

# HET UITZICHT EN DE INFRASTRUCTUUR VAN EEN KLEINE NOORDZEEHAVEN TIJDENS HET ANCIEN REGIME :

## HET VOORBEELD VAN OOSTENDE

door R. BAETENS

Er is nog maar weinig aandacht besteed aan de problemen waarmee een haven in het Ancien Régime kon geconfronteerd worden. Doorgaans is men ook slecht ingelicht over de uitrusting en het voorkomen van zulke haven<sup>1</sup>. We kozen met opzet het voorbeeld van Oostende niet zozeer omdat ze gedurende honderdvijftig jaar de enige Zuidnederlandse zeehaven was dan wel omdat haar geschiedenis treffend bewijst hoe het leven van een haven geregeld wordt door een samenspel van politieke wisselvalligheden, economische conjunctuur en geografische ligging.

De visserij heeft vanaf de eerste decennia der 15e eeuw Oostende een eerste bloei geschonken. De vis kon verzonden worden naar de markten van Doornik, Bergen, Valencijs, Rijsel en Kamerijk<sup>2</sup>. Bij gebrek aan een haven moesten de vissers hun scheepjes op het strand trekken. Het succes van de visvangst, vnl. haring maakte de bouw van een eerste haven mogelijk en noodzakelijk. Het octrooi werd op 27 december 1445 verleend<sup>3</sup>, op 18 oktober 1446 werd de zeedijk doorgestoken en kon deze haven gelegen aan de zuidwestelijke kant van de stad in gebruik worden genomen<sup>4</sup>. Ze zou de vissersschepen niet enkel een betere beschutting bieden, maar, naar men hoopte, de stad en haar bewoners beter beschermen tegen de zware stormen.

Het Vissersdorp, zoals de oude stad genoemd werd, lag zeer laag en liep bestendig gevaar te worden overstromd. Het was van de nieuwe stad (ruim een vierkante km. groot) gescheiden door de havenkom en de kaaien. Een brug verbond de twee delen. De vissers voeren de haven in tussen het Westenhoofd en het langere Oostenhoofd en losten de vis in de mijn of 'coopinghe', die zich bevond bij de kaden van deze binnenhaven.

Om de afvloeiing der binnenwateren te bevorderen was in 1443 een nieuw kanaal de 'nieuwe Oostendsche watergang' gegraven. Deze vaart, 28 voet (7.728 m) breed en 8 voet (2,208 m) diep<sup>5</sup> verving het afwateringskanaal, waartoe in 1285 was besloten geworden<sup>6</sup>.

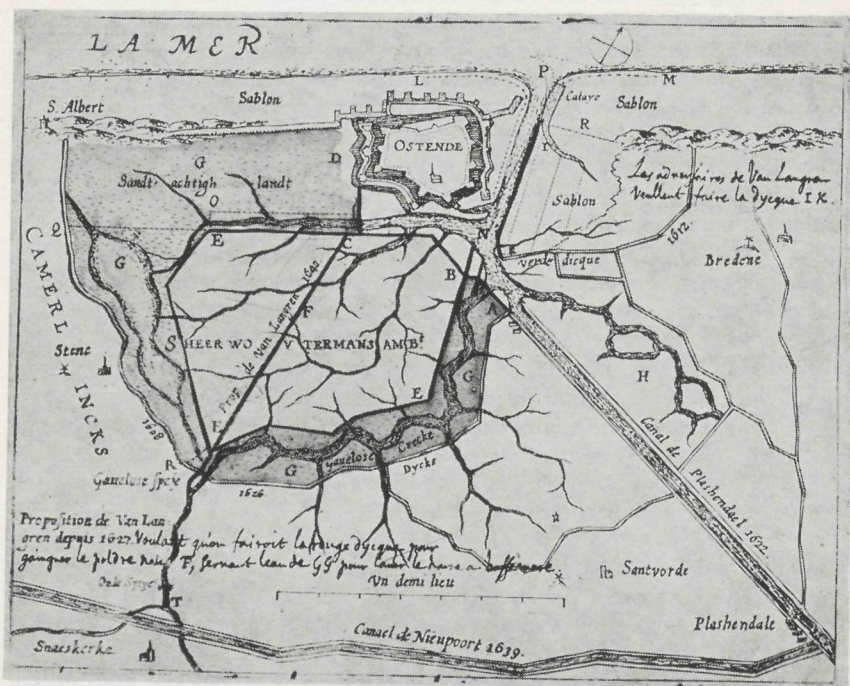
We hoeven niet verder in details te treden om twee belangrijke vaststellingen te kunnen maken. Oostende wettigde toen haar bestaan door de aanvoer van vis. De haven was een vissershaven en een andere toekomst kon haar niet worden toebedeeld, vermits Antwerpen in de nationale economie der 16e eeuw de commerciële functies vervulde.

Tweede vaststelling: Oostende behoorde tot het type van een kunstmatige haven<sup>7</sup> en kenmerkte zich als een tijhaven, waardoor de schepen slechts bij hoog water konden binnenvaren<sup>8</sup>.

De eerste fase werd afgesloten door een politiek en militair gebeuren. Na de wetsvernieuwing van 1580 schaarde Oostende zich aan de zijde der Geuzen<sup>9</sup> en zou pas na een langdurig beleg (1601-1604) voor de Spaanse overmacht kapituleren<sup>10</sup>. Deze episode betekende voor de haven meer dan een overgang, ze vormde een cesuur.

De oude stad werd na de verovering door de Spanjaarden definitief verlaten. Er had zich echter een nog veel ingrijpender verandering voorgedaan. Als gevolg van de belegering was de oude haven volledig verzand en in onbruik geraakt<sup>11</sup>. Door het gedeeltelijk slechten van de duinen overspoelde de zee bij hoog water dikwijls de omliggende gronden waardoor loopzand en een netwerk van geulen de vijand hinderden in het uitvoeren van belegeringswerken. Anderzijds werd daardoor de haven ook onbevaarbaar<sup>12</sup>.

De bezetters van Oostende hadden eveneens in het Oosten de duinen afgevlakt, omdat ze het geslacht en de bewaking belemmerden. Het strand was aan deze zijde onbegaanbaar door gedurige overstromingen en door het vloeizand. Aldus hadden zich vele waterloopjes gevormd, waaronder de Geule. Vermits de zee door de duinen niet meer werd tegengehouden, konden nog tijdens het beleg Hollandse schepen langs deze steeds diepere en bredere Geul de stad bevoorraden<sup>13</sup>. Na overleg met Maurits van Nassau zou deze 'Geule' volgens de richtlijnen van ingenieur David van Orliens als nieuwe haven worden ingericht<sup>14</sup>. Niettegenstaande het uitschuringsproces bij ebbe en vloed kwam ook deze haven kunstmatig tot stand en was ze een tijhaven. Haar ontstaan hing deze maal samen met een militaire functie. Dit strategisch



Plan van Oostende en de omgeving uit de Briefve description... van M. F. VAN LANGREN, bewaard in de Bibl. Nat. te Parijs, nr. 13037, f° 163<sup>r</sup>.

bolwerk zou dan ook een rol gaan spelen als thuishaven voor kapers<sup>15</sup> en konvooschepen<sup>16</sup>. Hierop entte zich een commerciële functie, die in de hand werd gewerkt door de verkeerspolitiek der Aartshertogen. De noodzakelijke verbindingen met het binnenland kwamen tot stand door de aanleg van een vaart Gent-Brugge (in 1613 begonnen), die doorgetrokken tot Plassendale langs de Gauweloze kreek Oostende bereikte<sup>17</sup>. In 1666 werd de vaart van Plassendale verlengd tot Oostende<sup>18</sup>. Ondertussen had de overheid in 1638 toestemming verleend om het kanaal van Plassendale over Nieuwpoort en Veurne tot Duinkerken te verdiepen en te hernieuwen<sup>19</sup>.

