius jr.	1774 okt - 1776 okt
PHILIPPI Philip	1776 okt - 1778 okt
HUPKENS Dionisius jr.	1776 okt - 1778 okt
PHILIPPI Philip, tot mei 1778	1778 okt - 1778 mei
PHILIPPI Johannes Carolus, vervangt Philip Philippi vanaf mei 1778	1778 mei - 1780 okt
HUPKENS Dionisius (jr.)	1778 okt - 1780 okt
PHILIPPI Johannes Philip	1780 okt - 1782 okt
HUPKENS Dionisius (jr.)	1780 okt - 1782 okt
PHILIPPI Philippus	1782 okt - 1784 okt
HUPKENS (Dionisius jr.)	1782 okt - 1784 okt
PHILIPPI Hubert, tot periode tussen mei en sep. 1786	1784 okt - 1786 sep
PHILIPPI Philippus, vervangt Hubert Philippi vanaf periode mei-sep. 1786	1786 sep - 1786 okt
HUPKENS Dionisius (jr.)	1784 okt - 1786 okt
BROECK VAN DEN Petrus	1786 okt - 1788 okt
HUPKENS Dionisius (jr.)	1786 okt - 1788 okt
MOLIN DU Jan	1788 okt - 1790 okt
HUPKENS Dionisius (jr.)	1788 okt - 1790 okt
NOLLÉE Lambertus Dominicus	1790 okt - 1792 okt
BODEN Arnoldus Hermanus	1790 okt - 1792 okt
FRANSSEN Pieter	1792 okt - 1794 okt
HUPKENS Dionisius (jr.)	1792 okt - 1794 okt
FRANSSEN Pieter	1794 okt - 1795 jul
HUPKENS Dionisius (jr.)	1794 okt - 1795 jul



- Noten
- 1 Gemeentelijke Archiefdienst Maastricht (GAM), Archief van de Maastrichtse ambachten en ambachtsbeurzen, inv.nr. 400, f. 33-41, Reglement tussen schippers van Luik en Maastricht, 13 september 1760.
  - 2 J. Van Houtte, *Le tonlieu de Lith et le commerce sur la Meuse de 1551 à 1701. Résultats d'une recherche collective*, in: Economische Geschiedenis van België. Behandeling van de bronnen en problematiek. Handelingen van het Colloquium te Brussel, 17-19 nov. 1971 (Ie-Ve secties), Brussel 1972, 297-309. H. Nusteling, *Strijd om de binnenvaart*, in: W. Frijhoff, H. Nusteling en M. Spies (eds), *Geschiedenis van Dordrecht van 1572 tot 1813*, Hilversum 1998, 162-165; E. Roebroeck, *Hoe hebben vaart en handel op de Maas zich ontwikkeld vanaf de Middeleeuwen tot het einde van de achttiende eeuw?*, in: *Studies over de Sociaal-Economische Geschiedenis van Limburg*, 15 (1970), 50-75; M. Yans, *Contribution à l'histoire économique liégeoise du XVIIIe siècle. Note sur la batellerie mosane dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, in: *La Vie Wallonne*, 32 (1958) 256-265.
  - 3 Zie B. Blondé en R. van Uytven, *Langs land- en waterwegen in de Zuidelijke Nederlanden. Lopend onderzoek naar het preïndustriële transport*, in: *Het transport en het stedelijk netwerk in de Zuidelijke Nederlanden. Studiedag Antwerpen, 3 oktober 1998* (Bijdragen tot de Geschiedenis, 82) 1999, 135-158; B. Blondé, *De transportwegen en de economische ontwikkeling in de regio Antwerpen-Mechelen-Lier (1710-1790)*, in: *Acten van het Tiende Colloquium De Brabantse Stad, 23-24 september 1993* (Bijdragen tot de Geschiedenis, 78) 1995, 93-105; L. van Buyten, *Bijdragen van stad en platteland in de driehoek Mechelen-Brussel-Leuven tot het scheepsverkeer op de Leuvense Vaart (1764-1794)*, in: M. Goossens (ed.), *Van Brussel tot Siebenburg. Progress in Human Geography in Europe. Liber Amicorum Prof.dr. Herman van der Haegen, Leuven 1994* (Acta Geographica Lovaniensia, 34) 607-615.
  - 4 J. de Vries, *Barges of Capitalism. Passenger transportation in the Dutch Economy (1632-1839)*, Utrecht 1981, 59-62 en 328-331.
  - 5 M. Martin, *Opkomst van de moderne stad. Ruimtelijke veranderingen in Maastricht 1660-1905*, Zwolle 2000, 29-31.
  - 6 Zie L. Génicot, *Histoire des routes belges depuis 1704*, Brussel 1948; E. Hélin, *Luik en Brussel: van rivaliteit naar symbiose*, in: Hervé Hasquin (ed.), *Oostenrijks België, 1713-1794. De Zuidelijke Nederlanden onder de Oostenrijkse Habsburgers*, Brussel 1987, 437-466; F.E.M. Vercauteren, *De aanleg van de straatweg 's-Hertogenbosch-Best als deel van de verbinding met Luik (1740-1745)*, Nijmegen 1956; F.E.M. Vercauteren, *De aanleg van de straatweg Best-Lommel als deel van de verbinding 's-Hertogenbosch-Luik (1745-1818)*, Nijmegen 1958.
