

Oostende en de Generale Indische Compagnie

De opbloei en neergang van een koloniale handelshaven (1713-1740)

MICHAEL-W. SERRUYS

INLEIDING: EEN KOLONIALE HANDELS-
COMPAGNIE VOOR DE ZUIDELIJKE NEDER-
LANDEN

Tussen 1715 en 1734 was Oostende het centrum van de Zuid-Nederlandse koloniale handel. Deze koloniale handel was mogelijk geworden nadat de Oostenrijkers in 1713 de Spanjaarden waren opgevolgd in de Zuidelijke Nederlanden. Spanje was altijd weigerachtig geweest om een Zuid-Nederlandse koloniale handelsmaatschappij op te richten. Wenen stond wel open voor dergelijke initiatieven. Vanaf 1715 werden vanuit Oostende steeds meer schepen uitgerust en naar Azië gestuurd. Het succes van deze eerste reizen of 'voorcompagnieën', ook wel Vooruitredingen genoemd, was dermate groot, dat men besloot samen te werken om niet meer letterlijk en figuurlijk in elkanders vaarwater te zitten. In 1722 werd door keizer Karel VI (1713-1740) de Generale Indische Compagnie (GIC) opgericht. De benodigde financiële middelen van de nieuwe handelscompagnie waren afkomstig uit de verkoop van aandelen. Voor 52,9% opgericht met Antwerps kapitaal, met drie Antwerpenaars onder de zeven directeurs en met haar hoofdkantoor in Antwerpen, was de GIC voornamelijk een Antwerpse aangelegenheid. Vanwege de sluiting van de Schelde kon Antwerpen echter niet fungeren als uitvalsbasis voor de GIC. Daar Oostende de enige vrije Zuid-Nederlandse zeehaven was, werd dit kleine havenstadje verheven tot de nieuwe thuishaven van de GIC, beter bekend als de Oostendse Compagnie.¹

De Oostendse Compagnie handelde alleen met China (Kanton) en met India (Bengalen en de Coromandelkust). In India haalde de GIC voornamelijk katoenen stoffen, salpeter, calia-

tourhout en lak, maar het waren vooral de met zijde, porselein en thee geladen Chinaschepen die het succes bepaalden. De totale door de GIC behaalde nettowinsten bedroegen respectievelijk 10,12 % en 138,93 % voor India en China. Van 1724 tot 1727 vertrokken vanuit Oostende vijftien schepen, verdeeld over vier expedities, naar Azië. Deze keerden bijna allemaal rijk beladen terug tussen 1725 en 1728.² Rond 1725 werd zelfs iets meer dan de helft van de in Europa geconsumeerde thee in Oostende aan land gebracht, zodat deze stad in een paar jaar tijd een belangrijke koloniale handelshaven werd. Het succes van de GIC was dan ook een doorn in het oog van de Britten, de Noord-Nederlanders en in minder mate de Fransen. Onder de toenemende politieke druk uit deze landen moest Karel VI in 1727 het handelsoctrooi opschorten en in 1731 zelfs intrekken. Weliswaar slaagde de GIC er in om in 1729 en in 1730 nog wat smokkelexpedities onder Poolse en Pruisische vlag vanuit Cadix naar Azië te sturen, maar Oostende profiteerde hier niet meer van. Met de uitzonderlijke toestemming van de Britten en de Noord-Nederlanders mocht de Oostendse Compagnie in 1732 nog twee schepen naar Azië te sturen. Met de terugkeer van het laatste permissieschip in 1734 kwam er definitief een einde aan Oostende als koloniale handelshaven. Tussen 1715 en 1734 fungeerde Oostende desalniettemin als 'venster op de wereld' voor de Zuidelijke Nederlanden. In dit artikel beogen we de invloed na te gaan van de koloniale handel op een kleine handelshaven in de achttiende eeuw. Zo zullen we de activiteiten, die de GIC in Oostende ten toon spreidde, nader bekijken, maar ook de mate waarin de Oostendenaars hierbij betrokken waren. Vervolgens schenken we aandacht aan de vraag

hoe andere activiteiten, zoals de visserij, reageerden op deze koloniale handel en hoe de politieke rol van Oostende evolueerde tijdens deze periode. Tot slot zullen we ook de gevolgen bespreken van de koloniale handel in Oostende op het maritiem handelsverkeer, het verbruik en de lonen.³

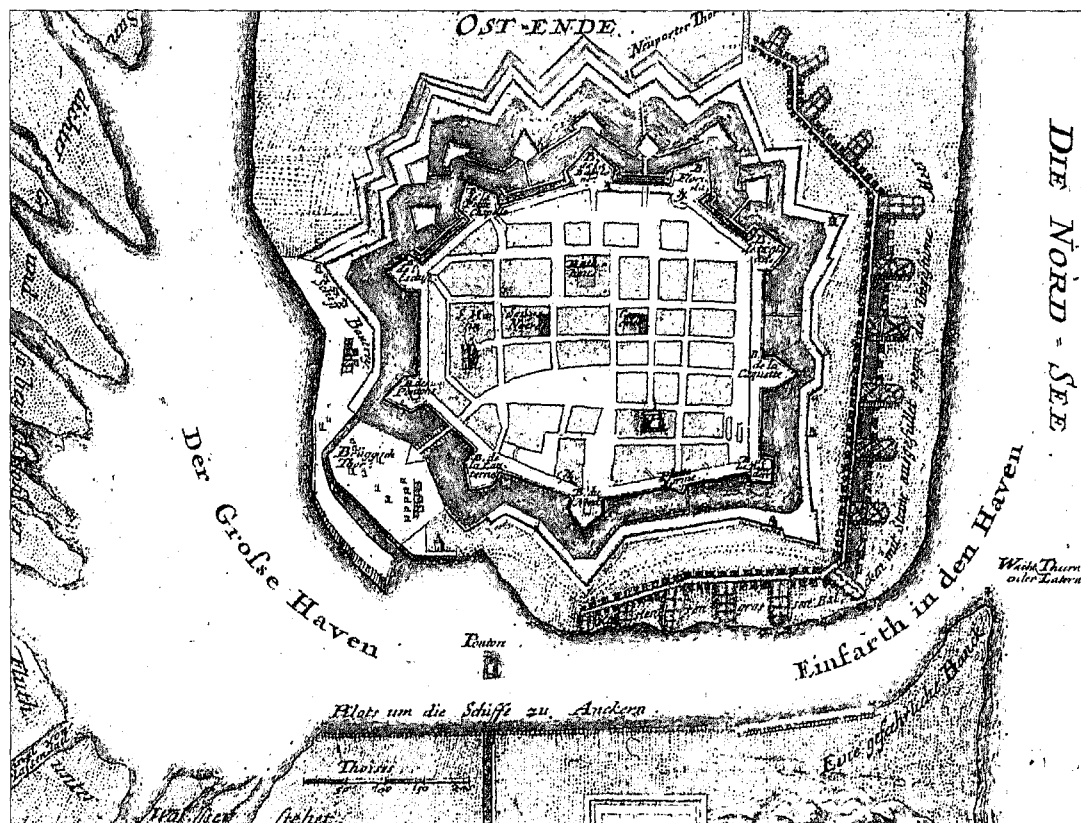
DE 'STAD ENDE PORT VAN OSTENDE'

Als enige vrije Zuid-Nederlandse zeehaven had Oostende een groot strategisch belang. In de achttiende eeuw huisvestte Oostende een garnizoen en was het voorzien van vestingwerken. Deze vergrooten de moeilijk inneembare positie van de stad, aangezien Oostende aan drie zijden door water was omringd. Tijdens het Beleg van Oostende (1601-1604) hadden de belegerde Noord-Nederlanders de duinenrij ten noorden van de stad doorgestoken, waardoor een nieuwe havengeul was ontstaan en het omringende platteland in een krekengebied was veranderd. Dit krekengebied, dat bij vloed overstroomde, werd tot aan de Franse Revolutie gebruikt als spoelpolder, om zo de diepgang van de Oostendse haven te handhaven. Het krekengebied vormde echter ook een hindernis tussen Oostende en het achterliggende platteland, waardoor de stad een geïsoleerde ligging had. Over land was Oostende alleen te bereiken via een pad langs de duinen naar Nieuwpoort (drie uur gaans). Wilde men naar Brugge, dan moest men met een pontje vanaf de havenkade, of Kaey, de havengeul oversteken en van daar uit naar het iets verderop gelegen Sas Slijkens gaan. Hier bevond zich de sluis die het Kanaal Brugge-Oostende (1665) verbond met de Oostendse havengeul en van waar men de trekschuit naar Brugge (4 uur gaans) kon nemen. Het Kanaal Brugge-Oostende vormde eigenlijk de enige goede verbinding tussen Oostende en de rest van de Zuidelijke Nederlanden. Dit kanaal, dat onder bepaalde omstandigheden toegankelijk was voor zeeschepen van driehonderd ton, was

eveneens van groot belang voor Brugge, want het vormde de enige verbinding tussen deze stad en de zee. Voor Brugge, een van de stembeggende Vlaamse steden, was het kleine Oostende een voorhaven.⁴

Hoewel de Oostendenaars dit standpunt uiteraard niet deelden, was het Oostende van het begin van de achttiende eeuw inderdaad niet veel meer dan een van de vele kleine, niet stembeggende, steden van het graafschap Vlaanderen. Net zoals de meeste van deze kleine steden beschikte Oostende over een aantal markten, een paar kloosters, een Latijnse school, een hospitaal, etc. De meeste huizen in Oostende waren klein, en ook de kerken en de openbare gebouwen, zoals bijvoorbeeld het stadhuis, boden een weinig indrukwekkend beeld. Het is dankzij haar ligging aan zee en haar haven dat Oostende er in slaagde om een aantal maritieme activiteiten naar zich toe te trekken, waarvan de oudste de visserij was. Doordat de Zuidelijke Nederlanden niet in staat waren om hun vissersvloten te beschermen tegen de Engelse, Franse en Noord-Nederlandse kaapvaarders, was de visserij vanaf de zestiende eeuw sterk achteruit gegaan. In het begin van de achttiende eeuw beperkte de visserij zich bijgevolg tot de kustvisserij, waardoor ze enkel een lokaal belang had. Veel belangrijker dan de visserij was de handelsvaart, die sinds de sluiting van de Schelde aan belang had gewonnen. Antwerpen bleef niettemin de voornaamste Zuid-Nederlandse haven, terwijl Oostende veeleer optrad als regionale haven voor het westen van Vlaanderen en/of als Brugse voorhaven.

