



Annelien Sys

De haven van Nieuwpoort in de 18^{de} eeuw

STEDELIJKE EN PROVINCIALE FINANCIERING VAN HAVENWERKEN

Masterproef voorgelegd tot het behalen van de graad van

Master in de geschiedenis.

2013

Promotor: prof. dr. Michael Limberger

Commissarissen: dr. Wouter Ryckbosch en dr. Klaas Van Gelder

Verklaring in verband met de toegankelijkheid van de scriptie

Ondergetekende, **Annelien Sys**

afgestudeerd als master in de Geschiedenis aan Universiteit Gent in het academiejaar 2012-2013 en auteur van de scriptie met als titel:

De haven van Nieuwpoort in de 18^{de} eeuw: Stedelijke en Provinciale financiering van havenwerken

verklaart hierbij dat zij/hij geopteerd heeft voor de hierna aangestipte mogelijkheid in verband met de consultatie van haar/zijn scriptie:

- x de scriptie mag steeds ter beschikking worden gesteld van elke aanvrager;**
- de scriptie mag enkel ter beschikking worden gesteld met uitdrukkelijke, schriftelijke goedkeuring van de auteur (maximumduur van deze beperking: 10 jaar);
- de scriptie mag ter beschikking worden gesteld van een aanvrager na een wachttijd van jaar (maximum 10 jaar);
- de scriptie mag nooit ter beschikking worden gesteld van een aanvrager (maximumduur van het verbod: 10 jaar).

Elke gebruiker is te allen tijde verplicht om, wanneer van deze scriptie gebruik wordt gemaakt in het kader van wetenschappelijke en andere publicaties, een correcte en volledige bronverwijzing in de tekst op te nemen.

Een woord van dank

Dit is een moment waar ik enerzijds op gewacht heb, maar tevens ook uitstelde, want hoezeer ik het ook wil, schieten woorden te kort om de mensen die mij geholpen, gesteund en bemoedigd hebben te bedanken. Velen hebben mij een volledig jaar begeleid binnen het onderzoek naar de Nieuwpoortse haven, en werden bijgevolg direct of indirect met mijn stress, spanning en onzekerheid geconfronteerd. Ondanks mijn vrees om mensen te vergeten of hun te kort te schieten, onderga ik toch een poging iedereen in dit dankwoord op te nemen.

Eerst en vooral richt ik mij tot mijn promotor Prof Dr. Michael Limberger. Bedankt om te helpen deze thesis naar een hoger niveau te tillen, en zelfs tijdens uw vakantie tijd vrij te maken om mijn thesis na te lezen. Hoewel ik er niet altijd van gebruik maakte, stond uw deur toch steeds open als ik met vragen of problemen zat. Dit stelde me gerust op momenten van twijfel.

Ook binnen mijn vriendenkring zijn velen mij blijven steunen. Jelten Baguet, bedankt voor je kritische kijk op zowel schrijf- als inhoudelijke fouten. Je was steeds bereikbaar en ik kon vertrouwen op een snel en objectief antwoord. Emma Bossuyt wil ik vooral bedanken voor haar vriendschappelijke toeverlaat wanneer ik dit het meest nodig had: je fantastische kookkunsten en leuke ladies nights hebben de nodige afleiding bezorgd, om nadien een hart onder de riem te steken zodat ik met volle moed verder kon werken. Mijn zus Liesbeth: niet alleen heb je dit naslagwerk scherpzinnig nagelezen en me voorzien van gedetailleerde kritieken die me steeds een stapje dichterbij het einde brachten. Het oog wil ook wat en zonder jouw Word-talenten zou deze scriptie er volledig anders uitzien. Je was zelfs bereid om zelfstandig de werking van SPSS te leren en bij te dragen aan de afwerking van de grafieken. Wees maar zeker dat wanneer jouw tijd voor een bachelorproef gekomen is, ik de wederdienst zal bewijzen.

Deze dissertatie kon niet bestaan zonder het nodige onderzoek en opzoekingswerk. Hierbij bedank ik de archiefinstellingen en bibliotheken die ik bezocht heb op mijn tocht door de wildernis van documenten, kaarten, akten, charters, boeken, rekeningen, correspondentie en contracten. Hierbij gaat mijn aandacht vooral naar het Rijksarchief van Brugge die hun administratieve verplichtingen even door de vingers zagen en de nodige, en zelfs nog meer, documenten ter beschikking stelden. Ook het Rijksarchief Gent ontving mij steeds met open armen, en gidsten mij met vriendelijkheid door hun labyrint. In de bibliotheek van Nieuwpoort kreeg ik bovenop de nodige documenten steeds gepast advies met daarna een

leuke babbel. Dank aan alle medewerkers, toevallige passanten, vrijwilligers en geïnteresseerden.

Als laatste gaat mijn dank uit naar mijn andere lezers: Mama, opa en Jacques: bedankt om op zoek te gaan naar de kleinste foutjes en details, want hoewel deze niet meteen in het oog springen vormen ze een belangrijk element van deze dissertatie. *Vele kleine foutje, maken...*

Hoewel ik misschien blij ben dat deze thesis achter de rug is, zal ik nog vele momenten terugkijken op dit uitdagende jaar. Weet dat zonder jullie dit resultaat er niet zou zijn. Bedankt.