Dit zou echter niet volstaan om Oostende een succesrijke toekomst te verzekeren. Het omslaan van de economische conjunctuur en een na 1648 veranderde handelssituatie hadden daar schuld aan. Het economisch herstel ingezet na de crisis van 1580-1590 werd in de Zuidelijke Nederlanden in 1643-1644 afgesloten waarna een periode van stagnatie aanbrak. Deze cyclische beweging remde de expansiemogelijkheden af en, toen door de vrede van Munster de Verenigde Provinciën vrij op Spanje mochten varen, plukte Antwerpen als grensstad de meeste vruchten<sup>20</sup>. Pas met het organiseren van konvoovaarten zou Oostende in beperkte mate er in slagen het vrachtvervoer van Vlaamse goederen op Cádiz in handen te krijgen. Oostende haalde dus uit het wegvallen van Duinkerken (definitief vanaf 1657) weinig voordeel, al ondervond de stad de weldoende stimulans van een groep Duinkerkse emigranten. In de eerste helft der 18e eeuw zou Oostende niettegenstaande een algemene regressieve conjunctuur met de oprichting van de Oostendse Compagnie gedurende een korte tijd een nieuwe opleving kennen. Politieke beslissingen maakten er een eind aan.

Pas in de tweede helft der eeuw werd het verkeer drukker en bereikte in de jaren 1781-1783, toen Oostende het statuut van vrijhaven verwierf, een hoogtepunt. Een voor de Oostendse haven bevorderlijke douanepolitiek droeg hier eveneens veel toe bij<sup>21</sup>.

Gaven de buitenlandse politiek en de economische conjunctuur Oostende in de 17e eeuw al weinig ruimte dan remde anderzijds het diep ingeworteld particularisme der steden de ontplooiing van de Oostendse haven nog verder af.

We durven niet zover gaan te beweren dat Antwerpen de hand had in een systematische achterstelling van Oostende<sup>22</sup>. We zezen hierboven reeds op een aantal omstandigheden waarop het Antwerpse initiatief maar weinig vat had. Wat meer is, reeds in 1664 steunde Antwerpen een voorstel om Oostende tot een vrijhaven te maken<sup>23</sup>.

Het komt ons voor dat veel meer de tegenkantingen van Brugge in het oog springen. Het veelvuldig aanvragen door het Oostendse schepencollege om het begeerde 'porto franco' te bekomen moet herhaaldelijk op advies van de Vlaamse steden verworpen zijn geweest. Dit gebeurde o.a. in 1706 toen de Raad van State het advies vroeg van de Brugse magistratuur, die op haar beurt de handelskamer raadpleegde. Deze was van oordeel dat, mocht Oostende het statuut bekomen, de schepen te Oostende zouden blijven aangezet door de voordelen van een vrijhaven en Brugge aldus vele inkomsten zou moeten derven. In 1706 onderging Oostende een bombardement. Deze heren zagen hierin een bijkomend argument voor hun bewering dat een vestingstad niet geschikt was voor de handel. Trouwens, zo voegden ze eraan toe, en het lijkt ons een belangrijke vaststelling, het grootste deel van Oostende hoort toe aan ingezetenen van Brugge, die dus de lasten van de vernieling te dragen heb-

ben<sup>24</sup>. In 1716 hernieuwde Oostende haar voorstel aan markies de Prié maar met hetzelfde negatieve resultaat<sup>25</sup>. In 1731 gebeurde dit opnieuw<sup>26</sup>.

Zelfs bij aangelegenheden van veel geringer gewicht treffen we dezelfde stugge houding aan. Zo vroeg het Oostendse schepencollege in 1717 een octrooi om van alle invarende schippers, vissers uitgezonderd, een recht van 4 stuivers per last te eisen om de kerktoren terug op te trekken, opdat deze als wegwijzer voor alle schepen zou kunnen dienen. De Raad van Vlaanderen verzocht toen om het advies van de handelskamer. Deze formuleerde in sterke bewoordingen haar weigering: „Also souden die van Oostende hunnen stadt vercierien met het sweet ende bloedt van het arm gemeente”<sup>27</sup>.

De rivaliteit tussen Brugge en Oostende zou ook tijdens het bestaan der Oostendse Compagnie naar aanleiding van het bepalen van de verkoopplaats voor de Oosterse waren sterk naar voren treden. Beide steden putten zich uit in argumenten om het laken naar hun kant te trekken. De Oostendse stadsraad tracht de directeuren te lijmen door gratis magazijnen ter beschikking te stellen en afstand te willen doen van elke vorm van takse, die normaal op deze goederen worden geheven. Brugge, hierover ingelicht, tekende bij de Aartshertogen protest aan. De Brugse schepenen wettigen hun aanspraak op een deel der vendities door verwijzing naar het octrooi van oprichting, waarin staat dat de verkoop moet plaats hebben te Brugge of te Oostende; hierbij wordt Brugge eerst vernoemd en heeft dus duidelijk de meeste rechten. De overige argumenten zijn navenant, o.m. bood Brugge beter en goedkoper logies aan en was deze stad de keizer steeds goed gezind geweest. Bij de directeuren wogen de transportkosten echter het zwaarst. Aartshertogin Maria-Elisabeth achtte de redenen door de directeurs aangehaald om Oostende te verkiezen gerechtvaardigd maar spoorde hen desondanks ook aan Brugge een deel der ladingen te gunnen. Op dit compromis eindigde de twist<sup>28</sup>.

Men dient dan ook nog rekening te houden met de rivaliteit tussen Oostende en Duinkerken in de 18e eeuw<sup>29</sup>.

Ten slotte en nu komen we bij de kern van ons betoog, noodzaakte de ongunstige geografische gesteldheid herhaaldelijk kostelijke onderhoudswerken aan dijken, sluizen en haven. Onkunde, corruptie en het ontbreken van een systematische dienst voor beheer en onderhoud bestendigden deze ongelukkige situatie. Pas door de wetgeving van 18 oktober 1755 werd een dienst van openbare werken ingesteld. H. Pulinx de Jonge, directeur voor het kwartier van Brugge en het Vrije werd tevens belast met het onderhoud van de haven van Oostende. De sasmester te Slijkens werd inspecteur der zeewerken te Oostende<sup>30</sup>.

De ernstigste havenproblemen, waarvoor de Oostendse stadsraad zich gedurende de 17e en 18e eeuw zag geplaatst, waren van tweeërlei aard: het op voldoende diepte houden van de havengeul voortdurend bedreigd met verzanding en de strijd tegen het overstromingsgevaar, daar de stad wegens haar ligging sterk stond blootgesteld aan de noordwestelijke stormwinden. We zullen vooreerst onderzoeken hoe de overheid getracht heeft hieraan te verhelpen en vervolgens aandacht besteden aan de eigenlijke infrastructuur n.l. de uitrusting en het onderhoud van de binnenhaven zijnde dokken, kaden, sluizen, loodswezen, vuurbakens, pakhuizen en kranen.

Als gevolg van de werken die prins Maurits in 1600 liet uitvoeren werd de nieuwe haven (de Geule) uitgegraven op een breedte van 100 voet (27,6 m), stond in de haven bij lage tij 28 voet (7,728 m) en bleef in de

monding minstens 4 voet (1,10 m) water<sup>31</sup>. Waarschijnlijk omwille van de schade veroorzaakt door de militaire operaties was na de verovering door Spinola de haven zodanig door eb en vloed verdiept dat men zelfs voor het behoud van de stad vreesde. De verantwoordelijke instanties wilden daarom de watervloed beperken door tussen 1608 en 1626 verschillende binnendijken op te werpen<sup>32</sup>. Onder impuls van de Aartshertogen besteedde de overheid veel geld aan de haven en werden verscheidene rapporten opgesteld om deze nog te verbeteren<sup>33</sup>. Deze bedijkingen verminderden echter zozeer de uitschuringskracht van het water dat de haven begon te verzanden<sup>34</sup>. In 1650 belegde men te Oostende een vergadering ten stadhuize om na te gaan hoe men hieraan kon verhelpen. Hetzelfde jaar publiceerde M. F. Van Langren een studie getiteld „*Profytelycken Middel om met indijckinghe van Landt, de Zeehaven van Oostende te verbeteren*”<sup>35</sup> en voegde er nog brieven bij van mathematici, die de zaak hadden onderzocht nl. André Cantelmo, Lerida, Jean l'Eurichon, Barth. Caigne, Jean de Bognée en Gerard Gutschoven.