De Oostendse handelsvaart beperkte zich voornamelijk tot de kustvaart met de Republiek, de Britse eilanden en de Franse westkust. Af en toe werden er ook handelsbetrekkingen aangeknoopt met Spanje, Scandinavië en het Oostzeegebied. De grootte van de Oostendse koopvaardijvloot aan het einde van de zeventiende eeuw is moeilijk te bepalen, want in oorlogstijd voer deze regelmatig onder buitenlandse vlag. Algemeen wordt aangenomen dat er zo'n zestigtal schepen waren met een ge-



Kaart van Oostende (omstreeks 1710). Deze kaart laat duidelijk de Oostendse haven zien aan de Bruggisch Thor (Brugse poort of Kaeypoort) met wat verderop de scheepswerven. Aan de linkerkant (oosten) kan men het krekengebied herkennen (Sandichter Grund so bey Hoher Fluth unter Wasser stehet) en het begin van het kanaal van Brugge naar Oostende, dat echter als 'Canal von Plassendael' is aangegeven. Op de kaart zijn de stekelige Oostendse vestingwerken gemakkelijk te herkennen, bovenaan doorbroken door het pad naar Nieuwpoort. De tussen 1726 en 1728 gebouwde verdedigingsgordel ten zuiden van de stad (bovenaan) ontbreekt vooralsnog. Hoewel de kaart de plaats van de havenactiviteiten vrij goed weer-geeft, zijn er toch verschillende onnauwkeurigheden te bemerken, zoals het stratenpatroon. Bron: G. Bodenehr, Ostende (omstreeks 1710), privé-collectie.

middelste maat van honderd ton. Nauw verbonden met de handelsvaart was de kaapvaart, want in slechte tijden schakelden de Oostendse koopman-reders over van de ene naar de andere activiteit. In het zeventiende-eeuwse Oostende was de kaapvaart ontegensprekelijk een zeer belangrijke, rendabele en respectabele activiteit. Veel vissers die de visserij hadden verlaten hadden zich er op toegelegd. Tijdens de Spaanse Successieoorlog (1701-1713) was ruim tweederde van de bevolking direct of indirect bij de kaapvaart betrokken. Na de Vrede van Utrecht

(1713) werd de kaapvaart minder aantrekkelijk, waardoor ze geleidelijk verdween.⁵

DE ACTIVITEITEN EN INVESTERINGEN VAN DE GIC IN OOSTENDE

Hoewel de beleidsbeslissingen aangaande de GIC in Antwerpen werden genomen, lag het zwaartepunt van de bedrijvigheid in Oostende. Het was immers in dit stadje dat zowel het vertrek en de aankomst van de Oost-Indiëvaarders

werden georganiseerd. Deze organisatie was in handen van een zogenaamde 'commissionaris'. Vanwege zijn ervaring, opgedaan tijdens de Vooruitredingen, werd Louis Bernaert, aandeelhouder en schepen van Oostende, in 1723 door de directeurs van de GIC benoemd tot commissionaris. Het is dankzij de door Bernaert en zijn medewerkers bijgehouden rekeningen, dat we goed op hoogte zijn van de activiteiten en de koloniale handel van de GIC in Oostende. Voor de periode tussen 1715 en 1723 zijn we slechter geïnformeerd omdat van de Vooruitredingen, in tegenstelling tot de GIC, weinig rekeningen zijn achtergelaten. Doordat de activiteiten van de Vooruitredingen vrijwel identiek waren en doordat de GIC gebruik maakte van dezelfde organisatoren, kunnen we naar analogie besluiten, aldus Karel Degryse, dat er weinig was veranderd.⁶

De eerste taak van de commissionaris bestond uit het op tijd gereedmaken van de schepen voor een anderhalf jaar lang durende reis.⁷ Om van de gunstige winden te profiteren, was het vertrek van de schepen voorzien rond de jaarwisseling. Niet alleen moest het schip worden opgetuigd, ook tal van scheepsbenodigdheden waren nodig om in geval van schade de bemanning in staat te stellen herstellingen uit te voeren. De meeste van deze scheepsbenodigdheden (bijvoorbeeld ankers, hout, masten, zeilen) kwam uit de Republiek, Engeland of Frankrijk, hoewel lokale zeilmakerijen en touwslagerijen in Oostende en Brugge ook wel het een en ander leverden. In Oostende werden deze scheepsbenodigdheden door de al aanwezige bemanning, samen met Oostendse scheepstimmermannen en werklieden, aan boord gebracht. Dit duurde ongeveer twee à drie maanden per schip en daarom werd er altijd in de herfst mee begonnen. Ondertussen moest het schip ook van proviand worden voorzien. Sommige producten werden direct door de GIC in het buitenland gekocht, zoals zout en brandewijn uit Frankrijk en stokvis uit de Republiek. Het merendeel van de proviand werd echter door de Oostendse handelaars en

ambachtslieden geleverd. Zo bakten de Oostendse bakkers beschuit voor de GIC, leverde brouwer Franciscus de Jaegher bier, slager Frans Haijaert worsten, etc. Dankzij de uitgebreide rekeningen van commissionaris Bernaert zijn we op de hoogte van al die leveranciers, van alle geleverde goederen en hun prijs.

Deze rekeningen stellen ons ook in staat om het Oostendse aandeel in de armementen, of scheepsuitrustingen, te benaderen voor de jaren 1724-1727.⁸ Daar de rekeningen niet altijd de woonplaats van de leverancier weergeven, hebben we gekozen voor drie prognoses om het Oostendse aandeel in de uitrustingen weer te geven. 22,5 % van de armementskosten zijn afkomstig van de directe aankopen van de GIC in het buitenland of in een andere Zuid-Nederlandse stad, en komen dus zeker niet de Oostendenaars ten goede. Hieruit kunnen we bepalen dat het maximale geleverde aandeel van de Oostendenaars ten hoogste 77,5 % van de armementskosten bedraagt. Het minimale aandeel of 17,5 % van de armementskosten geeft enkel de door de Oostendenaars gepresteerde arbeid en diensten weer, zoals het herstellen en optuigen van de schepen. Door gebruik te maken van literatuur⁹ en andere bronnen¹⁰ was het wel mogelijk om een heleboel leveranciers van arbeid, diensten en producten als Oostendenaar aan te duiden. Aldus konden we een 'gulden middenweg'-prognose van 50,4 % opstellen.¹¹

Niet alleen de aandeelhouders, maar ook de Oostendenaars wachtten in spanning op de behouden terugvaart van de Oost-Indiëvaarders. De terugkeer van de schepen was voor velen een gelukkig weerzien, maar het betekende ook werkgelegenheid en inkomsten. Voor Bernaert en zijn medewerkers braken weer drukke tijden aan, want zij moesten instaan voor het lossen van de schepen, het opslaan van gekochte goederen in de verschillende Oostendse pakhuizen, het organiseren van verkopen en tenslotte het uitbetalen van de bemanning. Doordat de Oost-Indiëvaarders vaak zwaar beladen terugkeerden, konden ze in veel gevallen de haven niet binnenlopen. Het lossen gebeur-

Tabel 1 De uitgaven van de GIC in Oostende en het aandeel dat ten goede komt van de Oostendenaars (1724-1728)

	Uitgaven Fl.w	Minimaal aandeel %	Minimaal aandeel Fl.w	Gulden middenweg %	Gulden middenweg Fl.w	Maximaal aandeel %	Maximaal aandeel Fl.w
Armementsrekeningen ² (1724-1727)	443,6	17,5%	77,6	50,4%	223,6	77,5%	343,8
Retourrekeningen ³ (1725-1728)	139,3	100,0%	139,3	100,0%	139,3	100,0%	139,3
Loonlijsten ⁴ (1725-1728)	296,2	50,5%	149,6	50,5%	149,6	50,5%	149,6
Salaris commissaris en vaste medewerkers ⁵ (1724-1728)	55,0	100,0%	55,0	100,0%	55,0	100,0%	55,0
Scheepsbouwrekening van de Hertogh van Lorreinen (1725-1727)	112,8	18,3%	20,6	33,7%	38,0	62,7%	70,8
Bouwrekeningen (1725-1727)	27,8	29,1%	8,1	44,6%	12,4	48,7%	13,6
	1074,7	41,9%	450,2	57,5%	617,9	71,8%	772,1

1 Alle uitgaven in gulden wisselgeld en afgerond in duizenden.

2 Armementsrekeningen van de Carolus Sextus (1725) en de Marquis de Prié (1725) ontbreken.

3 Retourrekening van de Arent (1725) ontbreekt.

4 Loonlijst van de Arent (1725) ontbreekt. De loonlijst houdt geen rekening met eventueel gegeven voor-schotten.

5 Van een aantal personen zijn het begin en het eind van de dienstverbanden niet volledig bekend. We hebben aangenomen dat ze van 1724 tot 1728 werkzaam waren.

Bron: De Brouwer, *De reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaempt De Keyzerinne*, 13-18; SAA,

GIC, inv. nr. 5502-5503, 5505, 5512, 5514-5519, 5521-5522, 5527-5528, 5530-5531, 5533-5535, 5654 en 5657 en Thielemans, Louis Bernaert: een gemiste fortuin-kans, 62 en 98.

de bijgevolg met kleine schepen, of bijlanders, die de koloniale goederen naar de kade brachten. Hier werden de verschillende goederen nauwkeurig opgetekend door de stokhouder Joannes Dagelet, die ze vervolgens naar de verschillende pakhuizen in Oostende dirigeerde. Ondertussen had Bernaert de handelskringen in binnen- en buitenland op de hoogte gebracht van de naderende verkopeningen, waardoor Oostende een paar weken na de aankomst van de Oost-Indiëvaarders begon vol te lopen met handelaars. Deze konden gedurende acht dagen voor het begin van de verkopeningen in de verschillende pakhuizen de koloniale goederen bezichtigen, waarna deze per opbod werden verkocht in het door de stad beschikbaar gestelde stadhuis. Na de betaling kregen de kopers drie maanden de tijd om hun goederen op

te halen. Daar de GIC haar producten onder de Amsterdamse en Londense prijs aanbood, werd, zoals de Oostendse kroniekschrijver Jacobus Bowens vermeldt: "... het meeste deel gekogt door engelsche en hollandsche Kooplieden". De aanwezigheid van deze buitenlandse kooplieden gedurende minstens twee weken, was zeker positief voor de Oostendse economie, hoewel hun aantal niet mag worden overschat. Het merendeel van de koloniale goederen werd namelijk gekocht door Oostendenaars, die als makelaars optraden voor buitenlandse handelaars.¹²