Inhoudsopgave

<i>Een woord van dank</i>	<i>i</i>
<i>Inleiding</i>	<i>1</i>
<i>1 Structuur</i>	<i>4</i>
<i>2 Bronnen en Methode</i>	<i>5</i>
<i>3 Historiografie</i>	<i>7</i>
3.1 Algemeen	<i>7</i>
3.2 Nieuwpoort	<i>10</i>
<i>4 Nieuwpoortse stadsrekeningen</i>	<i>12</i>
4.1 Structuur en Bronnenkritiek.....	<i>13</i>
4.2 De inkomsten	<i>18</i>
4.3 De uitgaven.....	<i>23</i>
4.4 Openbare werken in de stadsrekeningen	<i>25</i>
<i>5 Een maritieme historische context van een Vlaamse kusthaven</i>	<i>29</i>
5.1 De IJzer: geografie en eerste commerciële activiteiten	<i>29</i>
5.2 Van Sandeshoved tot Nieuwpoort.....	<i>31</i>
5.3 14 ^{de} eeuw: koopvaardij	<i>32</i>
5.4 15 ^{de} eeuw: Visserij	<i>34</i>
5.5 16 ^{de} en 17 ^{de} eeuw.....	<i>36</i>
<i>6 Getekend door het Barrièretraktat</i>	<i>39</i>
<i>7 De Vleeschauwer en Del Campo</i>	<i>41</i>
<i>8 Rijshoofden of kribben</i>	<i>49</i>
<i>9 Stauffenbergh en zijn Compagnie</i>	<i>57</i>
9.1 Jean-Baptiste Stauffenbergh.....	<i>58</i>
9.2 Provinciale werken in kusthavens	<i>59</i>
9.3 Provinciale werken.....	<i>60</i>
9.4 Hoofd ter zee of duikers	<i>61</i>
9.5 Olleviers	<i>65</i>
9.6 Het Nieuwpoortse sluisen en kanalenstelsel	<i>70</i>
9.7 Stauffenbergh en de achterhaven?	<i>77</i>
9.8 De Compagnie	<i>85</i>
<i>10 Crisis: jaren 40 en 50 van de 18^{de} eeuw</i>	<i>89</i>

11	<i>Maria Theresia van Oostenrijk</i>	92
12	<i>Beginnende overheidshulp</i>	96
13	<i>Een nieuwe haven</i>	101
13.1	Dijken	102
13.2	Stads hofstede.....	103
13.3	De abdij van Oudenburg	105
13.4	Provinciesas	108
13.5	Kaai.....	112
14	<i>Een laatste heropleving als vissershaven</i>	119
15	<i>Vierboetes</i>	122
	<i>Een vervolg</i>	133
	<i>Algemeen Besluit</i>	135
	<i>Bijlagen</i>	138
	<i>Kaarten</i>	142
	<i>Bibliografie</i>	147
	Archiefbronnen.	147
	Archiefinventarissen.	148
	Uitgegeven bronnen.....	148
	Literatuur	149
	Websites.....	158

Inleiding

The port activity is a lever for the economic welfare of the region. There is a big variety of goods and port handling must be fast and accurate. Transport to the hinterland also needs to be fluent and free of congestion. The port is constantly on the move, as a result of which the port landscape never stays the same for a long time.¹

Op deze manier worden de economische activiteiten van de haven van Zeebrugge vandaag beschreven. Drie aspecten worden hierbij benadrukt: de invloed van de haven voor de regionale economie, de efficiënte verhandeling van de goederen in de haven en tenslotte de verbinding met het hinterland. Zeebrugge is tegenwoordig de op één na grootste haven van België, na Antwerpen.² Hoewel de haven van Nieuwpoort niet vergeleken kan worden met de Brugse haven, had ze ooit een gelijkaardige betekenis voor het Vlaamse binnenland.

In deze thesis onderzoek ik het belang van de Nieuwpoortse haven in de 18^{de} eeuw, en ga ik na hoe de stad en de provincie investeerden in de infrastructuur van deze vroegmoderne haven. De 18^{de} eeuw was voor Nieuwpoort een periode waarin haar hoogtepunt reeds lang voorbij was, maar waarin de haven toch poogde om onder bepaalde politieke en economische omstandigheden het hoofd boven water te houden. De 18^{de} eeuw bracht een toenemende rationalisering met zich mee, waarbij de geïstitutionaliseerde politiek en economie, maar ook cultuur en wetenschap kritischer en op een andere manier bekeken werden. Het was echter pas na de Verlichting en de Franse Revolutie dat alle oude instituties, gebruiken, conventies en concepten geherinterpreteerd werden. Toch zijn fracties van deze mentaliteit reeds aanwezig in de 18^{de} eeuw: lokale en provinciale autonomie moest stilaan plaats maken voor de hervormingen onder het beleid van Maria-Theresia van Oostenrijk, waarmee men vooral een centralisering teweeg bracht, een proces dat onder haar opvolger Jozef II radicale vormen aannam. Michael Serruys ziet hierdoor een stijgend bewustzijn ontstaan waarbij de ruimtelijke grenzen van de 18^{de}-eeuwse Europese rijken grondig hervormd en geherinterpreteerd werden. Vooral het ruimtelijk belang van zeehavens nam hierin een centrale plaats in vanwege de