Zijn plan was even eenvoudig als doeltreffend. Hij wilde door een systeem van spuisluizen de haven op voldoende diepte houden. Zijn tegenstanders lieten echter niet lang op zich wachten. In 1660 verscheen te Brussel een *Apologie pour. Par les Ingeniaires et Capitaines Jean Heymenss. Coeck, Henry Ianssens et Pierre Mercx*<sup>36</sup>.

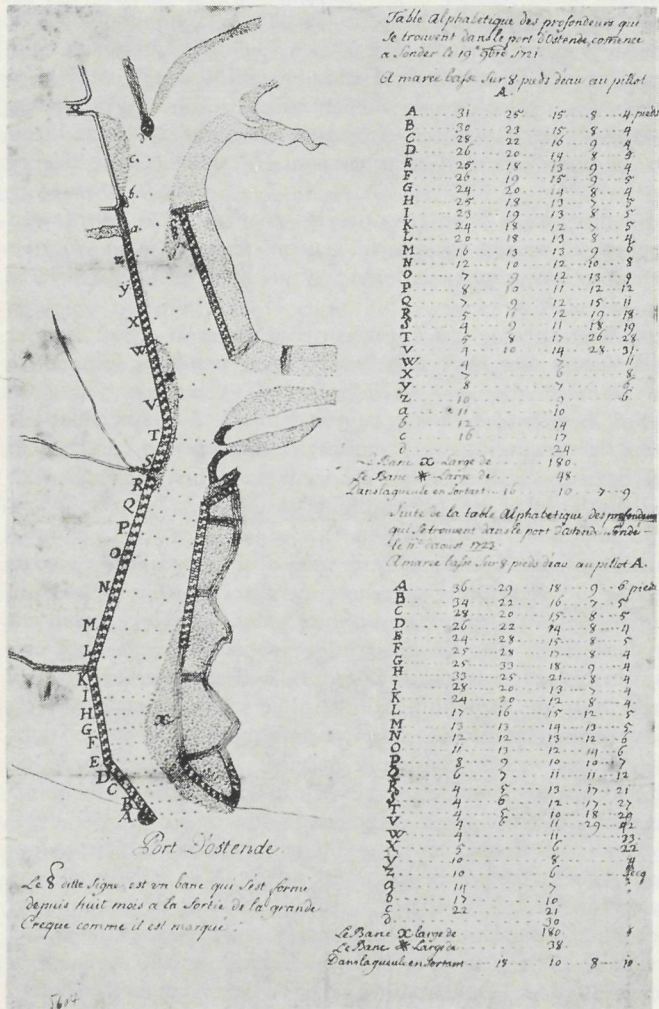
Van Langren werd uitgefloten<sup>37</sup> en lang na zijn dood in 1726 schrijft een J. Plantes, die er ook eigen ideeën op nahield, dat het plan van Van Langren „*a ester unanimement rejetté comme chimérique, et préjudiciable à l'havre susdit*”<sup>38</sup>.

Een en ander had voor gevolg dat ingenieur Boulanger in 1662 bij het binnenkomen van de haven niet meer dan 2 voet water peilde en binnen de haven ten uitersten 4 voet<sup>39</sup>.

Deze toestand wordt bevestigd door het rapport van een buitenstaander die de haven bezocht en de verzanding weet aan het ontbreken van spuisluizen. Hij stelde ook vast dat het verschil tussen ebbe en vloed tien à twaalf voet (2,76 à 3,31 m) bedroeg. In die omstandigheden konden geladen koopvaardijsschepen van 250 ton de haven niet in<sup>40</sup>.

Er had zich daarenboven een bank gevormd vóór de ingang van de haven. Volgens sommigen lag de verzanding aan het feit dat de stroming van de vloed sterker was dan de tegenstroming van het water van de kanalen en krekken<sup>41</sup>. Anderen beweerden dat de verzanding veroorzaakt werd door een te grote invalshoek van het water tegen de kade, zodat deze waterkracht werd gebroken. De kracht van de stroming wordt immers groter naarmate de invalshoek kleiner is<sup>42</sup>. Men besliste de dijk van de Zandvoordse polder door te steken, zodat de polder met uitzondering van het oude Zandvoorde en 600 gemeten land onder water kwam te staan. De haven werd uitgeschuurd maar de zandbank vóór de haven bleef. Men vergrootte de kracht der overstromingen en in 1664 was de haven terug op een behoorlijke diepte gebracht<sup>43</sup>. Gezien dit succes verbood de overheid nog dijken te bouwen, die de achterwateren tegenhielden<sup>44</sup>. Toen op 25 september 1698 de haven werd gepeild, bevond men echter in de westgeul 7 tot 8 voet diepte, buiten de haven tussen de banken 48 tot 70 voet, binnen de haven 40 à 50 voet en in de Keignaartkreek 30 voet. De stroming, die vóór de haven een grote draaikolk had doen ontstaan, was zo sterk dat gevreesd werd voor de stad, terwijl de onderhoudswerken almaar kostelijker en zwaarder werden. Daarom

ging men in 1700 over tot het herdijken van de Zandvoordepolder<sup>45</sup>. Korte tijd daarna was de haven terug verzand. Het systeem van natuurlijke schuring door ebbe en vloed kon men blijkbaar onvoldoende onder controle krijgen, zodat nu eens de stad dreigde onder te lopen en de zeewerken beschadigd werden en dan weer zich in de havengeul zand ophoopte. Er moest dus opnieuw een polder worden vrijgegeven en de keuze viel ditmaal op de Camerlinckpolder, wat de bouw van een nieuwe dijk met zich bracht<sup>46</sup>. Wegens meningsverschillen tussen de ingenieurs, de aannemers en anderzijds de officieren, die verantwoordelijk waren voor de aldaar te werk gestelde soldaten liepen de werken vertraging op<sup>47</sup>. Besloten werd nieuwe arbeiders aan te werven tot het getal van achthonderd en aan een loon van 14 st. per



Peiling van de havengeul voor 1721 en 1723 (SAA, GIC 5640).

dag. Hiertoe zouden aanplakbiljetten te Aalst en in het land van Waas worden verspreid <sup>48</sup>.

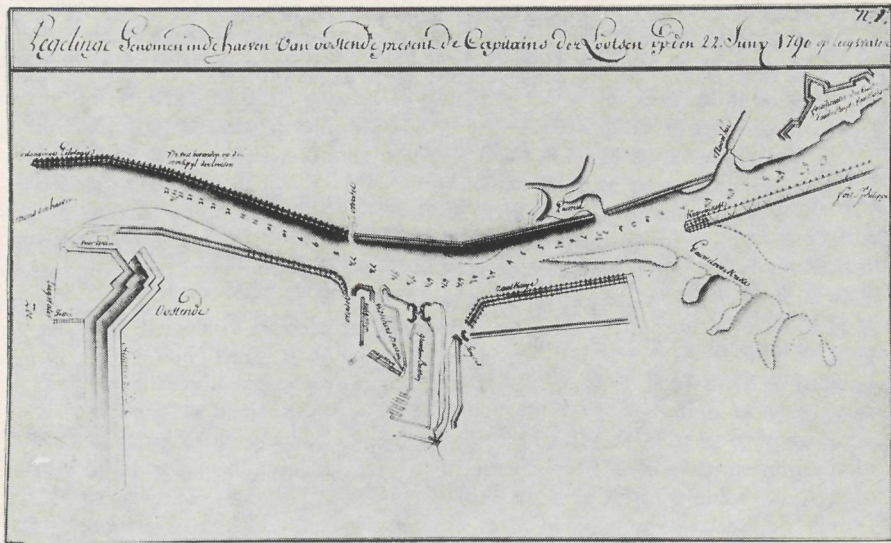
Waarschijnlijk omdat het water zoveel omwegen diende af te leggen vóór de haven werd bereikt, bleef het gewenste effect uit. Uit de in 1721, 1723 en 1728 uitgevoerde peilingen bleek dat de aangeduide diepte niet volstond om de in die jaren aanwezige Oostindiëvaarders zonder risico binnen of buiten te loodsen <sup>49</sup>. Een deel van de vracht werd dan ook op 'binlanders' geladen. Na aldus voldoende te zijn gelicht kwamen de schepen in de haven. Een zandbank, die zich hardnekkig vóór de haveningang had vastgezet, belemmerde bij hoog water schepen met een grotere diepgang dan 12 à 13 voet (3,3 à 3,6 m) binnen te varen <sup>50</sup>.