Veel meer dan van de armementen, profiteerden de Oostendenaars van de retouren. Bij de retouren was er immers alleen sprake van het leveren van arbeid, zoals het lossen van goederen, het leveren van diensten, het verhuren van

pakhuizen en het organiseren van de verkopen. Men kan stellen dat de door de GIC gemaakte kosten vrijwel volledig in de Oostendse economie vloeiden.¹³ Het uitbetalen van de bemanning bij de aankomst was eveneens een belangrijke financiële input voor de Oostendse economie. Bij de aankomst kreeg de bemanning, van kapitein tot scheepsjongen, na een reis van anderhalf jaar hun achterstallige gage uitbetaald. Het ging dus telkens weer om zeer grote hoeveelheden geld, daar een Oostendse Oost-Indiëvaarder gemiddeld 94 bemanningsleden telde. Omdat 50,5 % van de bemanning (926 man) van de GIC Oostendenaar was, mogen we veronderstellen dat dit percentage van de bemanning in Oostende bleef na hun uitbetaling. Waar de resterende bemanningsleden, voornamelijk bestaande uit Duinkerkers en andere Zuid-Nederlanders, na hun uitbetaling verbleven, is onbekend. Een deel zal zeker in Oostende zijn gebleven, al was het maar om hun *pacotilles*¹⁴ na de officiële verkopen van de hand te doen.¹⁵

Ook op het vlak van de scheepsbouw had de GIC een positieve invloed op Oostende. In het begin van de achttiende eeuw werden er in beginsel op de Oostendse scheepswerven alleen kleine schepen gebouwd, zoals vissersschuiten en kleine koopvaardischepen. De GIC kocht in haar beginjaren dan ook tweedehands schepen op de Britse en Noord-Nederlandse markt. Vanaf 1725 werd het echter steeds moeilijker om in deze landen schepen te kopen, waardoor men zich wendde tot de Hamburgse scheepswerf Stenglin & Zonen. Om de afhankelijkheid van de GIC ten opzichte van het buitenland te verminderen, besloten de directeurs in 1726 om in Oostende schepen te bouwen. De Oostendse scheepsbouwer Joannes Dillebeeke, die nauwlettend de bouw van de Hamburgse schepen had gevolgd, bouwde in 1727 de eerste Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaarder, de *Hertogh van Lorreinen*.¹⁶ Net als bij de armementen zijn we erin geslaagd om het aandeel van de Oostendenaars in de scheepsbouw te bepalen. Het minimale aandeel, of 18,3% van de

scheepsbouwkosten, komt voort uit de door de Oostendenaars geleverde arbeid en diensten, wat niet veel verschilt van de armementen. De gulden middenweg (33,7%) en het maximale aandeel (62,7%) in de scheepsbouw zijn echter beduidend lager dan bij de armementen. Dit wijst erop dat de Oostendenaars veel meer betrokken waren bij de proviandering van de schepen, dan bij het leveren van scheepsbenodigdheden. Desondanks stond de GIC aan de wieg van een veelbelovende nijverheidstak in Oostende, toen de opschorting van het handelsoctrooi er een eind aan maakte.¹⁷

De GIC beschikte in 1724 maar over weinig opslagplaatsen. Ze moest bijgevolg beroep doen op de opslagruimte van het stadhuis en op een aantal particuliere pakhuizen. De pakhuisverhuurders waren vaak Oostendse handelaars, leveranciers of zelfs werknemers van de GIC, zoals directeur Thomas Ray en commissaris Bernaert, die voor een aantal maanden een kamer in hun woonhuis aan de GIC verhuurden. Door de toenemende hoeveelheid goederen, de stijgende huurprijzen en de noodzaak om het hele jaar door over opslagplaatsen te beschikken, werd in 1725 besloten om een tweetal pakhuizen te bouwen op de Kaey. De bouwrekeningen laten ons eveneens toe om een minimaal aandeel (29,1%), een maximaal aandeel (48,7%) en een 'gulden middenweg'-prognose (44,6%) te berekenen. Uit deze cijfers is duidelijk te zien dat Oostende zich vooral toeleegde op arbeid en dat ze voor bouwmaterialen, nog veel meer dan voor scheepsbenodigdheden, afhankelijk was van leveranciers buiten de stad, met name baksteen uit Gent en hout uit Dordrecht. Intussen had de GIC grootse bouwplannen om haar koloniale handel in Oostende te vergemakkelijken. Ze wilde een voor Oostende reusachtig complex van ruim vijfduizend kubieke meter bouwen. Hier zou de Zuid-Nederlandse koloniale handelsmaatschappij de administratie van haar commissaris, een paar werkhuisen (smidse, kuiperij, zeilmakerij) en haar pakhuizen huisvesten. Dit plan, dat gebaseerd was op het

complex van de Franse *Compagnie des Indes* in Lorient, vond geen doorgang, vanwege de opschorting van het handelsoctrooi van de GIC. Niet alleen de GIC had bouwplannen, want tussen 1724 en 1727 ontplooidde zich, dankzij de koloniale handel, een grote bouwactiviteit in Oostende. Het einde van de koloniale handelsvaart betekende het einde van deze bouwwoede, zoals blijkt uit de *Hedendaagsche Historie* uit 1738: "Men begon 'er te bouwen. Doch binnen weinig jaaren lag alles in't voetzand; en 't is te Oostende thans zo stil en doodsch, als immer te voeren".¹⁸

Wat betekenden de activiteiten en investeringen van de GIC voor Oostende, of anders geformuleerd, hoeveel geld vloeyde er rechtstreeks van de GIC in de Oostendse economie? Een exact antwoord is uiteraard bijzonder moeilijk te berekenen, maar door de verschillende rekeningen van de GIC samen te nemen en door de door ons gemaakte prognoses kunnen we wel een aantal ruwe schattingen geven, zoals te zien is in de tabel. Terwijl het minimale aandeel de nadruk legt op de verrichte arbeid, benadrukt het maximale aandeel veeleer de levering van goederen door de Oostendenaars. Maar volgens ons wordt het aandeel van de Oostendenaars het best benaderd door de 'gulden middenweg'-prognose. Deze prognose geeft, net als het maximale aandeel, geen nettowinst, maar veel eerder een omzetcijfer weer. Zo waren onder andere veel van de door Oostendenaars geleverde goederen, zoals drinkwater of boter, zelf ook afkomstig van buiten de stad. Gebruik makend van de belangrijkste rekeningen kunnen we aldus een omzetcijfer geven voor de periode tussen 1724 en 1728. De omzetcijfers vallen zelfs iets lager uit vanwege het ontbreken van een aantal rekeningen.¹⁹ Zo bedraagt voor heel deze periode het omzetcijfer voor de 'gulden middenweg'-prognose 617.900 gulden wisselgeld,²⁰ wat neerkomt op een gemiddelde van 123.580 gulden wisselgeld per jaar. Voor een stadje als Oostende, dat in 1723 maar 5.701 inwoners had, was dit een belangrijke financiële input. Gemid-

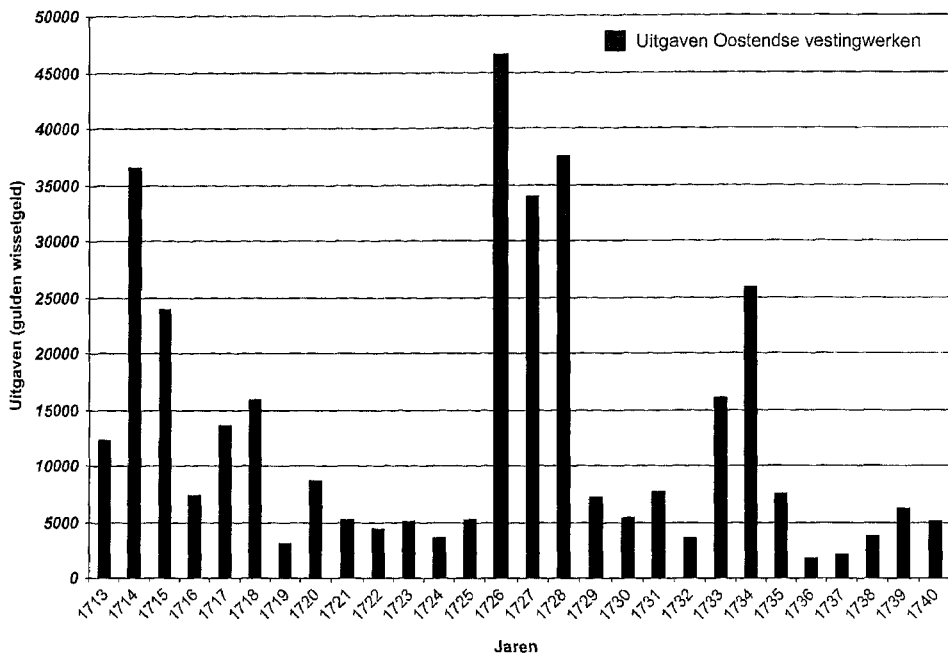
deld passeerde er dankzij de GIC 21,7 gulden wisselgeld extra per inwoner per jaar. Dit komt neer op ongeveer 1,2 keer het maandloon van een ongeschoolde arbeider.²¹ De koopkracht van de Oostendenaars moet er dus tijdens de koloniale periode op vooruit zijn gegaan. De verhoogde bouwactiviteit wijst eveneens in die richting. Ondanks het feit dat er van de Vooruitredingen geen rekeningen bewaard zijn gebleven, mogen we naar analogie veronderstellen dat tussen 1715 en 1724 de Oostendenaars eveneens profiteerden van het vertrekken en aankomen van Oost-Indiëvaarders.²²

DE GIC EN DE ANDERE ECONOMISCHE ACTIVITEITEN IN OOSTENDE

Dankzij de koloniale handelsactiviteiten van de Vooruitredingen en de GIC waren de werkgelegenheid en de welvaart toegenomen in Oostende. De nieuwe koloniale handel had eveneens een weerslag op de andere traditionele economische bedrijvigheden in Oostende, zoals maritieme en militaire activiteiten. Hoewel deze laatste bezigheid op het eerste gezicht wat vreemd overkomt, mogen we niet vergeten dat defensie een van de voornaamste activiteiten van de overheid was in de Nieuwe Tijd. Het garnizoen en de vestingwerken bepaalden niet alleen voor een groot deel het stadsgezicht, maar ze waren ook een belangrijke component van de stedelijke economie. De militaire aanwezigheid in een stad bracht behalve werkgelegenheid ook een niet te versmaden inkomstenbron mee, door het verbruik van de gekazerneerde troepen. Het merendeel van de achttiende-eeuwse steden vroeg dan ook regelmatig aan de centrale overheden in Brussel of ze een groter garnizoen mochten huisvesten. Oostende was hierop geen uitzondering.²³

Door zijn strategische ligging behoorde Oostende in de achttiende eeuw tot de acht belangrijkste Oostenrijkse vestingsteden van de Zuidelijke Nederlanden.²⁴ Desondanks bevonden de Oostendse vestingwerken zich in een bijzonder

Grafiek 1 De uitgaven van de Oostendse vestingwerken (1713-1740)



Bron: ARA, Rk, inv.nr. 26851-26871 en 26874-26880.