  - 7 Zie W. Jappe Alberts, *Geschiedenis van de beide Limburgen. Beknopte geschiedenis van het gebied omvattende de tegenwoordige Nederlandse en Belgische provincies Limburg (vanaf 1632 tot +/- 1918)*, II, Assen 1983, 42-44; Roebroeck, *Maas*, pp. 64-74; Martin, *Opkomst*, pp. 26-34.; Nusteling, *Binnenvaart*, pp. 162-165.
  - 8 Martin, *Opkomst*, p. 28.
  - 9 B. Blondé, *Steenwegen, transportkosten, tijdsbesef, economische ontwikkeling en verkeerscongestie in de eeuw van de Verlichting. Het voorbeeld van de Brabantse steenwegen*, in: *Tijdschrift voor Ecologische Geschiedenis*, 1 (1997) pp. 18-26; K. Van der Jonckheide, *Diligencediensten in Brabant in de achttiende eeuw*, Leuven 1995 (onuitgegeven licentiaatsverhandeling KUL).



- 10 Van der Jonckheyd, *Diligencediensten*, pp. 103-110 en 127.
- 11 Alberts, Limburgen, pp. 70-74; Roebroek, *Maas*, pp. 55-70.
- 12 G. Devos, *Opperste Kamers voor Douanebetwistingen*, in: E. Aerts, M. Baelde, H. Coppens e.a. (eds), *De centrale overheidsinstellingen van de Habsburgse Nederlanden (1482-1795)*, II, Brussel 1994 (Studia, 55), 803-808; J.L.F. Engelhard, *Het Generaal-Plakkaat van 31 juli 1725 op de convooiën en licenten en het lastgeld op de schepen. Een studie over de heffing der in- en uitvoerrechten van de Republiek der Vereenigde Nederlanden, hoofdzakelijk tijdens de achttiende eeuw*, Assen 1970.
- 13 N.A. Hamers, *Rond een Maasschipperse*, in: Liber Amicorum Ed.M.A.H. Delhougne, Roermond 1982, 203-246.
- 14 Van der Jonckheyd, *Diligencediensten*, pp. 76-79.
- 15 B. Blondé, *Steenwegen*, 18-26; Blondé en van Uytven, *Land- en waterwegen*, pp. 40 en 48.
- 16 De Vries, Barges, p. 72
- 17 J. Lyna, *Bijdrage tot de studie van het handelsverkeer in het Graafschap Loon, XVIIIe eeuw*, in: Verzamelde Opstellen, 1930, 141-146; Roebroek, *Maas*, pp. 73-74.
- 18 Van Buyten, *Mechelen-Brussel-Leuven*, pp. 607-615; R. van Uytven, *De scheepstrafiek tussen Leuven en Mechelen in de zeventiende en achttiende eeuw*, in: M. Goossens (ed.), *Van Brussel tot Siebenburg. Progress in Human Geography in Europe. Liber Amicorum Prof. dr. Herman van der Haegen, Leuven 1994 (Acta Geographica Lovaniensia, 34) 617-625.*
- 19 Blondé en van Uytven, *Land- en waterwegen*, 152; Blondé, *Steenwegen*, 22; van Buyten, *Mechelen-Brussel-Leuven*, 609-615.
- 20 *Liste van de Rechten van Syne Koninghlycke Majesteyt, die voortaen gelicht sullen worden op alle Coopmanschappen, Manufacturen, ende Waeren op- ende afvaerende de Riviere van de Maeze, Duisburg, 1728.*
- 21 Hamers, *Maasschipperse*, 239-241.
- 22 GAM, Maastrichtse ambachten, inv.nr. 400, o.a. f. 157.
- 23 Van Buyten, *Mechelen-Brussel-Leuven*, 607-615; van Uytven, *Scheepstrafiek*, 617-625.
- 24 GAM, Maastrichtse ambachten, inv.nr. 400, f. 11 e.v., 15 en 22 december 1698.
- 25 Onder de kop 'onbekend' vinden we waarschijnlijk heel wat Maastrichtse inwoners terug die reeds burger (door geboorte) waren op het moment dat zij schipper werden; dit in tegenstelling tot de kop 'Maastricht' waaronder verstaan wordt: inwoners van Maastricht die het burgerschap tegelijkertijd met de toegang tot het schippersambacht kochten.
- 26 GAM, Maastrichtse ambachten, inv.nrs. 400 (1724, 1760-1761, 1774) en 403 (1778-1779); Indivieze Raad, inv.nrs. 954-955.
- 27 GAM, Maastrichtse ambachten, inv.nr. 400.
- 28 E. Legros, *Les Wallons vus de Maastricht*, in: *La Vie Walonne*, 32 (1958) 54-60.
- 29 Zonen van meester moesten hun 'kennis' geven om lid van het ambacht te worden.
- 30 Plaats van afkomst. B = België, Li = provincie Limburg, Lu = provincie Luik, N = provincie Namen; NL = Nederland, L = provincie Limburg; D = Duitsland. Bron: GAM, Ambachten, inv.nr. 400.
- 31 Per regeerperiode is de eerstgenoemde (vermoedelijk) de Luikse, en de tweede de Brabantse gouverneur of regerende meester. Bron: GAM, Ambachten, inv.nr. 400 (op basis van de vermeldingen bij de inschrijving van nieuwe leden).