Het betrof echter niet enkel een technisch probleem; financiële moeilijkheden verhinderden mede een blijvende oplossing. We maken hier gewag van betwistingen tussen de bewindhebbers der compagnie en de centrale overheid. Niettegenstaande het in die jaren een kwestie was van vitaal belang, werd er geredetwist over de verdeling van de geldelijke lasten en getalmd met de uitvoering van de werken. De aartshertogin vroeg herhaalde malen hoeveel de compagnie wilde bijdragen in de geraamde kosten (50.000 gld. wisselgeld). Indien de staat de nodige financies niet zou bezitten om de werken uit te besteden zou desnoods Thomas Ray 30.000 gld. willen voorschieten. Vermits de opschorting van de Compagnie nakend was, voelden de directeurs er niets voor nog geld uit te trekken. Alles bleef dan ook bij het oude <sup>51</sup>.

In het verdere verloop der 18e eeuw zou er niet veel veranderen. Nog in 1790, al dient vermeld dat de haven toen zeer verkommerde, was de aangeduide diepte in de geul niet gewijzigd <sup>52</sup>. Pas in 1810 werd de bouw van een grote spuisluis aangevat, waaraan in 1803 Napoleon zijn goedkeuring had gehecht <sup>53</sup>.

Oostende heeft in de loop van zijn geschiedenis veel te lijden gehad van het stormweder. Dit lijkt voor een haven een vrij normaal verschijnsel te zijn, maar gezien de onbeschutte ligging ten aanzien van de tijdens de winter heersende noordwestelijke winden berokkendende overstromingen en het watergeweld herhaaldelijk zware schade aan stad en haven <sup>54</sup>. De zeewering, de houten staketsels van de pieren in de haven en de kademuren waren dan ook geregeld aan herstellingen toe, wat dikwijls hoge uitgaven met zich bracht. De kosten der buitenwerken werden gewoonlijk gedragen door de Staten van Vlaanderen, omdat daardoor de militaire vesting en het Brugse Vrije beveiligd bleven, terwijl de binnenwerken aan de haven door de stad zelf werden bekostigd <sup>55</sup>.

De zeewering bestond uit golfbrekers 'cattleyen' genaamd en dijken. Er lagen vijf golfbrekers op het strand <sup>56</sup>; ze waren samengesteld uit vette aarde, 'synckrys' <sup>57</sup> en kleine staken die met rijshout gevlochten waren <sup>58</sup>. Pas in de tweede helft der 18e eeuw werden arduinen stenen gebruikt. De zeedijken werden insgelijks met vette aarde en rijshout aangelegd, waarin kofferdammen werden verwerkt. Men vervaardigde zulke koffers in twee maten, nl. blokken van 10 voet (2,76 m) zijde en 5 voet (1,38 m) hoogte en van 8 voet (2,208 m) zijde en 5 voet hoogte. Deze koffers hadden dus respectievelijk een inhoud van 10,51 m<sup>3</sup> en 6,72 m<sup>3</sup> en bestonden uit vette aarde, zinkstenen en 'cofferhout'. Het geheel werd samengehouden door eiken planken verstevigd met ijzerwerk <sup>59</sup>. In 1771 ging men op voorstel van H. Pulincx over tot het plaatsnemen van arduinstenen aan de buitenzijde van de zeedijken <sup>60</sup>. Tijdens de



Peiling en voorstelling van de haven in 1790 (RAG, Kaarten en plans, 1618).

eerste helft der 18e eeuw was op het strand ook een overdwars hoofd gebouwd om het opstuiwen van het zand naar de vestingswerken te verhinderen <sup>61</sup>.

De beide kanten van de Geul waren afgezet met houten staketsels (pilota-gie geheten) bestaande uit pijlers (12 tot 20 voet lang), waartussen rijshout werd gevlochten en die in een gekofferde duikeldam werden ingeheid <sup>62</sup>. Vanzelfsprekend moesten ook deze voortdurend gecontroleerd worden en waar nodig vervangen. Het oostelijk staketsel was vervaardigd in 1654-1662 <sup>63</sup>.

Het staketsel van het westelijk hoofd vertoonde twee openingen, het Steengat en het Pompegat. De eerste diende als ligplaats voor het uitvoeren van onderhoudswerken, ter hoogte van de tweede lag een ponton dat de overtocht verzekerde met de overzijde van de geul <sup>64</sup>. De eigenlijke haven in de geul moet een lengte hebben gehad van een honderd roeden (772,8 m) en er zouden niet meer dan 12 à 15 schepen kunnen liggen <sup>65</sup>.

In de nu reeds aangevatte beschrijving van de haven hebben we nog aandacht te schenken aan de dokken, sluisen, kaaien en enkele specifieke diensten.

Na het beleg van 1601-1604 bevatte de haven een klein open tijdok ('Bassyn') met een noordelijke stenen kaaimuur en een zuidelijke houten kaai. Ondanks de 'Blauwe Sluis', die het water van de stadsgrachten in deze kom kon spuien, was dit dok sterk aangeslibd, zodat het enkel gebruikt werd om de schepen op te kalefateren of te laten overwinteren.

In 1774 verkreeg het stadsbestuur de toelating om het dok uit te diepen, te vergroten en te voorzien van een sassluis opdat de schepen er ook bij lage tij zouden kunnen blijven. Het nieuwe dok werd op 25 november 1776 open-gesteld <sup>66</sup>. In 1781 werd wegens de toenemende drukte een tweede stenen dok en een kleiner voor de scheepsherstellingen aanbesteed en op 13 augustus 1783 ingewijd <sup>67</sup>. Deze dokken hadden respectievelijk een oppervlakte van 55.000 m<sup>2</sup> en 9.000 m<sup>2</sup> <sup>68</sup>.



Voor het lossen en laden beschikte de stad over een beperkte kaairuimte. Er was een kaai aan de noordzijde van het dok en een Nieuwkaai aan de overzijde ervan. Doordat de St.-Catharinakreek hier vroeger uitkwam, gescheiden van de grote geul door de St.-Catharinasluis, was deze aanlegplaats voldoende uitgeschuurd om zeeschepen met een behoorlijke dieptegang te ontvangen. In 1726-1727 had ingenieur De Bauffe deze kaden laten vernieuwen en verbreden <sup>69</sup>

Eveneens in de 1e helft der 18e eeuw werd de Zoutkaai in gebruik genomen, gelegen aan de westelijke zijde van de achterhaven. Op de Noordkaai van het dok stond een handkraan; in juni 1777 werd er een nieuwe draaiende kraan en in februari 1778 een tweede kleinere draaiende kraan geplaatst <sup>70</sup>. Ten behoeve van de scheepvaart waren verschillende diensten, afhankelijk van de stad, in het leven geroepen. Zo bevonden zich in de 16e eeuw 'vierboeten' ten zuiden van het Westenhoofd. Het waren eenvoudige stenen torentjes waar men riet of stro op brandde <sup>71</sup>. Niettegenstaande door dit primitief systeem verschillende schepen vóór de stad verongelukten, voor een deel ook te wijten aan het ontbreken van boeien om de vaargeulen aan te wijzen <sup>72</sup>, zou men tot 1772 moeten wachten om een 100 voet (27,6 m) hoge stenen vuurtoren „op de wijze der Toscaensche bouwkunst” te zien oprichten <sup>73</sup>. Omdat het vuur dikwijls uitwaaide, werd toen ook overgegaan tot het branden van steenkool. Tijdens de dag oriënteerden de stuurliu op zee zich naar Oostende door de „Bruggelynghen”, de torens van Brugge, als wegwijzer te gebruiken. Als ze uit het westen en noordwesten kwamen, zagen ze de torens van Duinkerken en Nieuwpoort en uit het oosten en noordoosten de torens van Knokke en Heist en vooral de 'Spagnaers duin' <sup>74</sup>. Vanzelfsprekend vervulde ook de kerktoeren van Oostende deze functie.

