

WAAROM WERD OOSTENDE NA HET SLUITEN VAN DE SCHELDE (1585) NIET DE EERSTE NATIONALE HAVEN IN DE ZEVENTIENDE EEUW ? EEN OPEN STRIJDVRAAG...

De recente doctorale dissertatie van Eddy STOLS, lector aan de Katholieke Universiteit te Leuven, bevat een rijke informatie over de Vlaams-Iberische handelswereld van de eerste helft van de 17e eeuw.

De volledige titel luidt : "De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld (1598-1648)". Brussel, 1971. (Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Klasse der Letteren. Jaargang XXXIII - 1971 - nr. 70). Twee delen : I, Tekst (IL-421 blz.) ; II, Bijlagen (V-265 blz.). Prijs : 1.800 F.

De schrijver beschikt over een vloeiende taal, wat een vlotte leesbaarheid ten zeerste bevordert ; men leest het boek dan ook gebœid tot op de laatste bladzijde.

Stols handelt slechts zeer sporadisch over de rol van de haven van Oostende, Duinkerke en bovenal Antwerpen worden daarentegen heel uitvoerig behandeld.

In het "Besluit" (blz. 412-421) van zijn doordachte studie spreekt de geleerde o.m. over de houding van Antwerpen t.o.v. de kusthavens (Duinkerke, Oostende en, in mindere mate, Mardijke en Nieuwpoort) :

(...) Antwerpen zag alle voorstellen en maatregelen in het licht van een eventueel herstel van zijn stapelplaats en van de vrije vaart op de Schelde. Het weigerde de belangen der nijverheid in de andere steden in te zien en de kaart der Vlaamse havens te spelen. Niemand dacht er daar natuurlijk aan dat de sluiting van de rivier (sinds 1585) zich ook na een vergelijk met het Noorden kon bestendigen en dat de Hollandse steden hun eigen belangen zouden verdedigen (...) (blz. 413-414).

Wat de historicus over Oostende's havenbedrijvigheid te zeggen heeft, is nieuw en steunt op oorspronkelijk bronnenonderzoek :

(...) Tot dan toe (+ 1645) was Oostende een klein Duinkerke geweest, met goede jaren tijdens het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) en nadien wat kaperbedrijvigheid en af en toe een schip geladen op Spanje. De opgang van de haven was reeds merkbaar in 1640. Zes jaren later was hij reeds Duinkerke boven het hoofd gegroeid. Nieuwe expeditieuren kwamen er zich vestigen, die hun correspondenten te Dover hadden (...) Omtrent om de veertien dagen arriveerde er een groep schepen uit Dover, die heel wat Spaanse produkten meebrachten. Naast Dover bleek ook Hamburg wel eens als tussenhaven gebruikt te worden. En droiture op Spanje gingen er uit Oostende elk jaar van twee tot zes schepen. Zo lag bijvoorbeeld in maart 1646 een Hendrik Cornelissen, met 100 stukgoederen textiel geladen, vertreksgereed naar Sanlucar. In november 1647 was het een Danziger fluit, die daar kwam opnemen. De Vrede van Westfalen (1648) bracht dan de doorbraak mee van de directe vaart uit Oostende naar Spanje (...) (blz. 306-307).

R. BAETENS, in zijn recensie van Stols' proefschrift in de "Bijdragen tot de Geschiedenis" jaargang 57 - 1974 - afl. 3-4, blz. 303, is een andere mening toegedaan. Wij citeren :

"Wat het streven betreft om de oude metropool te herstellen, wist sinds 1613 het Schepencollege dat er geen hoop was op de heropening der Schelde (...) Dat Oostende na de val van Duinkerke niet de eerste nationale haven is geworden, is veeleer te wijten aan een gewijzigde economische conjunctuur en handelssituatie (na 1648). In tegenstelling tot b.v. Brugge, dat Oostende geregeld tegenwerkte, zou Antwerpen in 1633 zelfs een voorstel steunen om Oostende het statuut van vrijhaven toe te kennen".

E. Smissaert.

78/109