slechte staat na de Spaanse Successieoorlog. François Colens, de ontvanger-rentmeester van de fortificaties, klaagde meermalen bij de Raad van Financiën dat hij niet over genoeg middelen beschikte om de nodige herstellingswerken uit te voeren. Behalve in slechte staat, waren de vestingwerken ook nog eens onderbemand en slecht uitgerust, waardoor ze niet in staat waren om een aanval te weerstaan. Het bestaan van de GIC deed de gemoederen tussen Oostenrijk en de zeemogendheden steeds hoger oplopen, waardoor het een dringende noodzaak werd om Oostende in staat van verdediging te stellen. De koloniale handel had de Zuid-Nederlandse douane-inkomsten de hoogte ingedreven, waardoor de Raad van Financiën nu wel over genoeg financiële middelen beschikte om de Oostendse vestingwerken te versterken. Het octrooi van de GIC beklemtoonde immers nadrukkelijk dat de invoerrechten van de GIC moesten worden gebruikt als: "... un fonds fixe [...] pour l'avantage et défense de nos Pays-Bas".²⁵

Tussen 1726 en 1728 werd Oostende van een

tweede verdedigingsgordel voorzien, waardoor de militaire uitgaven vervijf- à vertienvoudigden. Net als bij de armementen en de retouren werden ook bij deze bouwactiviteiten de Oostendenaars ingeschakeld. Uit correspondentie blijkt dat de Oostendenaars vooral als arbeidskrachten werden ingezet en dat de bouwmaterialen voornamelijk uit Gent kwamen. De bouwrekeningen stellen ons niet in staat om het aandeel van de Oostendenaars in de vestingbouw te berekenen. Maar als we afgaan op de 'gulden middenweg'-prognose van de bouw van de pakhuizen, dan zou tussen 1726 en 1728 ongeveer 17.500 gulden wisselgeld per jaar in de Oostendse economie zijn terechtgekomen. Hoewel we niet beschikken over de gegevens van het aantal militairen in Oostende, mogen we veronderstellen dat de uitbreiding van de verdedigingswerken een vermeerdering van het garnizoen tot gevolg had. De impact van de militaire uitgaven was beduidend lager dan die van de GIC, maar het is eveneens duidelijk dat deze uitgaven nooit hadden kunnen plaatsvinden zonder de koloniale activiteiten in

Oostende. Na de opschorting en de afschaffing van het handelsoctrooi van de GIC duurde het niet lang of er was weer sprake van nijpend geldgebrek. Alleen in 1733 en 1734, dankzij de terugkeer van de permissieschepen, was er weer eventjes geld om een nieuw arsenaal te bouwen. Het is pas tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) dat de militaire uitgaven in Oostende weer zouden stijgen.²⁶

Behalve de defensie ondervonden ook de maritieme activiteiten, zoals de visserij en de handelsvaart²⁷, de gevolgen van de opgang van de koloniale handel in het achttiende-eeuwse Oostende. De visserij had sinds de zeventiende eeuw in Oostende altijd een beperkte economische rol gespeeld, doordat de kaapvaart meer mogelijkheden bood. Het einde van de Spaanse Successieoorlog betekende echter ook het einde van de kaapvaart, waardoor veel Oostendse kapers genoodzaakt waren om terug te keren naar de (kust)visserij. Ofschoon de vrede de visserij bevorderde, bleef het door gebrek aan belangstelling en investeringen een marginale economische activiteit. Het Oostendse vissersbestaan bleef hard en ondankbaar. Het is dan ook niet verwonderlijk dat velen de visserij verlieten om zich aan te melden als opvarende bij de GIC. Deze had behoefte aan ervaren zeeleden en schroomde niet haar bemanningsleden het dubbele te betalen, met gratis kost en inwoning, van wat ze in de visserij verdienden.

De achteruitgang van de Oostendse visserij baarde behalve het Oostendse stadsbestuur ook aartshertogin Maria-Elizabeth (1724-1741) grote zorgen, de ene na de andere maatregel verscheen om de visserij nieuw leven in te blazen. Zo werden er een paar Blankenbergse vissers, door ze gratis huisvesting aan te bieden, overgehaald om naar Oostende te verhuizen. De Oostendse vissersvloot beschikte in 1727, na de komst van de Blankenbergers, maar over drie à vier vissersschuiten en een dertigtal vissers. Het was pas na het verdwijnen van de GIC dat de visserij weer langzaam aan belang won. In 1751 zouden er twaalf vissersschuiten en tachtig vissers vanuit Oostende opereren. De

gevolgen van de koloniale handel waren duidelijk nadelig voor de Oostendse visserij, hoewel de gevolgen van de achteruitgang van deze laatste voor de stedelijke economie waarschijnlijk niet zo groot waren. Het merendeel van de vissers werd namelijk ingeschakeld in de beter betaalde koloniale handel, terwijl de Oostendse kustvisserij maar een heel lokaal belang had. De economische voorspoed van de GIC stimuleerde daarentegen wel de oprichting van verschillende, weinig succesvolle, visserijmaatschappijen in de Zuidelijke Nederlanden. In 1727 en 1728 zouden vanuit Oostende een vierstal walvisvaarders van de Compagnie van de Walvischvaart hebben geopereerd. De weinige gegevens, het kortstondige bestaan en het beperkte succes van deze compagnie, laten ons echter niet toe om de impact van de walvisvaart op de Oostendse economie te becijferen.²⁸

DE GIC EN DE POLITIEKE ROL VAN OOSTENDE

In de eerste helft van de achttiende eeuw werd de politieke macht in het graafschap Vlaanderen uitgeoefend door de 'Heeren Gheestelycken en Leden 's Lants van Vlaenderen'. Deze Staten van Vlaanderen bestonden uit de geestelijkheid en de drie leden, oftewel de stad Gent, de stad Brugge en het plattelandsdistrict van het Brugse Vrije. De adel en de andere kleine steden, zoals Oostende, hadden enkel een consultatieve stem, waardoor ze politiek machteloos waren. Voor een stad als Oostende was dit een bijzonder lastige situatie, daar de havengeul, het Kanaal Brugge-Oostende en de spoelpolders in het Brugse Vrije lagen. De Staten van Vlaanderen konden, hiertoe aangezet door Brugge, de eeuwige rivaal van Oostende, de havenwerken danig bemoeilijken. Brugge had echter voor haar toegang tot de zee eveneens de haven van Oostende nodig, waardoor ze het zich niet kon permitteren om deze te laten verzanden. De diepgang van de Oostendse haven werd aldus een van de politieke strijdpunten tussen Oostende en Brugge. De Bruggelingen

ijverden voor de doorstroom van zeeschepen naar Brugge, terwijl de Oostendenaars van hun kant al het mogelijke deden om de zeeschepen in Oostende en uit het Kanaal Brugge-Oostende te houden. In deze eeuwenoude, particularistische ruzie trok Brugge echter vaak aan het langste eind, vanwege haar machtspositie in het graafschap en een zekere uitstraling aan het Brusselse hof. Het kleine, politiek onmondige Oostende kreeg echter met de GIC een machtige bondgenoot in haar politieke strijd met de Bruggelingen.²⁹

Om in de Raad van Aandeelhouders van de GIC te zetelen moest men een 'principal intéresse' zijn, oftewel twaalf of meer aandelen bezitten. In de Raad van Aandeelhouders, die in Antwerpen bij elkaar kwam, zetelden de volgende vier Oostendse handelaars, Pierre-François Woelaert, Pieter de Potter, Louis Bernaert en Thomas Ray.³⁰ Behalve dat deze vier mannen goederen en diensten aan de GIC leverden, zetelden ze ook alle vier in het Oostendse stadsbestuur. Ditzelfde stadsbestuur had in 1723 twaalf aandelen van de GIC gekocht, waardoor zij eveneens stemrecht kreeg in de Raad van Aandeelhouders. Dankzij haar burgemeester, Thomas Ray, tevens directeur van de GIC, en commissaris Louis Bernaert beschikte Oostende in de Raad van Aandeelhouders en in het dagelijks bestuur van de GIC over een aantal ijzersterke troeven. Met Karel VI als beschermheer en met een aanzienlijk aantal aandeelhouders afkomstig uit de hoge Zuid-Nederlandse adel, genoot de GIC van een directe toegang tot de hoogste regeringskringen in Brussel. Dankzij de GIC kregen de Oostendse belangen de nodige aandacht bij de Zuid-Nederlandse beleidsmakers. Markies del Campo, GIC-aandeelhouder en militaire gouverneur van Oostende, hield de militaire instanties in Brussel eveneens op de hoogte van het reilen en zeilen in Oostende.³¹

Met minder aandeelhouders en zonder vertegenwoordigers in de GIC-top beschikte Brugge niet over dezelfde relaties als Oostende.³² Brugge leed een eerste nederlaag in 1725 toen zij de

verkopen van de koloniale goederen naar zich toe wilde trekken. De Brugse stadsmagistraten beriepen zich op het feit dat Brugge als eerste verkoopplaats werd vermeld in het handelsoctrooi van de GIC, maar ook op de betere verkoopsfaciliteiten van de stad en haar goede gezindheid ten opzichte van de keizer. Brugge betwistte eveneens de beslissing van het Oostendse stadsbestuur om de GIC gratis een aantal opslagplaatsen en een verkooplokaal ter beschikking te stellen. De directeurs van de GIC, die geen zin hadden om de extra vervoerskosten naar Brugge op zich te nemen, konden landvoogdes Maria-Elizabeth overtuigen om voor Oostende te kiezen. Om de landvoogdes en de Bruggelingen niet helemaal te ontstemmen besloten de directeurs om af en toe wat goederen in Brugge te verkopen, maar deze verkopen waren niet zo belangrijk. Hiermee was de toon gezet van de verhoudingen tussen Oostende en Brugge ten tijde van de koloniale handel.³³

De Oostendse-Brugse rivaliteit kwam het beste naar voren als de havenbelangen op het spel stonden. In 1724 baarde een zandbank in de havengeul het Oostendse, maar ook het Brugse, stadsbestuur grote zorgen. Brugge kwam, gesteund door de Brusselse en Weense autoriteiten, met een door André Caen ontworpen plan aan. Deze oud-burgemeester van Vlissingen stelde voor om overal kleine sluizen te bouwen, teneinde een zekere stuwung te veroorzaken die de havengeul van zijn overvloedig zand zou verlossen. Behalve de hoge kosten hadden de werken ook de tijdelijke ontoegankelijkheid van de Oostendse haven tot gevolg. Hoewel de Oostendenaars heftig protesteerden, was hun actie tevergeefs. De GIC, die vreesde voor de toegankelijkheid van de Oostendse haven, had zich er echter ook mee bemoeid. In samenwerking met Plante, een Brugs waterbouwkundig ingenieur, ontwikkelde de GIC een tegenplan, dat al gauw de gemoederen in Brussel verhitte. De strijd tussen de door Brugge gesteunde 'pro-Caen'-fractie en de door de GIC en Oostende gesteunde 'anti-Caen'-fractie werd tenslotte door deze laatste gewonnen in 1726.