Rond de vesten bevonden zich wachthuisjes „dienende tot de sorghe vande opcommende ende gestranghde schepen” <sup>75</sup>. Het loodswezen werd wegens de toenemende drukte in de haven in 1770 aangepast. De stad verkreeg toen de toelating om het aantal te vergroten. De loodsen werden in twee ploegen ingedeeld; de ene zou in zee blijven en beschikte daartoe over een korvet, dat in 1772 werd te water gelaten, de andere groep deed dienst in de haven <sup>76</sup>.

Vermeldenswaard is dat op de kade aan het dok in 1779 als gevolg van het uitvaardigen van het reglement op het gebruik ervan 'kookhuizen' werden opgericht ten behoeve van de matrozen en allicht ook der werklieden aan de haven <sup>77</sup>. Het was immers verboden op de schepen die in de dok lagen vuur te maken.

We sluiten onze beschrijving van de haven af met de pakhuizen. De bronnen zijn te schaars om er ons goed over in te lichten. Enkel voor de periode der Oostendse compagnie was het mogelijk ze op te sporen. We troffen toen op de kade het groot en het klein pakhuis van de compagnie aan, verder het pakhuis van de weduwe Peperseele, van de heer De Witte, van Woelaert, het stapelhuis Patrisius, het stapelhuis De Keyser, de pakhuizen St.-Pieter en de pakhuizen van weduwe De Moor en de heer Ray. Blijkbaar volstonden ze niet, vermits de stad genoodzaakt was de zolder en de recreatiekamer van het stadhuis eveneens ter beschikking te stellen <sup>78</sup>. Uiteraard is het uitgesloten de opslagruimte te berekenen, zoals we ook niet weten waar de meeste pakhuizen stonden <sup>79</sup>.

In 1780 ging de stad ertoe over een eigen stapelhuis te bouwen tussen de twee dokken in <sup>80</sup>.

De uitbreiding en de verbetering, die we tijdens de 18e eeuw voor de Oostendse haven vaststellen, gelden ook voor de vaarten en sluizen, die de verbinding met het hinterland verzekeren.

In 1716 bevond de Oostendse vaart zich in een slechte staat. In het vooruitzicht van de vaart op het Oosten wilde Brugge hieraan verhelpen<sup>81</sup>. Nollet, landmeter van het Vrije, stelde een uitgebreide studie op. Hieruit bleek dat de bodem van de vaart tussen 1672 en 1722 was opgevuld met meer dan twee voet<sup>82</sup>. Daardoor bleef bij gierstroom een dieptegang over van hooguit 12 voet (3,30 m)<sup>83</sup>.

Pas op 24 februari 1724 werd een octrooi bekend gemaakt waardoor de zuivering van de vaart Gent-Brugge en Brugge-Slijkens kon aangevat worden<sup>84</sup>. Nollet maakte een ontwerpstudie. Hieruit vernemen we dat de vaart een totale lengte had van vier mijlen van elk 1400 roeden (21,5 km). De vaart zou een bovenbreedte hebben van 140 voet (37,36 m) en van 84 voet (23,01 m) op de bodem<sup>85</sup>. Dit verklaart mede waarom pas in 1728 het werk voltooid was.

Bij Oostende was de vaart afgesloten met een voor die tijd indrukwekkend kunstwerk, het sas van Slijkens. Dit sas in 1669 aanbesteed en in 1676 ingewijd<sup>86</sup> was toegankelijk, volgens een bewering van sasmeeester Olliviers, voor schepen van 37 à 37 voet (ca. 10 m) breed en 15 à 16 voet (4,1 m) diep<sup>87</sup>. Samen met de vaart werd ook deze sluis in dezelfde jaren gereinigd en waar nodig hersteld. In de daaropvolgende decennia moet er blijkbaar niet veel meer aan gedaan zijn, vermits op 13 augustus 1752, nadat het negentig jaar had dienst gedaan, het sas instortte<sup>88</sup>. Dit zou aanleiding geven tot één der belangrijkste openbare werken der 18e eeuw in de Zuidelijke Nederlanden. Het nieuwe sas kreeg een lengte van 300 voet (82,2 m) en een breedte van 120 voet (32,88 m). Het werd in 1758 ingehuldigd en had 2.275.018 gld.ct. gekost<sup>89</sup>.

Maken we de balans op van deze driehonderd jaar, dan valt deze voor Oostende niet zo positief uit. Pas de laatste decennia der 18e eeuw brachten een gunstige kentering. We willen er echter op wijzen dat ook andere Zuidnederlandse havens met ernstige en dikwijls dezelfde moeilijkheden te kampen hadden. Vóór de haven van Duinkerken lag ook een zandbank en was de haven in de jaren 1639-1643 verzand<sup>90</sup>. Dit wordt in 1663 opnieuw bevestigd; van de drie sluizen zou er slechts één werken<sup>91</sup>. Volgens een document van 1726 bestond het enige voordeel van Duinkerken op Oostende dat bij lage tij de schepen weliswaar in beide havens konden vastlopen, maar dat te Duinkerken de bodem zacht was en te Oostende niet, zodat de schepen aldaar vlugger averij opliepen<sup>92</sup>.

Een vergelijking met andere Noordzeehavens is voorsnog niet mogelijk. Ze zou nochtans kunnen toelaten na te gaan in hoeverre de factoren, die op Oostende hebben ingewerkt en de problemen, waarmee de havenautoriteiten werden geconfronteerd, mogen veralgemeend worden.