¹ PORT OF ZEEBRUGGE, "Port economy", in: <http://www.portofzeebrugge.be/en/node/452> laatst geraadpleegd op 4/08/2013

² PORT OF ZEEBRUGGE, "Port economy", in: <http://www.portofzeebrugge.be/en/node/452> laatst geraadpleegd op 4/08/2013

toegang die ze boden tot de rest van de wereld. Zeehavens zijn “*the windows to the world*” zoals Serruys het stelt, die commerciële, politieke en militaire mogelijkheden boden.³

De zeehavens vormden voor de inlandse steden, zoals Ieper, Brugge en Gent, de poorten naar de Noordzee. Deze steden waren economisch afhankelijk van een vlotte zeeverbinding. De geografische en ruimere economische context bepaalde zo de geschiedenis van de Vlaamse zeehavens. Centraal in deze geschiedenis stonden de transitmogelijkheden naar het Vlaamse achterland.

In veel literatuur wordt de geografie als bepalende determinant voor continuïteit of verandering in zeehavens aangeduid.⁴ Voor het ontstaan van een haven was natuurlijk de aanwezigheid van bevaarbare waterwegen, zowel naar zee als naar het binnenland, cruciaal. Havens belemmerd door zandbanken waren minder aantrekkelijk voor schepen om er aan te meren vanwege de gevaren die deze zandbanken met zich meebrachten. Een mooi voorbeeld waar geografische omstandigheden een invloedrijke rol speelde, was de verzanding van het Zwin. Hierdoor verloor de haven van Brugge zijn rechtstreekse toegang tot de Noordzee.⁵ Verzanding was een natuurlijk fenomeen waarmee zeehavens hun hele geschiedenis mee te kampen hadden.

Toch waren er, naast de impact van de natuur, ook de menselijke effecten op de havens. Soms was er een economische of commerciële tussenkomst die het belang van een havenstad bepaalde. Handelsactiviteiten die een stad aantrok brachten een toenemende maritieme activiteit in de haven met zich mee. De Haveninfrastructuur vormde net als de geografische omstandigheden een belangrijke factor voor een haven die het succes kon maken of kraken. Schepen moesten de mogelijkheid hebben om veilig voor anker te gaan. Een goede interne havenorganisatie moest ervoor zorgen dat ze hun goederen op een efficiënte manier konden

³ SERRUYS (M.W.), “The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. A Geopolitical Approach”, in: *International Journal of Maritime History*, Vol 19, nr. 2, 2007, p. 320.

⁴ VERHULST (A.), “Historisch Geografie van de Vlaamse kustvlakte tot omstreeks 1200”, in: *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 14, 1959, pp. 1-37. VERHULST (A.), “Historische ontwikkeling van het Kustlandschap”, in: *Vlaanderen*, Vol. 49, 2000, pp. 135-138. BLANCHARD (R.), *La Flandre, Etude Géographique de la Plaine Flamande en France, Belgique et Hollande*, L. Danel (Parijs), 1906, 530 p.; DHONDT (J.), “Het ontstaan van het Vorstendom Vlaanderen”, in: *Revue Belge de Philologie et d’Histoire*, Vol. 21, nr. 20-3-4, 1941, pp. 533-572. AMERYCKX (J.) en VERHULST (A.), “Enkele Historisch-Geografische problemen in verband met de oudste geschiedenis van de Vlaamse kustvlakte”, in: *Handelingen van de maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol. 12, 1958, p. 1-24. TAVERNIER (R.), “De jongste geologische geschiedenis van de Vlaamse kustvlakte” in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks Vol. 3, 1948, pp. 107-115.

⁵ De verzanding van het zwin speelde een invloed op de economische situatie van de Brugse haven en Brugge in het algemeen, maar mag niet als een alleenstaande factor gezien worden.

laden en lossen. Financiële investeringen voor een verdere uitbouw of aanpassingen aan de normen van de tijd zijn noodzakelijk. Maar de omgekeerde situatie geldt ook: havens vormen de motor voor economische ontwikkeling. Ze creëren werkgelegenheid, stimuleren ondernemerschap, en voorzien in inkomsten aan de regio, dit via de taksen die ter plaatse geheven konden worden. Zelfs vandaag nog wordt een toenemende havencapaciteit gelinkt aan een economische groei van de regio.

Hoewel de haven als verdedigingsmechanisme vandaag zijn grootste betekenis verloren heeft, hadden ze lange tijd een strategische functie. Ten eerste vanwege hun toegankelijkheid naar het binnenland, maar daarnaast konden ze ook ingepast worden in de militaire strategie, omdat ze in de mogelijkheid waren om de hele streek onder water te zetten via de aanwezige sluizensystemen⁶. Zeker in Nieuwpoort, als grensstad aan Frankrijk, speelden oorlogen en politiek een aanzienlijke rol in haar geschiedenis.