Dankzij de GIC konden de Oostendenaars af en toe wel hun slag thuis halen. De GIC trad echter enkel op als haar belangen op het spel stonden. Zo reageerde de GIC niet, ondanks de Oostendse protesten, toen Brugge in 1724 toestemming kreeg van Karel VI om het Kanaal Brugge-Oostende toegankelijk te maken voor grotere zeeschepen, waaronder Oost-Indiëvaarders. Het bondgenootschap tussen Oostende en de GIC was niettemin broos, want het hield enkel stand door de koloniale handel. Met het verdwijnen van de GIC verdween ook de politieke invloed van Oostende.³⁴

VERKEER, VERBRUIK EN LONEN IN OOSTENDE TUSSEN DE SPAANSE EN DE OOSTENRIJKSE SUCCESSIEOORLOG (1713-1740)

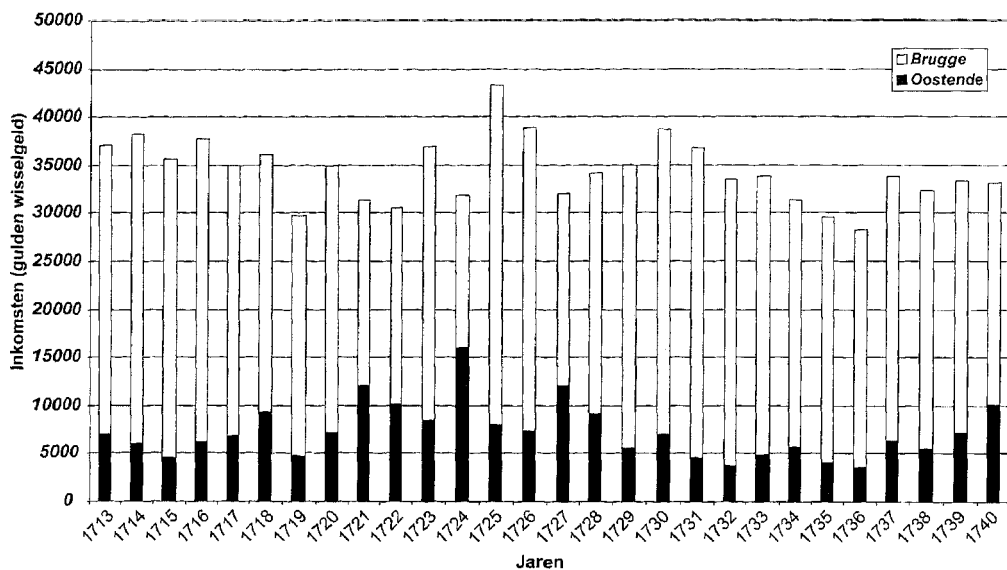
De GIC had, zoals we gezien hebben, soms direct, soms indirect, een grote en meestal gunstige invloed op de Oostendse economie en politiek. Alvorens te besluiten of Oostende een economische opbloei kende ten tijde van de koloniale handel, moeten we een aantal aspecten bekijken die als maatstaf kunnen dienen, zoals bijvoorbeeld het maritiem handelsverkeer. Door gebruik te maken van de inkomsten uit het konvooirecht kunnen we de evolutie geven van het maritiem handelsverkeer in Oostende. De inkomsten van het uit 1653 stammende konvooirecht dienden oorspronkelijk voor het uitrusten van escorteschepen, maar sinds het begin van de achttiende eeuw was het uitgegroeid tot een verkapt in- en uitvoerrecht ten voordele van de Staten van Vlaanderen. Het konvooirecht bedroeg 1% van de waarde van de ingevoerde goederen en 0,5% voor de uitgevoerde producten. Sommige goederen en sommige personen waren hiervan echter vrijgesteld. De GIC moest weliswaar konvooirechten betalen, maar in tegenstelling tot de andere handelaars,³⁵ kwamen de inkomsten de vorst toe in plaats van de Staten van Vlaanderen. Bijgevolg nemen de inkomsten van het konvooirecht in de rekeningen van de Staten van Vlaan-

deren niet de waarde van de koloniale goederen op. Doordat de koloniale waren niet zijn opgenomen in de rekeningen van het konvooirecht van de Staten van Vlaanderen ontstaat een duidelijk beeld van de invloed van de koloniale handel op het overige maritiem handelsverkeer.³⁶ Problematischer is het feit dat schepen die in Oostende lossen en daarna naar Brugge doorvaren, mogen kiezen waar ze hun konvooirecht betalen. Op deze wijze gaan, aldus Greta Devos, veel inkomsten verloren voor het Oostendse konvooirecht. Men moet dus ook de Brugse inkomsten uit het konvooirecht in de gaten houden, wil men iets over het maritiem handelsverkeer in Oostende zeggen.

Als we de inkomsten uit het konvooirecht bekijken, dan valt ons ten eerste op dat de geïnde bedragen veel groter zijn in Brugge. Deze stad was toen inderdaad een veel belangrijker haven dan Oostende. De inkomsten uit het konvooirecht in Brugge maakten ongeveer 80% uit van de gezamenlijke inkomsten voor Brugge en Oostende. Gedurende de koloniale handelsperiode van de GIC (1724-1728) steeg het Oostendse aandeel van gemiddeld 20% naar 30%. In 1724 waren de Brugse inkomsten zelfs lager dan die in Oostende. De lagere Brugse inkomsten kunnen voor een deel verklaard worden door de herstellingswerken, die de scheepvaart belemmerden, op het Kanaal Brugge-Oostende, indirect een gevolg van de koloniale handel.³⁷ Desalniettemin staat het vast dat Oostende gedurende haar koloniale handelsperiode een sterke opleving van haar maritiem handelsverkeer kende en wel ten koste van Brugge. Na het verdwijnen van de koloniale handel kende het maritiem handelsverkeer een sterke achteruitgang, waardoor Oostende volgens haar baljuw Pierre Pitet: "... n'étant plus ce qu'elle étoit autrefois lorsqu'il sortoit plus des vaisseaux du Port en une semaine qu'en ce tems-cy en une année ...".³⁸

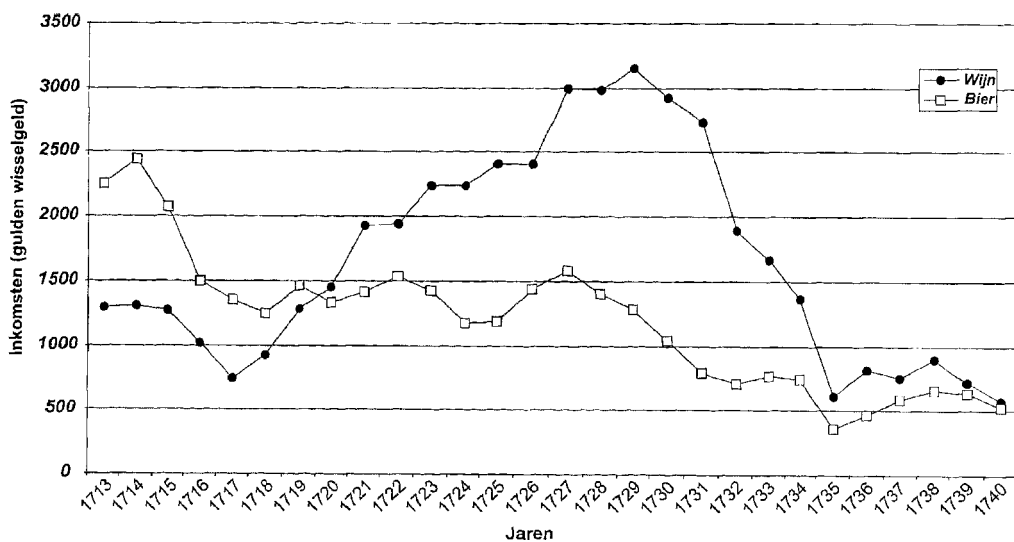
Het verbruik is eveneens een goede maatstaf om de economische conjunctuur van een stad te meten. Daar 50% van de verbruiksbelasting op wijn en bier in Oostende bestemd was voor het onderhoud van de vestingwerken, kunnen

Grafiek 2 De inkomsten uit het convooirecht in Brugge en Oostende (1713-1740)



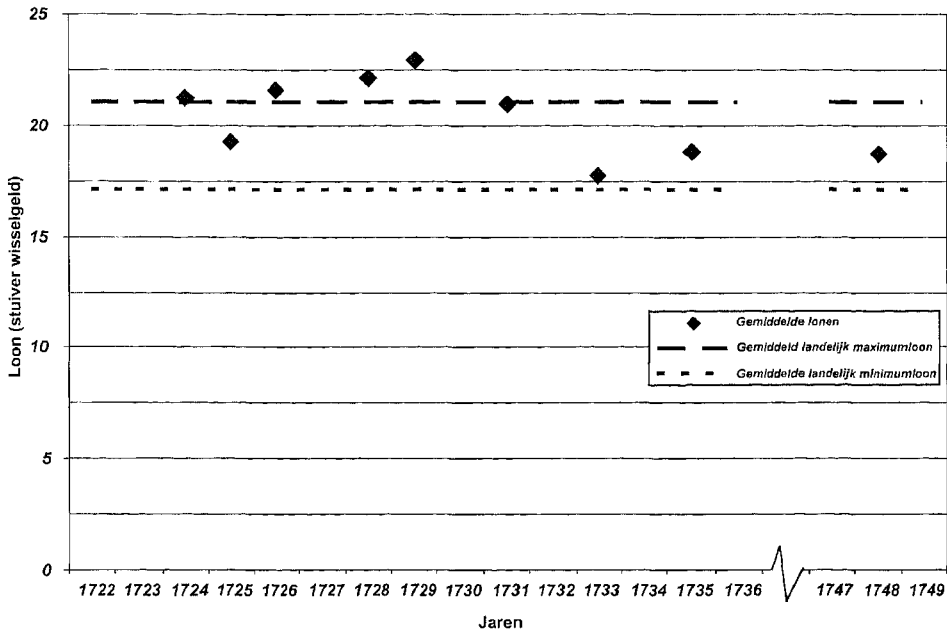
Bron: ARA, Rk, inv.nr. 29939, 29942, 29947, 29983-30006 en 30076-30097

Grafiek 3 De (halve) inkomsten uit de verbruiksbelasting op wijn en bier in Oostende (1713-1740)



Bron: ARA, Rk, inv.nr. 26851-26871 en 26874-26880.