## VOETNOTEN

- <sup>1</sup> Een bijzonder nuttig overzicht van de bestaande archieven bij J. MERTENS, *Archief van en over Oostende*, in *Ostendiana*, Oostende, 1972, pp. 23-32. Gebruikte afkortingen: ARA, Algemeen Rijksarchief; RAG, Rijksarchief Gent; SAA, Stadsarchief Antwerpen; SAB, Stadsarchief Brugge; KB, Koninklijke Bibliotheek; BUG, Bibliotheek Universiteit Gent; GIC, Generale Indische Compagnie; PK, Privilegiekamer.
- <sup>2</sup> E. VLIETINCK, *Het oude Oostende en zijne Driejarige Belegging (1601-1604)*. Oostende, 1897, p. 62.
- <sup>3</sup> E. VLIETINCK, *Cartulaire d'Ostende (1267-1577)*. Antwerpen, 1910, p. 79.
- <sup>4</sup> Men kan zich een goed beeld vormen van deze haven aan de hand van het plan afgebeeld in J. DE DEVENTER, *Atlas des villes de la Belgique au XVI<sup>e</sup> siècle*. (Institut Nat. de Geographie). Brussel, s.d.
- <sup>5</sup> H. DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciennes et modernes*. Amsterdam, 1965 (reprint), p. 414, een Oostendse voet = 276 mm.
- <sup>6</sup> E. VLIETINCK, *o.c.*, p. 76.
- <sup>7</sup> Alhoewel reeds enkele decennia oud is de studie van M. HÉRUBEL, *L'homme et la côte. Étude d'économie maritime*. Parijs, 1936, goed bruikbaar omwille van een heldere classificatie der meeste Europese havens op basis van een historische toelichting. D. J. OWEN, *The origin and development of the ports of the United Kingdom*, Londen, 1939, 2 dln.
- <sup>8</sup> E. VLIETINCK, *o.c.*, p. 210.
- <sup>9</sup> E. VLIETINCK, *Het oude Oostende*, p. 211.
- <sup>10</sup> Naast bovenvermeld werk van Vlietinck kan men over het beleg raadplegen: C. A. VAN SYPESTEYN, *Het merkwaardig beleg van Oostende (5 juli 1601 - 22 sept. 1604)*. Den Haag, 1887; E. BELLEROCHE, *The siege of Ostend 1601-1604*. Londen, 1892.
- <sup>11</sup> Een oude kwaal waaraan men reeds in 1517 wilde verhelpen door de bouw van een spuisluis cf. M. BELPAIRE, *Notice historique sur la ville et le port d'Ostende* (Nouveaux mémoires de l'Ac. royale des sciences et belles lettres de Bruxelles, X), Brussel, 1837, pp. 18-19.
- <sup>12</sup> C. A. VAN SYPESTEYN, *o.c.*, p. 6.
- <sup>13</sup> *Histoire du port d'Ostende*, s.l., s.d., p. 5.
- <sup>14</sup> C. A. VAN SYPESTEYN, *o.c.*, p. 6.
- <sup>15</sup> R. BAETENS, *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17<sup>e</sup> eeuw*, in *Mededelingen Marine Academie*, XXI, 1969-1970, p. 89-125, na de val van Duinkerken zou deze trend versterkt worden.
- <sup>16</sup> J. EVERAERT, *De internationale en koloniale handel der Vlaamse firmas te Cadix 1670-1700*. (Rijksuniversiteit Gent, Werken uitgegeven door Fac. Letteren en Wijsb., 154), Brugge, 1973, pp. 99 e.v.
- <sup>17</sup> J. A. VAN HOUTTE, *Economische en sociale ontwikkeling van het Zuiden, 1609-1748*. (AGN, dl. VII), Antwerpen, Brussel, 1954, pp. 412-413.
- <sup>18</sup> Y. URBAIN, *La formation du réseau des voies navigables en Belgique*, in *Bull. de l'institut de recherches écon. de Louvain*, 10, 1939, pp. 271 e.v.
- <sup>19</sup> L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges. Recueil de documents concernant le commerce intérieur et maritime, les relations internationales et l'histoire économique de cette ville*. Brugge, 1906, dl. III, p. 427; *Des voies navigables en Belgique. Considérations historiques suivies de propositions diverses*. (Dep. openbare werken). Brussel, 1842, p. 41.
- <sup>20</sup> Cf. R. BAETENS, *De nazomer van Antwerpen's welvaart. De diaspora en het handelsbuis De Groote tijdens de eerste helft der XVII<sup>e</sup> eeuw*. (Pro Civitate), Dl. I. (ter perse); IDEM, *De havenbeweging te Oostende (1635-1662)*, in *Annalen van de Federatie der kringen voor geschiedenis, oudheidkunde en folklore van België*, XLIII<sup>e</sup> congres. Daarenboven was in het bestaande internationale net van zeeroutes weinig plaats ingeruimd voor Oostende: H. KELLENBENZ, *Landverkehr, Fluss- und Seeschiffahrt im Europäischen Handel. Spätmittelalter - Anfang des 19 Jb.* (Les grandes voies maritimes dans le monde). (Bibl. gén. de l'école prat. des hautes études, VI<sup>e</sup> section). Parijs, 1965, pp. 65-174.
- <sup>21</sup> Cf. G. DEVOS, *Oostenrijkse douanestatistiek en de Oostendse handel in de tweede helft van de XVIII<sup>e</sup> eeuw* (Econ. geschiedenis van België. Behandeling van de

- bronnen en problematiek. Hand. van het colloquium te Brussel). Brussel, 1972, pp. 335-350; C. KONINCKX, *Andreas Jacobus Flanderin. Een achttiende eeuwse koopman, in Bijdragen tot de Geschiedenis bijz. van het aloude hertogdom Brabant*, 56, 1973, p. 243-290.
- <sup>22</sup> Zoals bewerd wordt door E. STOLS, *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld 1598-1648*. (Verb. Kon. Vl. Ac. Klasse der Letteren 70), Brussel, 1971, dl. I, p. 414.
- <sup>23</sup> SAA, PK 1015, los stuk gedateerd 5 mei 1664.
- <sup>24</sup> SAB, Handel en Scheepvaart, 1700-1710, nr. 22. Dit was zeker niet het eerste conflict cf. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *o.c.*, p. 446 (1650). In de 19e eeuw laaien de twisten terug op naar aanleiding van een Brugs initiatief om te Heist een nieuwe zeehaven op te richten cf. M. HELIN, *Les ports du littoral de la Belgique* (2e fasc.). Oostende, 1879.
- <sup>25</sup> M. HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende*. Brussel, 1902, pp. 131, 297.
- <sup>26</sup> SAB, Handel en Scheepvaart, 1730-1740, nr. 9. C. KONINCKX, *Andreas Jacobus Flandrin. Een 18e eeuwse middelgrote koopman, in Bijdragen tot de Geschiedenis*, 56, 1973, pag. 275-276.
- <sup>27</sup> SAB, Handelskamer, Resolutieboek, 1713-1722, f° 123-124.
- <sup>28</sup> SAA, GIC, 5603, brief van Oostendse magistraat aan de directeurs, 19 mei 1725; brief van graaf Visconti aan de directeurs, 26 juli 1726 en het antwoord van 8 augustus 1726; brief van de aartshertogin aan de directeurs, 21 oktober 1727. De belangrijkste reden voor het uitkiezen van Oostende bestond echter in de mogelijkheid om in de kortst mogelijke tijd de Chinese goederen op de Engelse en Hollandse kusten te kunnen afzetten.
- <sup>29</sup> J. LEFEVRE, *Étude sur le commerce de la Belgique avec l'Espagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*. (Ac. Royale de Belg. Classe des lettres, 2<sup>e</sup> série, 16). Brussel, 1922, pp. 53-56.
- <sup>30</sup> P. LENDERS, *De politieke crisis in Vlaanderen omsreeks het midden der achttiende eeuw. Bijdrage tot de geschiedenis der Aufklaerung in België*. (Verb. Kon. Vl. Ac. voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België. Klasse der Letteren. Verhandeling nr. 25). Gent, 1956, pp. 232-233; André Caen schreef in 1725 een memorie „Réflexions sur l'état présent de l'havre de Ostende et les moyens de le redresser”. Alhoewel geen objectieve bron stelt hij toch ook vast: „le plus grand malheur de cet havre aiant été que sa direction a été longtems confiée à la conduite de personnes qui en avaiant peu de connaissances” (KB, Ms 20 702; een tweede exemplaar berust in BUG, Handschriftenafdeling, Ms. 1836).
- <sup>31</sup> C. A. VAN SYPESTEYN, *o.c.*, pp. 7-8.
- <sup>32</sup> Aldus werd in 1608 de dijk hersteld die de Woutermanspolder scheidde van de wateringen van Blankenberge en liep van de duinen nabij Breedene over Plassendale naar Oudenburg; aan de westkant stond de dijk van het Kamerlyncks-ambacht, die ging van de Albertusschans tot aan het kanaal van Nieuwpoort. In 1626 werd dan nog een nieuwe dijk aangelegd vanaf fort St. Philippe langs de Keignaert- en de Gauweloze kreek tot aan de voornoemde dijk van het Kamerlynckxs-ambacht. Hierdoor werden Zandvoorde en zijn schorren ingesloten, cf. BUG, Handschriftenafd., Ms 1887, f° 2; J. J. BOWENS, *Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zeeestad Oostende*. Brugge, 1792, dl. II, pp. 104-105; M. BELPAIRE, *o.c.*, pp. 21-22. Een voorstelling van de dijken op kaart I.
- <sup>33</sup> Volgens een consult van 5 juni 1612 zou meer dan een miljoen gulden zijn uitgegeven cf. J. CUVELIER en J. LEFEVRE, *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas au XVII<sup>e</sup> siècle* (C.R.H.) Brussel, 1923, dl. I, pp. 379, 396, 417-418; M. VAN DURME, *Les archives générales de Simancas et l'histoire de la Belgique (IX<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*. (C.R.H.), Brussel, 1964, dl. I, pp. 587, 590, dl. II, pp. 10, 12, 444, 584.
- <sup>34</sup> Op 6 april 1630 schreef Aytona aan Olivares dat de haven in slechte staat verkeerde. Duinkerken en Nieuwpoort waren er niet beter aan toe, J. CUVELIER e.a., *o.c.*, dl. VI, p. 318; KB, Handschriftenafd., Ms 16147, f° 54.
- <sup>35</sup> Over deze bekende wetenschapsman *Biographie nationale*, dl. XI, kol. 276-292. In 1659 verscheen een verkorte uitgave in het Frans: *Briefve description de la ville et havre d'Ostende*. Het Nederlandstalig exemplaar berust in de KB, Handschriftenafd. Ms 11347, het Franse o.a. in BUG, Handschriftenafd. Res. 1643. Een overzicht van zijn publicaties en hun vindplaats bij A. TIBERGHEN, *Contribution à la*