In deze thesis onderzoek ik de investeringen in de haveninfrastructuur van Nieuwpoort in de 18^{de} eeuw. Ik probeer deze te spiegelen aan het belang van deze haven in de lokale, regionale en internationale context. Er wordt gekeken in welke mate er vanuit de stad Nieuwpoort, of vanuit de provincie, geïnvesteerd werd in de uitbouw van deze kleine zeehaven. Hierbij vang ik aan na de vernietigende oorlogen van Lodewijk XIV, om de periode tot en met de Franse Revolutie te bestuderen. Meer specifiek ga ik na op welke manieren er geprobeerd werd om in de haven van Nieuwpoort in de 18^{de} eeuw nieuw leven te blazen na de oorlogen van de voorgaande eeuw. Ik peil naar wat een verdere uitbouw tegenhield en wat de motieven en doelstellingen waren. Hierbij werd gekeken van waar het geld voor nieuwe infrastructuur in de haven kwam, hoe de verbouwingswerken georganiseerd waren en welke gevolgen ze hadden voor de stad, regio of provincie.

Of om het met andere woorden te zeggen: welk belang werd er aan de 18^{de} eeuwse haven van Nieuwpoort gehecht en hoe kwam dit tot uiting in de investering van infrastructuurwerken?

⁶ Een militaire onderwaterzetting in Nieuwpoort vond het laatst plaats tijdens WOI.

1 Structuur

Eerst en vooral worden de stadsrekeningen onder de loep genomen. Deze bron is de basis van het onderzoek, al wordt ze aangevuld met bijkomende archiefdocumenten, niet gepubliceerde werken, literatuur en iconografische of cartografische bronnen. De kritieken die dus van toepassing zijn op de stadsrekeningen moeten in acht genomen worden bij het lezen van deze studie. Bijgevolg breng ik in dit hoofdstuk een kritische analyse van de stadsrekeningen als bron. Daarnaast geef ik ook een beeld van de totale inkomsten en uitgaven van de stad doorheen de 18^{de} eeuw en waaruit deze bestonden. Na deze algemene benadering wordt er kort uitgeweid over de verschillende inkomstengroepen en uitgaven die in de stadsrekeningen aan bod komen. Dit dienen we echter te interpreteren als achtergrond en kritieken vooraleer er overgegaan wordt naar het grootste deel van deze thesis.

Een uitgebreide politieke geschiedenis van Nieuwpoort, met dan vooral het in de verf zetten van de befaamde slag van 1600 of de onderwaterzetting tijdens WOI, is hier niet te vinden. In het eerste hoofdstuk wordt de ontstaansgeschiedenis en de evolutie van de haven vanuit een maritiem perspectief bestudeerd. Dit betekent dat historische zowel economische, politieke, geologische en sociale evoluties zal bespreken, maar enkel indien ze invloed op de ontwikkelingen van de haven hadden. Zo was het ontstaan van de stad Nieuwpoort en haar stedelijk statuut te danken aan de aanwezigheid van de haven. De haven is veel ouder dan de stad en de ontstaanscontext hiervan werd eerder door geologische dan door politieke factoren bepaald. In dit hoofdstuk wordt onder andere een verklaring gegeven voor de vorming van de Nieuwpoortse haven en haar ligging, wat de oorzaak was van haar succes in de 14^{de} en 15^{de} eeuw en hoe het komt dat dit succes nooit meer behaald zou worden.

De volgende hoofdstukken behandelen de openbare werken aan de Nieuwpoortse haven gedurende de 18^{de} eeuw. In eerste instantie zal er gekeken worden hoe de haven van Nieuwpoort eraan toe was na de Negenjarige (1688-1697) en Spaanse Successieoorlog (1702-1713). Er zal indirect gekeken worden hoe de economische politiek onder de Oostenrijkse Habsburgers invloed hadden op de Nieuwpoortse haven. Meer specifiek wordt aandacht geschonken aan de financiering van de werken. Hierbij ga ik nadrukkelijk in op hoe deze werken gefinancierd werden en welk doel ze in de Nieuwpoortse haven (en haar bredere stedelijke economie) moest verwezenlijken. Naast de financiering wordt ook de organisatie van de werken behandeld, waarbij onder andere ingegaan wordt op de constructie, de gebruikte materialen, de werknemers, en hoe de stad erbij betrokken was. Bij dit alles vormen de

openbare werken aan de haven een spiegel voor het belang van deze zeehaven doorheen de 18^{de} eeuw en kunnen we nagaan of er inderdaad sprake was van een verval en trage achteruitgang die reeds in de 16^{de} eeuw ingezet was.