Grafiek 4 De daglonen van de timmermannen in Oostende



Bron: BUG, DO, inv.nr. 3385/203²⁴; SAA, GIC, inv.nr. 5505, 5514, 5518, 5521, 5523, 5532 en 5535; Scholliers en Vandenbroeke, 'Structuren en conjuncturen in de Zuidelijke Nederlanden 1480-1800', 284.

we in de rekeningen van de Oostendse fortificaties de evolutie van het verbruik van deze twee producten achterhalen. Doordat de verbruiksbelasting op wijn en bier in Oostende werd verpacht, weerspiegelen de inkomsten echter niet het precieze verbruik. De inkomsten geven daarentegen wel een door de pachter, op de conjunctuur gebaseerde, beredeneerde schatting weer. De (halve) inkomsten uit de verbruiksbelasting op wijn toont in een oogopslag dat het verbruik van luxegoederen in Oostende tussen 1720 en 1734 aanzienlijk groter was dan in de andere jaren.³⁹ Deze jaren van materiële vooruitgang, gekenmerkt door een hoger verbruik van luxegoederen, zoals wijn, komt overeen met de Oostendse koloniale handelsperiode. Het verbruik van bier, een alle-daags en levensnoodzakelijk product, geeft daarentegen vrij goed de economische conjunctuur en de bevolkingsevolutie weer, aldus Leo Van Buyten. Een positieve economische conjunctuur trekt immers mensen aan, terwijl

in het andere geval mensen worden afgestoten. De (halve) inkomsten uit de bierbelasting reflecteren inderdaad, op 1713-1715 na⁴⁰, vrij goed de Oostendse bevolkingsevolutie. In 1723 telde Oostende nog 5.701 inwoners, waaronder 532 buitenlanders, maar in 1751 was dit door de slechte economische conjunctuur gedaald naar 3.500 à 4.000. De lage pachtinkomsten van de verbruiksbelasting op wijn en bier in de jaren dertig werd door de Oostendse kooplieden ook verklaard door: "... de slechte conjuncture des tijds, de schaarsheid van de negotie, ende door het lesseren van de zeevaart".⁴¹

Ook aan de lonen kan men een economische hoogconjunctuur aflezen, want gedurende zo'n periode is er immers meer werk, waardoor de lonen stijgen. Dit is zeker het geval in de bouw. Voor Oostende beschikken we over de loonlijsten van de timmermannen die in dienst waren van de GIC. Zij hielden zich voornamelijk bezig met het uitrusten van de Oost-Indiëvaarders, maar ook met het maken van pakkisten en dergelijke

bij de retouren. Elke werkweek maakte de GIC een nieuwe loonlijst, waarop behalve de naam, het dagloon, het uitbetaalde loon, ook dikwijls werd aangegeven of het om een scheepstimmerman of een gewone timmerman ging. In het algemeen verdienden de scheepstimmermannen iets meer, maar heel consequent was de GIC alleszins niet, want het onderscheid werd niet altijd gemaakt. Scheepstimmermannen en gewone timmermannen wisselden ook regelmatig van functie, en bijgevolg van loon. We vermoeden dat de Oostendse timmermannen een beurtrol hadden, die rekening hield met voor ons allerlei onbekende factoren, zoals de leeftijd en dergelijke meer. Het gemiddelde dagloon van de Oostendse timmerman tussen 1724 en 1729 bedroeg 21 stuivers vijfdenier wisselgeld. Dit was iets meer dan in de rest van het land, waar een gekwalificeerde ambachtsman tussen de zeventien en 21 stuivers wisselgeld per dag verdiende. Na de hoogtijdagen van de GIC daalde het gemiddelde dagloon van de Oostendse timmermannen. Volgens een aantal rekeningen uit 1748 bedroeg het gemiddelde dagloon van een timmerman in Oostende nu achttien stuivers tien denier wisselgeld per dag, oftewel een daling van 12,3 %.⁴²

BESLUIT

Dankzij de door Bernaert en zijn medewerkers gemaakte rekeningen, zijn we goed op de hoogte van de activiteiten van de GIC in Oostende. Het uitrusten van de Oost-Indiëvaarders, het organiseren van hun terugkomst, de scheepsbouw, de bouw van pakhuizen, de opslag en de verkoop van de koloniale goederen, zorgden voor een grote bedrijvigheid in het kleine havenstadje dat Oostende in de achttiende eeuw was. Deze bedrijvigheid ging gepaard met een grotere werkgelegenheid en een toename van de geldinstroom ter waarde van ongeveer 123.580 gulden wisselgeld per jaar (volgens de 'gulden middenweg'-prognose) in de Oostendse economie. Per inwoner bedroeg deze geldinstroom gemiddeld 21,7 gulden wis-

selgeld per jaar, oftewel evenveel als het maandloon van een ongeschoolde arbeider. Uit de verschillende rekeningen kunnen we opmaken dat de Oostendenaars vooral betrokken waren als arbeidskrachten, bijvoorbeeld als opvarenden, scheepstimmermannen, sjouwers, etc., en als dienstenleveranciers. De door de Oostendenaars geleverde goederen beperkten zich voornamelijk tot proviand of kleine scheepsbenodigdheden. Voor meer specifieke producten moest de GIC zich wenden tot de rest van de Zuidelijke Nederlanden of het buitenland, met name de Republiek.

Op de vrij onbelangrijke visserij na, had de koloniale handel een positief effect op de andere economische activiteiten in Oostende. De GIC en haar koloniale handel zorgden voor extra douane-inkomsten, waardoor de noodlijdende vestingwerken konden worden versterkt en uitgebreid. Tussen 1715 en 1731 nam, aldus de inkomsten uit het konvooirecht, het maritieme handelsverkeer duidelijk toe. Ook het verloop van de lonen van (scheeps)timmermannen, het verbruik van luxeproducten als wijn en een alledaags product als bier, laten zien dat Oostende door de groeiende overzeese handel in deze jaren een economische hoogconjunctuur kende. Zelfs op politiek vlak streefde het eertijds onbelangrijke Oostende gedurende deze periode haar politieke en commerciële concurrent Brugge voorbij. Dankzij haar band met het bestuur van de GIC, slaagde Oostende erin om haar stem kenbaar te maken bij de centrale overheden in Brussel, waardoor Brugge werd overtroefd. Aan de economische en politieke opbloei van Oostende kwam een even abrupt einde toen de zeemogendheden de afschaffing van de GIC eisten. De door de GIC en de overheid gedane investeringen tussen 1715 en 1731 volstonden echter niet om de Oostendse economie overeind te houden, waardoor deze volledig instortte. Het kortstondige bestaan van de Zuid-Nederlandse koloniale handel in Oostende laat aldaar het belang van de overzeese handel zien voor een kleine achttiende-eeuwse havenstad.

ARA	= Algemeen Rijksarchief Brussel
RvF	= Raad van Financiën
Rk	= Rekenkamer
SSO	= Secretarie van Staat en Oorlog
BUG	= Bibliotheek Universiteit Gent
DO	= Documenten betreffende de stad Oostende
ÖStA	= Österreichisches Staatsarchiv Wien
HHuStA LHA	= Haus-, Hof-, und Staatsarchiv, Lothringische Hausarchiv
KAPa	= Kriegsarchiv Alte Feldakten
RAG	= Rijksarchief Gent
SvV	= Staten van Vlaanderen
SAA	= Stadsarchief Antwerpen
GIC	= Generale Indische Compagnie