- bibliographie de M.-F. Van Langren*, in *Revue des bibliothèques et archives de Belgique*, 2, 1904, pp. 191-204.
- <sup>36</sup> H. BOSMANS, *Sur un pamphlet concernant les travaux à effectuer au port d'Ostende, publié en 1660 à Bruxelles*, in *Revue des Bibliothèques et archives de la Belgique*, 1, 1903, pp. 287-291.
- <sup>37</sup> BUG, Handschriftenafdeling, Ms 1993, f° 5.
- <sup>38</sup> BUG, Handschriftenafdeling, Ms 1900, f° 2.
- <sup>39</sup> Een voorname bron is een „*memorie, raeckende de haven van Oostende*” geschreven door Andries Caen, oud-burgemeester van Vlissingen, en berustend op het RAG, Staten van Vlaanderen, 717, f° 69-119 en daterend van 1726. Onze aandacht werd hierop getrokken door de onuitgegeven licentiethesis van B. L'ABBE, *Bijdrage tot de geschiedenis van Oostende* (1935).
- <sup>40</sup> S. VAN BRAKEL, *Eene deductie en een reisbericht van Herman Gijsen uit 1663, betreffende de economische belangen der Republiek in de Zuidelijke Nederlanden*, in, *Bijdragen en mededelingen van het Hist. Gen. gevestigd te Utrecht*, 35, 1924, pp. 63-64. De handelscorrespondentie tussen 1640-1660 berustend op de Insolvente Boedelkamer (stadsarchief Antwerpen) toont eveneens aan dat grote zeeschepen buiten moesten blijven liggen.
- <sup>41</sup> BUG, Handschriftenafd., Ms 1993 f° 2<sup>v</sup>.
- <sup>42</sup> BUG, Handschriftenafd., Ms 1886 f° 9<sup>r-v</sup> en KB, Handschriftenafd., Ms 20702, rapport van André Caen.
- <sup>43</sup> J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 127; M. BELPAIRE, *o.c.*, p. 23; RAG, Staten van Vlaanderen, 717, f° 69 *e.v.*
- <sup>44</sup> *Derden-placcaet-boeck van Vlaanderen, inhoudende de Placcaeten, Ordonnanciën, Reglementen, Tractaeten, Allianciën ende andere Edicten, gheëmaneert van wegghen de koninghen van Spagnien, ende hunne doorluchtigste voorsaelen graven van Vlaenderen ende souveraine princen van dese Nederlanden*. Gent, 1685, p. 484.
- <sup>45</sup> BUG, Handschriftenafd., Ms 1887, f° 3; J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 166.
- <sup>46</sup> Dit gebeurde in 1720, BUG, Handschriftenafd., Ms 1887; RAG, Staten van Vlaanderen, 685, f° 17<sup>v</sup>-18<sup>v</sup>.
- <sup>47</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, 686, f° 33<sup>v</sup>-34.
- <sup>48</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, 686, f° 37, 21 aug. 1720. Waren dit de gebruikelijke wervingsmarkten? In 1783 kwamen ook een aantal delvers uit het land van Waas cf. J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 216.
- <sup>49</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, 709, f° 212<sup>v</sup>-214, brief van Markies de Prié, 11 sept. 1724; voor de Oostindievaarders o.a. SAA, GIC, 5895, brieven van 26, 27, 29, 30 dec. 1727; voor 1728, BUG, Handschriftenafdeling, Ms 1899 met peilingskaart; voor de peilingskaarten van 1721, 1723 SAA, GIC, 5604 (zie foto 2).
- <sup>50</sup> SAA, GIC, 5579, f° 408-409, brief van de directeurs 21 juli 1728. In 1729 spreekt men van maximum 14 voet cf. B. L'ABBE, *o.c.*, p. 195.
- <sup>51</sup> SAA, GIC, 5579 f° 100-102, brief van de directeur 16 oct. 1727.
- <sup>52</sup> Zie foto 3. Ook een peiling uitgevoerd in januari 1767 gaf bij laagwaterstand 5 voet diepte in de geul (RAG, Kaarten en plans, nr. 81).
- <sup>53</sup> Op het einde der 18e eeuw stond bij lage tij slechts 3 à 4 voet water in de geul. E. DESBRIERE, *Projets et tentatives de débarquement aux Iles Britanniques 1793-1805*. Parijs, 1900-1902, dl. I, p. 176; G. SOYER, *Le drame Révolutionnaire et Napoléonien à Ostende*. Oostende, 1928, p. 327.
- <sup>54</sup> E. VAN DER LINDEN, *Chronique des événements météorologiques en Belgique jusqu'en 1834*. (Ac. Roy. Belg. Classe des Sc. mémoires, 2<sup>e</sup> sér. 6). Brussel, 1924, vermeldt voor de 17e eeuw de jaren 1630, 1665, 1675, 1679, 1687; J. BOWENS, *o.c.*, dl. I, pp. 105, 110, 126, 154-155, 157, geeft daarenboven nog de jaren 1612, 1631, 1661, 1663, 1682 en 1688 op, waarbij telkens onderhouden werken noodzakelijk bleken. In 1682 werd de schade op 300.000 gld. geraamd (p. 155). In de 18e eeuw werd de reeks verder gezet 1712, 1714, 1720, 1735, 1736, 1737, 1744, 1748, cf. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 28, 33, 97, 98, 107, 124; RAG, Staten van Vlaanderen, 671, f° 189-190.
- <sup>55</sup> Naast de benodigde materialen vereisten de meeste werken de inzet van een aanzienlijke groep werkliden. Voor tijdelijke herstellingen in de winter van 1720-21 werden 300 man ingezet bestaande uit 100 soldaten en 200 burgers (RAG, Staten van Vlaanderen, 687, f° 345<sup>v</sup>). Voor aanzienlijke werken uitgevoerd aan golfbrekers en dijken in de jaren 1698-1700 was 440.000 gld. courant nodig door de Staten van Vlaanderen bijeen te brengen (ARA, Rekenkamer, 50628, f° 2-7<sup>v</sup>, 601<sup>r</sup>-602<sup>v</sup>). Van