2 Bronnen en Methode

Er kan gezegd worden dat de start van het onderzoek lag bij de beschrijvingen die L. Van Werveke meegaf in de inventaris van het oud archief van de stad Nieuwpoort. Als één van de best bewaarde archieven van de frontsteden waren nog veel documenten van de haven terug te vinden. Omdat het onderzoek voornamelijk toegespitst is op investeringen in de haven, werd aangevangen met een analyse van de stadsrekeningen van 1696 tot 1790. In het archief ontbraken 3 rekeningen, namelijk die van de jaren 1787-1788; 1761-1762; 1752-1753. In elke rekening was er een rubriek te vinden waarbij de klerken onkosten voor werken aan de haven genoteerd hadden. Op deze manier vormen deze rekeningen een eerste indicatie van stedelijke kosten, doorheen de 18^{de} eeuw, aan de havenwerken. Andere uitgaven die gegevens over haveninvesteringen konden voorzien, waren leningen die de stad aanging bij particuliere personen. De haven zorgde natuurlijk voor inkomsten die eventueel opnieuw aangewend konden worden voor infrastructuurwerken. Taksen op in- en uitvarende schepen, verkochte vis op de kaai en de belastingen op consumptieproducten zijn voorbeelden hiervan. Ook aanwijzingen van provinciale investeringen konden in deze bron teruggevonden worden onder de post die de buitengewone inkomsten vermeldde.

Het onderzoek van de rekeningen heeft de nodige problemen opgeleverd, te beginnen met de verschillende munteenheden die doorheen de 18^{de} eeuw in omloop waren. Tot 1721 werd er met ponden, schellingen en denieren parisis gewerkt. Vanaf 1721 had men het over gulden, stuivers en denieren. Daarbovenop komt dan nog dat men in de rekeningen ook af en toe van florijnen en ponden groten spreekt. Voor de gebruiksvriendelijkheid zijn alle uitgaven en inkomsten omgezet en afgerond naar gulden om vergelijkingen doorheen de 18^{de} eeuw mogelijk te maken.⁷ Aanwijzingen in de stadsrekeningen zelf maakten duidelijk hoe ponden parisis op een correcte manier verrekend konden worden naar gulden. Om een voorbeeld te geven kan verwezen worden naar de lening die de heren Del Campo en De Vleeschauwer de stad aanboden om verbeteringswerken aan de haven uit te voeren. Eerst werd in de uitleg in de rekening het bedrag in guldens gegeven terwijl in de kantlijn het bedrag in ponden parisis te

⁷ Bijlage 1

vinden was, wat duidelijk aangaf dat het om een halvering van ponden naar gulden ging. De Nieuwpoortse stadsrekeningen lijkten de inkomsten en uitgaven tot op de kleinste munteenheid op. Bij de verwerking van de gegevens in grafieken en tabellen werden alle bedragen afgerond tot op de gulden waardoor een kleine afwijking op de totaalbedragen die in deze thesis voorkomen mogelijk is.

Een volgend probleem dat bij de analyse van de stadsrekeningen opgemerkt werd, was dat de structuur van de rekeningen in 1763 veranderde. Alle uitgaven en inkomsten werden op een nieuwe manier onderverdeeld waardoor deze recentere stadsrekeningen veel gestructureerder overkwamen. Om de rekeningen van 1696 op één lijn te krijgen met de rekeningen van na 1764 zou iedere aparte uitgave opnieuw geordend moeten worden. Een kort voorbeeld hiervan zijn de lonen van de vuurtorenwachters. Deze stonden aanvankelijk onder de rubriek van uitgaven aan de haven, terwijl die in de latere rekeningen onder de uitgaven van lonen stonden. Vandaar dat er gekozen is voor een opdeling van de Nieuwpoortse stadsrekeningen, wat de categorieën betreft, van 1696 tot 1763 en van 1763 tot 1791. De onduidelijke indeling van de rekeningen uit de eerste helft van de 18^{de} eeuw leidde er ook toe dat de rekeningen dus in beperkte mate herschikt werden in het teken van de eigen vraagstelling. Zo werden bijvoorbeeld alle verschillende verbruiksbelastingen samengevoegd. Bij de opdeling van de stadrekeningen voor dit onderzoek kunnen dus vragen gesteld worden, maar het heeft tot nieuwe inzichten en een duidelijker beeld van de stedelijke financiering van de Nieuwpoortse haven.⁸

Naast een kwantitatief onderzoek zijn de stadsrekeningen ook aan een kwalitatieve analyse onderworpen. De stadsrekeningen gaven niet enkel het cijfermateriaal en de kosten van openbare werken in de stad, maar in sommige gevallen zelfs een korte beschrijving van de uit te voeren constructies, gebruikte materialen en wie de werken uitvoerde.

Een tweede reeks bronnen waren de bundels die aparte specifieke correspondentie en rekeningen bevatte over openbare werken. De vier stukken die hierover te vinden waren spraken over werken aan de kaaimuren, aan de rijshoofden en staketsels, uitdieping van de havenbedding en werken aan de vuurtoren. Meer informatie viel gelukkig te vinden in bronnen die door Van Werveke aangeduid waren als de *archieven van en over de haven en de zeevaart*. Het betreft hier vooral briefwisseling, rapporten, verslagen, verzoeken, rekeningen en dergelijke meer die teruggevonden konden worden in de bestanden “*het dossier over havenwerken*”, “*Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij*” en

⁸ Dit komt later aan bod bij de verschillende rubrieken die behandeld zullen worden.

“Diverse verordeningen en reglementen over allerhande punten de zeevaart en het havenbeheer aangaande”.

De verschillende dozen die deze bestanden herbergden, bevatten een schat aan informatie, maar structuur hierin was ver te zoeken. De tijd had zijn tol geëist en veel documenten bevonden zich in slechte staat. Bovendien kan de schrijfstijl niet vergeleken worden met het sierlijk geschrift van de klerken die de stadsrekeningen samenstelden, wat de leesbaarheid van deze documenten ietwat moeilijker maakte.