- 1 J. Parmentier, 'The Asian challenge. The socio-economic influence of the Ostend East India trade in the Southern Netherlands, 1715-1735' in: L. Akveld, F. Looimeijer en M. Hahn-Pedersen, ed., *Financing the maritime sector. Proceedings from the Fifth North Sea history conference Rotterdam 1997*. Fiskeri- og Søfartsmuseets studieserie 13 (Esbjerg 2002) 285-308 ald. 285-286 en 296; K. Degryse, 'De Oostendse chinahandel (1718-1735)', *Belgisch tijdschrift voor filologie en geschiedenis* 52 (1974) 306-347, ald. 306 en Lijst der aandeelhouders met eventuele transporter, op de volgorde van de nummers van de aandelen N° 1 à 6.000, SAA, GIC, inv. nr. 5837-5846.
- 2 De St.-Carolus zonk op de heenreis in het Gangesdelta.
- 3 Degryse, 'De Oostendse chinahandel', 306-307 en 319-321; Parmentier, 'The Asian challenge', 286; R. Baetens, 'Investerings- en rendement bij de Generale Indische Compagnie: de handel op Bengalen vergeleken met de Chinahandel' in: *Album aangeboden aan Charles Verlinden ter gelegenheid van zijn dertig jaar professoraat I* (Gent 1975) 17-42, ald. 18.
- 4 D. Farasyn, 'Oostende' in: *Belgische steden in reliëf. Plannen opgenomen door Franse militaire ingenieurs 17-19 eeuw* (Brussel 1965) 139-162 ald. 140-142 en 160; J. Decavele, R. De Herdt en N. Decorte, *Gent op de wateren en naar de zee* (Antwerpen 1976) 86 en K. van Strien, *Touring the Low countries. Accounts of British travellers, 1660-1720* (Amsterdam 1998) 309-312.
- 5 Farasyn, 'Oostende', 139-140, 144, 150 en 159; G. Desnerck en R. Desnerck, *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen I* (Handzame 1974) 15-16 en 120-121; Lezing Parmentier op 26-II-1998 in Oostende; L. Sicking, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558*. Bijdragen tot de Nederlandse marinegeschiedenis 7 (Den Haag 1998) 104-105 en R. Baetens, 'Scheepvaart in de Zuidelijke Nederlanden, 1650-1810', *Algemene Geschiedenis der Nederlanden VIII* (Haarlem 1979) 239-248 ald. 239-241 en 243-245.
- 6 F. Thielemans, Louis Bernaert: een gemistefortuin-kans in dienst van de Oostendse Compagnie (1718-1741) (Licentiaatsverhandeling Rijksuniversiteit Gent, Gent 1991) 42, 45-49 en 51-53; K. Degryse, 'De maritieme organisatie van de Oostendse chinahandel (1718-1735)', *Mededelingen van de Marine Academie van België* (MMAB) 24 (1976-1977) 19-57 ald. 29-30 en Table: directeurs, auditeurs, employez à Anvers, employez à Ostende, employez à Bengale, employez à Cabulon, SAA, GIC, inv. nr. 5657.
- 7 Een halfjaar heen, een halfjaar ter plaatse om te handelen en een halfjaar terug.
- 8 G. De Brouwer, *De reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaemt De Keyzerinne* (1725-1726). J. Rotsaert ed. (St.-Andries 1963) 13-18; Le St. Charles. Cap. Michel Cayphas, SAA, GIC, inv. nr. 5502; Liasse (A n° 3), SAA, GIC, inv. nr. 5503; Liasse (A n° 5), SAA, GIC, inv. nr. 5505; Armement du 24 novembre 1726, SAA, GIC, inv. nr. 5512; Den Peys, SAA, GIC, inv. nr. 5514; Liasse: Bengalen 1726, SAA, GIC, inv. nr. 5515; Liasse (A n° 16-A n° 18), SAA, GIC, inv. nr. 5516-5518; Bengale. (Liasse), SAA, GIC, inv. nr. 5519; 4^e Armement du 30 janvier 1727. Le Marquis de Prié. Cap. Guill. de Brouwer, SAA, GIC, inv. nr. 5521; 4^e Armement du 30 janvier 1727. La Concorde. Cap. Gillis Reyngoet, SAA, GIC, inv. nr. 5522 en Armement 1732. Concorde. Cap. Jacobus Larmes pour Bengale. Duc de Lorraine. Cap. Joannes De Clerck pour la Chine, SAA, GIC, inv. nr. 5523.
- 9 A. Martens, De invoer van koloniale waren in de Zuidelijke Nederlanden ten tijde van de Oostendse Compagnie 1723-1731 (Licentiaatsverhandeling Katholieke Universiteit Leuven, Leuven 1962) 90-91 en 93-94; Degryse, 'De maritieme organisatie', 22; J. Coopman, 'De armenschool te Oostende (1682-1795)', *Ostendiana* (Ost.) 4 (1982) 51-92 ald. 69 en M. Sebrecths, 'Louis Bernaert (1685-1741), "Commissionaris" van de Oostendse Compagnie, zijn bloedverwanten en aanverwanten', *Ost.* 1 (1972) 33-47 ald. 40-41 en 44-45.
- 10 Trente-cinq comptes, du 1^{er} septembre 1686 au 31 août 1721 (Oostende), ARA, Rk, inv. nr. 37507-37516; Bouchers à Ostende. Fourniture de viandes. 1747, 1750, 1751, 1752, BUG, DO, inv. nr. 3385/110⁻¹; Brasseurs à Ostende. Comptes fourniture. 1747, 1750, 1751, 1752, BUG, DO, inv. nr. 3385/113⁻¹; Horloger. Notes de l'horloger François Ignace Rassin à Ostende pour remontage d'horloge. 1747, 1750, 1751, 1752, 1757, 1764, BUG, DO, inv. nr. 3385/583⁻¹; SAA, GIC, inv. nr. 5657; SAA, GIC, inv. nr. 5837-5846 en GIC Varia II. 1734-1767/Rek. van reparatiën aan het klein pakhuis op de Kaai sedert de belegering van 1745. (Rekening met Carpentier, Oostende). (Met teekening). Rek. 1748, SAA, GIC, inv. nr. 5923/36.
- 11 De Brouwer, *De reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaemt De Keyzerinne*, 13-18 en SAA, GIC, inv. nr. 5502-5503, 5505, 5512, 5514-5519 en 5521-5522.
- 12 Degryse, 'De Oostendse chinahandel', 334-337; J. Bowens, *Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stadt Oostende, gelegen in Oostenryksch Vlaenderen* (1787) II, *Familia et Patria* ed. (Handzame 1968) 27; Martens, *De invoer van koloniale waren in de Zuidelijke Nederlanden*, 86-98 en M.-W. Serruys, 'De Oostendse pakhuizen en de Generale Indische Compagnie', *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis* 139 (2002) 125-162 ald. 129-130.
- 13 Retour du 4^e Armement de la Chine. Marquis de Prié et Concorde, SAA, GIC, inv. nr. 5527; Rubricke van 't schip de Hoope Capp. Nicolaes Carpentier van Bengalen, SAA, GIC, inv. nr. 5528; Liasse rekeningen, SAA, GIC, inv. nr. 5530; Retour L'Aigle et St. Elisabeth. 10 Fév. 1724-1725, SAA, GIC, inv. nr. 5531; Retour du 3^e Arm. Chine, Lion, Tigre, Aigle, SAA, GIC, inv. nr. 5534 en Retour du 4^e Arm. Charles VI et Archiduchesse, SAA, GIC, inv. nr. 5535.
- 14 Pacotilles waren goederen die de bemanning voor eigen rekening meebrachten, als souvenir, maar ook als handelswaar. Ze mochten pas worden verkocht na de officiële verkoping, om zo de prijzen van de GIC niet te benadelen. In feite waren de pacotilles een inbreuk op het handelsmonopolie van de GIC. Bij de VOC stonden pacotilles als voering.

- 15 C. Jordi, *De scheepsbemanningen der Vlaamse Oost-Indiëvaarders (1718-1733)* (Licentiaatsverhandeling Rijksuniversiteit Gent, Gent 1974) 7-8 en SAA, GIC, inv. nr. 5527-5528, 5530-5531 en 5534-5535.
- 16 Tijdens de Vooruitredingen waren er al wel een tweetal in Oostende gebouwde schepen, de *Marquis de Prié* en de *Stahremberg*, naar Guinea en India vertrokken. Dit waren echter zeer kleine schepen van respectievelijk 100 en 220 ton, die oorspronkelijk niet waren bedoeld voor de koloniale handel. De 550/600 ton tellende *Hertogh van Lorreinen* was daarertegen wel voor dit doel gebouwd.
- 17 Degryse, 'De maritieme organisatie', 19-20 en 22-24; Parmentier, 'The Asian challenge', 293 en 5^e Armement. Duc de Lorraine Chine et La Concorde, Bengale, SAA, GIC, inv. nr. 5533.
- 18 *Hedendaagsche Historie, of tegewoordige staat der Oostenryksche, Fransche en Pruisische Nederlanden X* (Amsterdam 1738) 388; Register 1727-1740, SAA, GIC, inv. nr. 5654 en Serruys, 'De Oostendse pakhuizen en de Generale Indische Compagnie', 132-135, 146-147, 152 en 157-160.
- 19 Er ontbreken twee armementsrekeningen, namelijk die Van de Carolus Sextus en van de *Marquis de Prié*, die beide in 1725 uit Oostende vertrokken en respectievelijk India en Kanton als bestemming hadden. Van de in 1724 naar China vertrokken *Arent* ontbreken de retourrekening en de loonlijst. Uiteraard ontbreken deze ook voor de in 1724 gezonken *St.-Carolus*.
- 20 De gulden wisselgeld is de Zuid-Nederlandse variant van de Noord-Nederlandse bankgulden.
- 21 Het dagloon van een ongeschoolde arbeider in Oostende bedroeg gemiddeld twaalf stuivers wisselgeld per dag of achttien gulden wisselgeld per maand, aldus de loonlijsten voor ongeschoolde arbeiders bij de armementen en retour van de GIC: SAA, GIC, inv. nr. 5505, 5514, 5518-5519, 5521, 5523 en 5535 en Retour du Duc de Lorraine. Cap. Joh. De Clerck. 31 août 1733. Idem de la Concorde, SAA, GIC, inv. nr. 5532.
- 22 De Brouwer, *De reis van het Keyserlyck Compagnieschip genaemt De Keyzerinne*, 13-18 en SAA, GIC, inv. nr. 5502-5503, 5505, 5512, 5514-5519, 5521-5522, 5527-5528, 5530-5531, 5533-5535, 5654 en 5657 en Thielemans, Louis Bernaert: een gemiste fortuin-kans. 62 en 98.
- 23 Farasy, 'Oostende', 154 en *La statistique industrielle dans les Pays-Bas autrichiens à l'époque de Marie-Thérèse*. Documents et cartes. P. Moureaux ed., Koninklijke Commissie voor Geschiedenis 65 (Brussel 1981) 25.
- 24 Exclusief de door de Republiek bezette vestingen in de 'Barrière'-steden.
- 25 Fortifications Ostende et Ypres, 1687-1724, ARA, RvF, inv. nr. 361 (François Colens aan Raad van Financiën: 20-II-1713, 13-VIII-1716, 4-XII-1716 en 1-II-1717); Pièces diverses concernant Ostende et Nieuport, 1716-1720, 1741 et 1744-1745, ARA, SSO, inv. nr. 2062 (Salablancaan aan del Campo: 15-II-1717); Correspondance de don Andrés de Solares, marquis del Campo, gouverneur d'Ostende, 1708-1730, ARA, SSO, inv. nr. 2691 (Eugenius van Savoye aan del Campo: 13-XI-1721 en 8-II-1727 en del Campo aan Eugenius van Savoye: 28-IV-1726); H. Coppens, *Definanciën van de centrale regering van de Zuidelijke Nederlanden aan het einde van het Spaanse en onder het Oostenrijks bewind (ca. 1680-1788)*. Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone kunsten van België 142 (Brussel 1992) 106-107; Berichte Nederlande, Neapel und Sizilien 1726, ÖStA, KAFa, inv. nr. 396 (Otto von Vehlen aan Eugenius van Savoye: 1-1726 en 5-II-1726 en Zumjungen aan Eugénus van Savoye: 31-XII-1726); Berichte aus den Niederlande 1727, ÖStA, KAFa, inv. nr. 399 (Zumjungen aan Eugénus van Savoye: 15-I-1727) en *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas autrichiens*. 3^{ème} série. 1700-1794. L.-P. Gachard, J.-V. de la Court en P. Verhaegen, ed. (Brussel 1860-1942) III, 331 en V, 554-556.
- 26 Dossier relatif à la gestion de François Joseph Colens, receveur d'Ostende, 1732-1740, ARA, RvF, inv. nr. 3094; Vingt-cinq comptes et deux états purgatifs, rendus par François Colens, receveur des ouvrages et fortifications de la ville et du port d'Ostende, des travaux y exécutés, du 5 avril 1708 au 30 juin 1734, ARA, Rk, inv. nr. 26851-26871; Deux comptes, rendus par Josse Dierens, receveur des fortifications de la ville et du port d'Ostende, des travaux y exécutés, du 1^{er} juillet 1734 au 30 juin 1736, ARA, Rk, inv. nr. 26874-26875; Quatre comptes, rendus par Balthazar Vignauly et François Van Ghindertaelen, trésoriers d'Ostende, des derniers employés aux fortifications de cette ville et du port d'Ostende, du 1^{er} janvier au 1736 au 31 décembre 1739, ARA, Rk, inv. nr. 26876-26879; Compte, rendu par François van Ghindertaelen, des travaux faits aux ouvrages et fortifications de la ville et du port d'Ostende, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1740, ARA, Rk, inv. nr. 26880; ARA, SSO, inv. nr. 2691 (Maria-Elizabet aan del Campo: ± IV-1726) en Farasy, 'Oostende', 143.
- 27 De evolutie van de handelsvaart in de eerste helft van de 18^{de} eeuw zal in een volgende paragraaf besproken worden aan de hand van de inkomsten van het konvooirecht. Deze geven de evolutie weer van het maritiem handelsverkeer.
- 28 Pêcheries d'Ostende, 1731-1755, ARA, RvF, inv. nr. 5141 (Ordonnante van Oostende: 22-III-1725, Octrooi van aarts-hertogin Maria-Elizabeth 5-V-1727, Reglement vismijn 10-XI-1727, Memorie ± 1750 en Burgemeester/schepenen van Oostende aan Karel van Lotharingen 11-XI-1751); Desnerck en Desnerck, *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen I*, 15-16 en 121; Jordi, *De scheepsbemanningen der Vlaamse Oost-Indiëvaarders*, 55; *La statistique industrielle dans les Pays-Bas autrichiens*, 25 en 381 en Parmentier, 'The Asian challenge', 299-300.
- 29 ARA, SSO, inv. nr. 2062 (Jean Baptiste Bauwens aan verm. de Prié: verm. 1716); G. Bigwood, *Les impôts généraux dans les Pays-Bas autrichiens* (Leuven 1900) 257; Farasy, 'Oostende', 159-160 en M. Nuytens, *Inventaris van het Archief van de Staten van Vlaanderen*. Rijksarchief te Gent (Brussel 1986) 7-9 en 18.
- 30 Veel Oostendse handelaars bezaten ook aandelen voor anderen, waaronder veel Britten en Noord-Nederlanders. Daar Londen en Den Haag hun onderdanen verboden om GIC-aandelen te bezitten, maakten veel Britten en Noord-Nederlanders gebruik van tussenpersonen. Dit neemt niettemin weg dat deze tussenpersonen voor de GIC de officiële aandeelhouders waren en met hun twaalf of meer aandelen een stem hadden in de Raad van Aandeelhouders.
- 31 ARA, Rk, inv. nr. 37507-37516; ARA, SSO, inv. nr. 2062 (Project: 12-I-1718, Memorie: verm. 1720, ± 1725 en verm. 1727/1728) en 2691 (Eugenius van Savoye aan del Campo: 9-II-1718 en del Campo aan Eugenius van Savoye: 28-IV-1726); M. Huisman, *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende. Étude historique de politique commerciale et coloniale* (Brussel 1902) 260; SAA, GIC, inv. nr. 5657 en 5837-5846; Parmentier, *Het gezicht van de Oostendse handelaar. Studie van de Oostendse kooplieden, reders en ondernemers actief in de internationale maritieme handel en visserij tijdens de 18^{de} eeuw*. Oostendse Historische Publicaties 11