- 1731 tot juli 1740 besteedden de Staten van Vlaanderen 460.818 gld. courant aan de haven van Oostende (RAG, St. van Vlaanderen, 819, f° 608-609). De belangrijkste uitgave die de stad zich getroostte, omvatte een bedrag van 104.628 gld. courant, die in 1726-27 voornamelijk werden besteed aan de hernieuwing en verbreding van de kade (B. L'ABBE, *o.c.*, p. 58).
- <sup>56</sup> Dit blijkt uit de kaarten van P. A. Nollet uit 1725 (Rijksarchief Brugge, rolkaarten 342) en J. A. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 109, een kaart van 1740. Een overzicht van de bestaande kaarten en plans bij A. VERBOUWE, *Iconografie van het arrondissement Oostende. (Iconografie der gemeenten van West-Vlaanderen, dl. III)*. Brussel, s.d., pp. 32-176.
- <sup>57</sup> Rijs of hout om te laten zinken.
- <sup>58</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 145.
- <sup>59</sup> ARA, Rekenkamer, 50628, f° 75<sup>r-v</sup>, 114<sup>v</sup>-115<sup>r</sup>; de bundel 50586 (administratie van werken aan de haven van Oostende) uit hetzelfde fonds blijkt verloren te zijn.
- <sup>60</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 144-145.
- <sup>61</sup> RAG, Kaarten en plan, 86.
- <sup>62</sup> ARA, Rekenkamer, 50 628, f° 91, 130, 335<sup>v</sup>. De pijlers die met spijkers waren beslaan werden niet enkel beschadigd door de stormen maar ook aangetast door 'zeewormen' (RAG, Staten van Vlaanderen, 800 f° 404, 413). Men gebruikte voor deze pijlers eiken, die althans in één geval, zouden betrokken worden uit het Zoniënwoud (RAG, Staten van Vlaanderen, 774, f° 308<sup>v</sup>-310<sup>v</sup>).
- <sup>63</sup> Een korte beschrijving van de haven bij D. FARASYN, *Oostende. (Belgische steden in reliëf. Plannen opgenomen door Franse militaire ingenieurs, XVIIe-XIXe eeuw)*. (Pro Civitate). Brussel, 1965, pp. 41-42.
- <sup>64</sup> In 1785-1786 werd een nieuwe verbinding gebouwd 156 voet lang (RAG, Kaarten en plans, 1634). In april 1675 verkreeg de stad een octrooi om de dienst van dit ponton te verpachten. Cf. B. L'ABBE, *o.c.*, p. 161 (octrooiboek vóór 1940 berustend op het Stadsarchief van Oostende en bij de brand vernietigd).
- <sup>65</sup> S. VAN BRAKEL, *o.c.*, pp. 63-64.
- <sup>66</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 149, 151-153; RAG, Kaarten en plans, 86; ARA, Rekenkamer 27750-27759, rekeningen van de uitgaven voor de bouw. Het octrooi van 28 juni 1774 verleende de toelating om het dok te vergroten „en y ajoutant l'emplacement de l'embouchure de l'ancien bras de mer dit St. Catherinekreek (BUG, Handschriftenafd., Ms 3385/D.Oostende 1301).
- <sup>67</sup> IDEM, pp. 175, 217. Een reglement van 23 januari 1779 betreffende het gebruik van het dok bepaalde o.a. dat alle schippers, die overladen op andere schepen, aan de zuidkant en deze, die lossen aan de wal, aan de noordzijde moesten meren (BUG, Handschriftenafd., Ms 3385/D. Ost. 1304). Eveneens J. MEES, *Inventaire des Archives du Comité de commerce maritime (Inventaire des Archives de la Belgique)*, Brussel, 1914, pag. 9, nr 8.
- <sup>68</sup> M. C. VIRY, *Mémoire statistique du département de la Lys*. Parijs, 1804, p. 167 en overgenomen door J. DESMET, *Onze kust in Napoleons tijd*. 1803, in *Biekorf*, 1948, pp. 73-75, en J. WALGRAVE, *De bevolking van Oostende en haar betrekkingen met de zee in de Franse tijd 1797-1814*, in *Med. Marine Academie van België*, XIV, 1962, p. 23.
- <sup>69</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 87-88; de stadsrekeningen van Oostende berustend op ARA, Rekenkamer 37404-37580 geven omtrent de uitgevoerde werken slechts summiere informatie. Deze kaden waren dringend aan herstellingen toe want de schepen ondervonden veel last om er te lossen en te laden (SAB, Handel en scheepvaart, 1710-1720, nr. 14).
- <sup>70</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 154.
- <sup>71</sup> E. VLIETINCK, *Het oude Oostende*, p. 145. De stad hief vanaf 1564 een vuurbaakrecht. In de eerste decennia der 18e eeuw eiste de stad een loods-, vuur- en kaalgeld van 8 stuivers per last.
- <sup>72</sup> SAB, Handel en Scheepvaart, 1710-1720, nr. 13. Dit gebeurde o.a. in 1714.
- <sup>73</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 145-146. Deze vuurtoren was gebouwd op het buitenbolwerk ten westen van de haven.
- <sup>74</sup> Een duinhevel ten westen van Wenduine. SAB, Resolutieboek 1702-1727, f° 173.
- <sup>75</sup> O.a. op de punt van de kaai, zuidwestelijk van de stad cf. RAG, Staten van Vlaanderen, 705, f° 115<sup>v</sup>, anno 1724.
- <sup>76</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 144-145.

- <sup>77</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 157. Ze zijn enigszins te vergelijken met de gaarkeuken (cabaret-chauffoir) der 19e eeuw te Antwerpen.
- <sup>78</sup> We putten deze gegevens uit de venditiebundels berustend in het fonds der GIC op het stadsarchief Antwerpen ; evenens BUG, Handschriftenafd., Ms 1893.
- <sup>79</sup> Het pakhuis van de ontvanger Bossaert, dat in 1742 afbrandde, was gelegen in de St. Sebastiaanstraat (J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, p. 101).
- <sup>80</sup> IDEM, p. 165.
- <sup>81</sup> SAB, Resolutieboeken, 1702-1727, f° 99.
- <sup>82</sup> De Brugse voet = 247 mm (H. DOURSTHER, *o.c.*, p. 405) ; de Brugse roede = 3,8416 m (p. 385).
- <sup>83</sup> SAB, Resolutieboeken 1713-1722, f° 196-197.
- <sup>84</sup> *Placcaetboeken van Vlaenderen*, dl. IV, p. 708.
- <sup>85</sup> SAB, Register der vaarten 1722-1727, f° 55.
- <sup>86</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. I, pp. 142-144, 148-149.
- <sup>87</sup> SAB, Resolutieboeken 1713-1722, f° 10<sup>v</sup>.
- <sup>88</sup> J. J. BOWENS, *o.c.*, dl. II, pp. 128-129.
- <sup>89</sup> P. LENDERS, *o.c.*, pp. 91, 236.
- <sup>90</sup> P. FAULCONNIER, *Description historique de Dunquerque, ville maritime et port de mer très fameux dans la Flandre occidentale*. Brugge, 1730, dl. IV, pp. 140, 153-155. Duinkerken zou tegengewerkt worden door St. Winoksbergen, dat moeilijkheden maakte omtrent een sluis, die nodig was om de haven uit te schuren (1634). Van Langren beweerde dat in 1639 bij een peiling maar 2, 3 en 4 voet water stond in de haven.
- <sup>91</sup> S. VAN BRAKEL, *o.c.*, p. 61.
- <sup>92</sup> BUG, Handschriftenafd., Ms 1896 f° 2<sup>v</sup>-3.

## L'aspect et l'infrastructure d'un petit port de la mer du Nord pendant l'Ancien Régime : le cas d'Ostende

En 1446 la pêche procurait à Ostende son premier port, qui par la suite du siège espagnol (1601-1604) disparut. Cependant de l'autre côté de la ville, à l'est, grâce aux fonctions militaires et commerciales, qu'on lui attribuait, un nouveau port de marée se formait d'une manière artificielle. Malheureusement à cause du renversement de la conjoncture économique dans les Pays-Bas Espagnols et le changement de la situation commerciale Ostende devra attendre la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle pour atteindre un niveau européen au cours d'une expansion brève mais brillante.

Le particularisme des villes, Bruges en particulier, freinait en plus son ascension. Enfin les conditions géographiques furent défavorables et causaient à plusieurs reprises des travaux d'entretien extrêmement onéreux. Ignorance, corruption ainsi que des problèmes financiers faisaient durer cette situation.

L'ensablement de l'embouchure du port, les dégâts de tempête et d'inondation dominant constamment l'histoire de ce port.

Seulement en 1810 une écluse de chasse fut construite, qui enfin approfondit suffisamment l'entrée du port. Les digues, les bassins, les quais, les entrepôts etc., dont une description est donnée, durent également attendre la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle pour être élargis ou améliorés.

## **Ostend, a small North Sea harbour : outlook and infrastructure**

It was a thriving fishing industry that gave Ostend its first harbour in 1446, disappearing during the Spanish Siege (1601-1604).

As a result of the military and commercial function assigned to Ostend, a new artificial tidal harbour came into being at the other side of the town, on the eastern edge.

Unfortunately, owing to a declining economic situation and reversed trading conditions it was not until the 2nd half of the 18th century that Ostend showed a bright but short-lived expansion.

The particularism of towns such as Bruges acted as a check on any further progress.

Costly maintenance work, caused by the adverse geographical conditions, ignorance, corruption and financial problems perpetuated this situation.

Silting up of the channel, storm damage and floods were constantly recurring features in the history of this harbour.

It wasn't until 1810 that the building of a sluice could stop further silting-up and make the channel navigable.

Dikes, docks, locks, quays and warehouses, a description of which is being given, could only be extended and improved in the 2nd half of the 18th century.