Daarnaast volgde de briefwisseling, rapporten, verslagen en rekeningen uit het archiefbestand van de Staten van Vlaanderen, met betrekking tot de haven van Nieuwpoort, een verduidelijkende aanvulling. Op deze manier konden Nieuwpoortse havenwerken die vanuit de provincie gefinancierd werden achterhaald worden.⁹

3 Historiografie

3.1 Algemeen

Bij het schrijven van een thesis over havenwerken wordt het al snel duidelijk dat vaak geologische factoren aanzet geven voor het ingrijpen in de infrastructuur. Voor veel auteurs wordt de geografie dan ook gezien als de belangrijkste factor die de verandering of de continuïteit in havensteden bepaalde gedurende de middeleeuwen en de vroegmoderne periode.¹⁰ Vooral Adriaan Verhulst werkt verder op een geografisch onderzoek dat reeds in het begin van de 20^{ste} eeuw ingezet was. Raoul Blanchard zette met zijn *la Flandre, Etude géographique de la plaine flamande en France, Belgique et Hollande* in 1906 de trend. Een halve eeuw later bepaalde vooral Jan Dhondt met zijn onderzoek rond het vorstendom Vlaanderen de toenmalige theorieën rond de vorming van de kuststreek. Het was echter pas met R. Tavernier dat via bodemkundig onderzoek de traditionele opvattingen over de kustvlakte gewijzigd werden.¹¹ Geografie werd dus ook als sleutelement voor de ontstaanscontext van de

⁹ NUYTTENS (M.), *Inventaris van het Archief van de Staten van Vlaanderen*, Rijksarchief België (Brussel), 1986, 689 p.

¹⁰ SERRUYS (M.W.), “The Port and City of Ostend”, p. 319.

¹¹ VERHULST (A.), “Historisch Geografie van de Vlaamse kustvlakte tot omstreeks 1200”, in: *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 14, 1959, pp. 1-37. BLANCHARD (R.), *La Flandre, Etude Géographique de la Plaine Flamande en France, Belgique et Hollande*, L. Danel (Parijs), 1906, 530 p. DHONDT (J.), “Het ontstaan van het Vorstendom Vlaanderen”, in: *Revue Belge de Philologie et d’Histoire*, Vol. 21, nr. 20-3-4, 1941, pp. 533-572. AMERYCKX (J.) en VERHULST (A.), “Enkele Historisch-Geografische problemen in verband met de oudste geschiedenis van de Vlaamse kustvlakte”, in:

havensteden aangeduid. De verzanding van het Zwin vormt een mooi voorbeeld als onderwerp waarbij de geografische omstandigheden als een bepalende factor gezien werd in de achteruitgang van de Brugse haven.¹² Meer specifiek de geologische factoren die het IJzerestuarium vormden worden behandeld door Robert Boterberge.¹³

Literatuur over havens is zeker omvangrijk te noemen. Toch ligt de nadruk op de economische betekenis van de haven in een ruimere context en wordt aan de infrastructurele uitbouw van de haven beperkte aandacht besteed. Studies baseren zich vaak op één bepaalde haven en in de meeste gevallen gaat de besproken periode over het moment dat de haven zich op het hoogtepunt van zijn handelsbelang bevond. Bouwgeschiedenissen van havens zijn ver te zoeken en meestal worden ze in één adem genoemd met de vestingbouw. Piet Lombaerde, bijvoorbeeld, voorzag in verschillende studies zijn inzichten in de uitbouw van de vesting, en daarbij de haven van Antwerpen.¹⁴

Naast de vermelding van havenwerken in bouwgeschiedenissen van steden.¹⁵ kunnen indicaties van infrastructuurwerken ook teruggevonden worden in verzamelbundels die verschillende aspecten van vroegmoderne havens bespreken. Het werk dat Heinz Stoob samengesteld heeft kan hier aangehaald worden. Het macroverhaal in deze verzameling gaat over stadsgeschiedenis, maar meer specifiek wordt voornamelijk de havengeschiedenis besproken. Er zijn teksten over oude kranen in terug te vinden, het havenbestuur in Hanzesteden, economische en ruimtelijke havenontwikkeling en nog vele andere. De bundel voorziet een

Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, nieuwe reeks Vol. 12, 1958, pp. 1-24. TAVERNIER (R.), "De jongste geologische geschiedenis van de Vlaamse kustvlakte" in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks Vol. 3, 1948, pp. 107-115.

¹² DE SMET (J.). *Het Vlaamse polderland en de kust: historisch-geografische schets*. Gidsenbond (Brugge), 1948, 24 p. DE WOLF (P.), "Kusterosie en verzanding van Het Zwin", in: VAN LANCKER (V.R.M.) et al., *Colloquium 'Kustzonebeheer vanuit geo-ecologische en economische invalshoek'*, 16-17 mei 2002, Oostende, pp. 1-11. RYCKAERT (M.), "De verzanding van het Zwin", in: *Water: Tijdschrift over Waterproblematiek*, Vol 49 nr. 8, 49, 1989, pp. 204-207.