- (Oostende 2004) 43, 128, 302 en 408 en Thielemans, Louis Bernaert: een gemiste fortuin-kans, 42.
- 32 De commissaris van de GIC te Brugge, Clément Michot, was met zijn twaalf aandelen een principal intéressé. Volgens Frederike Thielemans, zie Thielemans, Louis Bernaert: een gemiste fortuin-kans, 53, was hij ondergeschikt aan de Oostendse commissaris Louis Bernaert en was zijn rol van weinig belang.
 - 33 Baetens, 'Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien régime: het voorbeeld van Oostende', *MAB* 23 (1973-1975) 47-62 ald. 50; *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas autrichiens*, III, 327 en SAA, GIC, inv. nr. 5657 en 5837-5846.
 - 34 Ville et port d'Ostende, 1731-1740, ARA, RvF, inv. nr. 3929 (André Lanszweert aan Raad van Financiën: 1737 en *Memorie*: 1738); Schorrenlanden près du port d'Ostende, 1743-1782, ARA, RvF, inv. nr. 3964 (*Reflectie*: ± 1743); ARA, SSO, inv. nr. 2062 (*Memorie*: ± 1725 en verm. 1727/1728); *Bovens, Nauwkeurige beschrijving der oude en beremde zee-stadt Oostende*, 87; *Schriftstücke verschiedene Provenienz aus dem Nachlasse Richécourts, hauptsächlich betreffend: die Abtretung Lothringens, die Regierung der Niederlande, Ostende (1735-1737)*, Östa, HHuStA LHA, inv. nr. 3.Abt. 194/304 (*Opmerkingen*: 9-III-1737); *Resolutieboek*. Alles raekende de wercken ontrent de haven van Oostende, inondatie Camerlijcx ende anders. 1 februari 1726-13 januari 1727, RAG, SvV, inv. nr. 296 (*Akte*: 18-II-1726 en *Staten van Vlaanderen aan Maria-Elizabeth*: 25-VII-1726) en *Losse dossiers*. Ostende Approfondissement du Port, SAA, GIC, inv. nr. 5604 (GIC aan del Campo: 18-IV-1726, *Memorie*: 7-V-1726, Louis Bernaert aan del Campo: 8-V-1726 en GIC aan Maria-Elizabeth: 18-VII-1727) en Thielemans, Louis Bernaert: een gemiste fortuin-kans, 83-92.
 - 35 De handelaars die koloniale goederen van de GIC kochten, moesten geen douane- en konvoio rechten betalen. Om zoveel mogelijk buitenlandse handelaars aan te trekken had de GIC besloten om de kosten van hun douane- en konvoio rechten op zich te nemen.
 - 36 Sept comptes, rendus par Antoine Ignace Van Steelandt, de l'administration qu'il a eue des deniers provenant de la levée des droits de convoi, dont la perception avait été mise en admodiation générale depuis le 1^{er} janvier 1702 jusqu'au 30 juin 1707, conjointement avec les droits d'entrée et de sortie, et dont la perception avait été rendue aux états de Flandre, à partir du 1^{er} juillet suivant, et ce jusqu'au 31 décembre 1722, ARA, Rk, inv. nr. 29939 en 29942; *Huit comptes*, dont les sept premiers sont rendus par Charles de Witte, directeur de la navigation et receveur des droits généraux de convoi, et le dernier par Jeanne Fervaecke, sa veuve, de l'administration que ledit de Witte a eue de ces droits, du 1^{er} janvier 1723 au 31 décembre 1730, ARA, Rk, inv. nr. 29947; *Cinq comptes*, rendus par Jean Van Grimberghe, au nom de Jean-Pierre del Campo, commis à la recette des droits de convoi dans la ville et département de Bruges, de l'administration qu'il a eue, du 1^{er} janvier 1715 au 31 décembre 1719, ARA, Rk, inv. nr. 29983-29987; *Deux comptes* rendus par le même, du 1^{er} janvier 1721 au 31 décembre 1722, ARA, Rk, inv. nr. 29988-29989; *Trois comptes*, rendus par Jean-Pierre del Campo, commis à la recette des droits de convoi dans la ville et département de Bruges, de l'administration qu'il en a eue, du 1^{er} janvier 1723 au 31 décembre 1725, ARA, Rk, inv. nr. 29990-29992; *Quatorze comptes* rendus par Jean-Pierre del Campo, du 1^{er} janvier 1727 au 31 décembre 1740; *Compte*, rendu par François de Broux, receveur des droits de convoi à Ostende, de l'administration qu'il en a eue, du 1^{er} janvier au 30 juin 1716, ARA, Rk, inv. nr. 30076; *Deux comptes*, rendus par Jacques-François de Broux, alias de Brou, receveur des droits de convoi à Ostende, de l'administration qu'il en a eue, du 1^{er} juillet 1716 au 31 décembre 1719, ARA, Rk, inv. nr. 30077-30078; *Cinq comptes* rendus par le même, du 1^{er} janvier 1721 au 31 décembre 1725, ARA, Rk, inv. nr. 30079-30083; *Cinq comptes* rendus par le même, du 1^{er} janvier 1727 au 31 décembre 1731, ARA, Rk, inv. nr. 30084-30088; *Compte*, rendu par Jacques Gheys, tuteur des enfants de Jacques-François de Broux, de l'administration qu'il a eue des droits de convoi au département d'Ostende, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1732, ARA, Rk, inv. nr. 30089 en *Huit comptes*, rendus par Charles-Albert Legillon, receveur des droits de convoi au département d'Ostende, de l'administration qu'il en a eue, du 1^{er} janvier 1733 au 31 décembre 1740, ARA, Rk, inv. nr. 30090-30097.
 - 37 Het Kanaal Brugge-Oostende was gesloten voor de scheepvaart van 3 juni 1724 tot 6 december 1724 en van 8 juli 1727 tot 14 november 1727, met uitzondering van 20, 23 en 31 oktober 1727.
 - 38 ARA, RvF, inv. nr. 3929 (Pierre Pitet aan Raad van Financiën: 1737); ARA, Rk, inv. nr. 26851-26871 en 26874-26880; Bigwood, *Les impôts généraux dans les Pays-Bas autrichiens*, 256-257; G. Devos, 'Oostenrijkse douanestatistiek en de Oostendse handel in de tweede helft van de 18^e eeuw' in: J.A. Van Houtte en W. Brulez, ed., *Economische geschiedenis van België. Behandeling van de bronnen en problematiek. Handelingen van het Colloquium te Brussel 17-19 november 1971* (2-4^e secties). (Brussel 1971) 335-350 ald. 337-338; *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas autrichiens*, III, 121-123, 331 en 462, IV, 416 en *Rekening van Joseph Olleviers, ontvanger van het 'vateghelt' of 'sasghelt' aan het sas van Slijkens*, 1 januari 1711-31 december 1728 en 1 januari 1740-31 december 1745, RAG, SvV, inv. nr. 4937-4941.
 - 39 Er is sprake van 'halve' inkomsten omdat maar de helft van de verbruiksbelasting op wijn en op bier naar de Oostendse vestingwerken vloede, terwijl de andere helft de stedelijke overheid ten goede kwam. Daar we ons op de rekeningen van de Oostendse vestingwerken baseren, geven de door ons gebruikte gegevens maar de helft van het verbruiksbelasting weer.
 - 40 De door ons gebruikte gegevens zijn afkomstig van de verbruiksbelasting op 'zwaar' bier. Ook op het 'lichtere' bier werd verbruiksbelasting geheven. Het is juist de concurrentie van deze nieuwe en lichtere bieren die de daling van de inkomsten russen 1713 en 1715 veroorzaakt.
 - 41 ARA, Rk, inv. nr. 26851-26871 en 26874-26880; ARA, SSO, inv. nr. 2062 (Oostendse kooplieden aan verm. Secretarie van Staat en Oorlog: 16 juli 1731); Farasin, 'Oostende', 147; P. Janssens, H. Verboven en A. Tiberghien, *Drie eeuwen Belgische belastingen. Van contributies, controleurs en belastingconsulenten* (Brussel 1990) 60 en 103-104; *La statistique industrielle dans les Pays-Bas autrichiens*, 24 en L. Van Buyten, 'Het 18^e eeuwse Leuven stedelijk financiewezen', *De Brabantse folklore* 258 (1988) 74-97 ald. 77.
 - 42 Charpentier à Ostende. *Compte d'un charpentier à Ostende*. 1747, 1748 et 1764, BUG, DO, inv. nr. 3385/203^{er}; SAA, GIC, inv. nr. 5505, 5514, 5518, 5521, 5523, 5532 en 5535 en E. Scholliers en C. Vandenbroeke, 'Structuren en conjuncturen in de Zuidelijke Nederlanden 1480-1800', *Algemene Geschiedenis der Nederlanden V* (Haarlem 1980) 252-310 ald. 284.