¹³ BOTERBERGE (R.), "Historische Geografie van het Overstromingsgebied van de IJzer in de Middeleeuwen", in: *handelingen van de Maatschappij voor geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, deel 16, 1962, pp. 77-142

¹⁴ LOMBAERDE (P.) ed, *Antwerpen versterkt, De Spaanse omwalling vanaf haar bouw in 1542 tot haar afbraak in 1870*, Asp/Vubpress/Upa (Antwerpen), 2009, 192 p. LOMBAERDE (P.), 'De militaire werken van Louis-Charles en Simon Bernard te Antwerpen tijdens het Eerste Keizerrijk', in: *Belgisch Tijdschrift voor Militaire Geschiedenis*, Vol. 25, 1983, pp. 285-328.

¹⁵ Hierbij kan ook verwezen worden naar het werk van H. Janse en T. Van Straalen, *Middeleeuwse stadswallen en stadspoorten in de Lage Landen*, Europese Bibliotheek (Zaltbommel), 1975, 176p. in dit werk wordt vooral de militaire versterking en de verdediging van een aantal havens besproken.

ruime kennis van havengeschiedenis.¹⁶ Specifieke studies over haveninfrastructuur en openbare werken komen zoals eerder gezegd niet veel voor. Voor Oostende kunnen de werken van R. Baetens en D. Farasyn vermeld worden en vooral de uitgebreidere en zeer recente studie van G. Allaert.¹⁷ M. Ryckaert voerde een onderzoek naar de Brugse haven in de middeleeuwen.¹⁸ Natuurlijk kunnen de vele onuitgegeven licentiaatverhandelingen niet vergeten worden.¹⁹ Zo kan er een onderzoek naar de uitbouw van de haven van Nieuwpoort in de eerste helft van de 15^{de} eeuw teruggevonden worden in de verhandeling van L. Casaer.²⁰

Voor literatuur over de Nederlandse havensteden geldt hetzelfde als voor de Vlaamse. Evoluties van havenuitbouw zijn vaak verwerkt in ruimere studies van stadsgeschiedenis of vestingwerken.²¹ In Nederland is recent een verandering te zien in de omgang met de relatie tussen stad en haven. Jammer genoeg beperkt het onderzoek zich voorlopig nog tot de nieuwste tijden. Het gaat hierbij niet enkel om een historisch onderzoek, maar ook over het identiteitsvormend element dat een haven voor een stad vandaag nog kan betekenen. De publicatie van Patricia van Ulzen, *Dromen van een metropool*, stelde bijvoorbeeld dat de beeldvorming rond de stad Rotterdam min of meer gelijk loopt met het beeld dat men van de haven heeft. Een haven wordt niet enkel meer economisch en historisch maar ook esthetisch gewaardeerd.²² Aandacht voor het uitzicht van een haven komt hoofdzakelijk vanuit het

¹⁶ MERTENS (J.), "Stoob (Heinz), See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung.", in: *revue belge de philologie et d'histoire*, 1991, vol 69, nr. 2, pp. 516-519. STOOB (H.) ed., *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Böhlau Verlag (Köln-Wien), 1986, 315p.

¹⁷ BAETENS (R.), "Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime: het voorbeeld van Oostende." In: *Mededelingen Koninklijke Marine Academie*, XXIII, 1975, Antwerpen, pp. 47-62. FARASYN (D.), 1769-1794: *De 18^{de} eeuwse bloeiperiode van Oostende*. 1998, Oostendse Historische Publicaties (Oostende), 250p.

¹⁸ RYCKAERT (M.J.), "De Brugse haven in de Middeleeuwen", in: *Handeling van het Genootschap voor Geschiedenis*, 109, 1972, pp. 5-27

¹⁹ VAN BELLE (W.), *De haven van Vlissingen in de 17^{de}-18^{de} eeuw: studie van een droogdok*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, 2008, promotor: M. Limberger, 136 p. PUYSTIENS (R.), *Uitbouw van de Oostendse haven in de 18^{de} eeuw*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, 2010, Promotor: M. Limberger, 116 p. TIMMERMAN (J.), *Brugse haveninfrastructuur in de 18^{de} eeuw (1700-1790)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, 2000, Promotor: J. Parmentier, 146 p.

²⁰ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort in de eerste helft van de XV^e eeuw: infrastructuur, havenwerken en waterwegen naar het binnenland*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, 1993, Promotor: A. Verhulst, 147 p.

²¹ LESGER (C.M.), *Hoorn als stedelijk knooppunt: stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), vol 26 Hollandse studiën, 1990, 240 p. DE GAST (C.), *De macht van het water*, Vèrse Hoeven uitgeverij (Raamsdonkveer), 2004, 317 p. PAESIE (R.), "De stadsdocke van Middelburgh': de geschiedenis van het oudste getijdenvrije havendok van Nederland", in: *Tijdschrift voor waterstaatgeschiedenis*, 17, 2008, pp. 1-12. SIGMUND (J.P.), *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam 1989. KUIPERS (J.J.B.), *Maritieme geschiedenis van Zeeland. Water werk glorie en avontuur van Zeeland*, Den Boer:De Ruiters (Vlissingen), 2002, 104 p.

²² VAN ULZEN (P.), *Dromen van een metropool. De creatieve klasse van Rotterdam, 1970-2000*, Uitgeverij 010 (Rotterdam), 2007, p. 109. WINTER de (P.) en JONG de (J.) et al (eds), *havenarchitectuur: een*

architecturale en stedenbouwkundige milieu die zich toelegt op de beeldvorming van industriële havens. Een mooi voorbeeld hiervan is het boek van Wouter Vanstiphout: *Maak een stad: Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*. Hoewel hier ruim gezien de stedelijke architectuur behandeld wordt, voorziet een groot deel van het boek inzicht in de havenwerken van Rotterdam aan het einde van de 19^{de} eeuw. De fysieke, functionele maar ook ruimtelijke relatie tussen de stad en de haven komen hier tot uitdrukking.²³ Een meer internationale blik op de stedenbouwkundige evolutie en relatie tussen stad en haven valt te lezen in het omvangrijke werk van Han Meyer die steden als New York, Londen en Barcelona behandelt, niettemin concentreert het boek zich op de Nieuwste periode.²⁴

3.2 Nieuwpoort

Studies en overzichtswerken van de politieke geschiedenis van Nieuwpoort bestaan er in overvloed. De meest beschreven periodes vormen ongetwijfeld de slag bij Nieuwpoort in 1600, waarbij de werken van Leen Dorsman en Anthonis Duyck²⁵ als voorbeeld aangehaald kunnen worden, en Nieuwpoort als frontstad gedurende Wereldoorlog I. Bij deze laatste verdient het onderzoek van Kristof Jacobs naar de ondergrondse oorlogsvoering in Nieuwpoort een warme aanbeveling.²⁶ Politieke geschiedenissen van Nieuwpoort die een ruimere tijdsperiode overspannen zijn ongetwijfeld de uiteenzettingen van Edward Vlietinck en René Dumon.²⁷ Hoewel de beide werken niet altijd even wetenschappelijk overkomen, geven ze een uitgebreide beschrijving van de Nieuwpoortse geschiedenis.

Karel Loppens en Roger Degryse mogen gezien worden als de auteurs die de Nieuwpoortse historiografie bepalen. Beide hebben ze een verschillende aanpak. Karel Loppens werkte in de historiografische context waarbij de belangstelling over de eerste kustbewoning toenam. Vindplaatsen in de streek werden voor het eerst op het eind van de 19^{de} en het begin van de 20^{ste} eeuw archeologisch onderzocht. Loppens kan beschouwd worden als een amateurhistoricus, maar zou toch een opmerkelijke interdisciplinaire methode aan de dag

inventarisatie van industriële gebouwen in het Rotterdamse havengebied, Rotterdamse Kunststichting Uitgeverij (Rotterdam), 1982.

²³ VANSTIPHOUT (W.), *Maak een stad: Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Uitgeverij 010 (Rotterdam), 2005, p.213.

²⁴ MEYER (H.), *City and port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, international Books (Michigan), 1999, 424p.

²⁵ DORSMAN (L.), *1600, slag bij Nieuwpoort*, Uitgeverij Verloren, Hilversum, 2000, p. 88 en DUYCK (A.) en UITTERHOEVE (W.), *De slag bij Nieuwpoort: journaal van de tocht naar Vlaanderen in 1600*, SUN, Nijmegen, 2000, p. 103.

²⁶ JACOBS (K.), *Nieuwpoort Sector 1917, de krijger, erpe*, 2008, p. 272.

²⁷ DUMON (R.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, Vonksteen, Langemark, 1989, p. 588.

leggen. Hij voerde zelf archeologische opgravingen en combineerde zijn biologische, geologische en historische kennis om een ruime benadering van een Nieuwpoortse geschiedenis te schrijven.²⁸ Loppens heeft ook onderzoek op hydrobiologisch gebied ondernomen te hebben; zijn biologische belangstelling komt duidelijk naar voor in de werken die hij over Nieuwpoort geschreven heeft.²⁹ Hoewel zijn onderzoek naar de abdij van Ter Duinen bekender is, heeft hij ook de nodige hoeveelheid pagina's over de geschiedenis van Nieuwpoort geschreven en getekend. Zijn schetsen van de kuststreek vormen een uitzonderlijke bron, waarbij vooral zijn kopieën van kaarten uit de verschillende archieven een duidelijk beeld geven van de veranderende kuststreek en haar maritieme netwerken en steden. Vooral ook omdat veel van de originele kaarten uit de rijksarchieven verloren zijn. Het onuitgegeven werk *Nieuport et environ* illustreert de vele interessegebieden van Loppens. Politiek geschiedenis van de kuststreek, een geografische evolutie van het kustlandschap, de eerste kustbewoning, economische connecties van Nieuwpoort met de andere steden en de fauna en flora zijn maar een aantal van de onderwerpen die hij er in aanhaalt. Hij heeft het echter nooit in een samenhangend geheel kunnen brengen, waardoor het een opsomming van zijn kennis is zonder enige structuur. Vermeldenswaardig is ook dat hij één van de zeldzame auteurs is die de openbare werken en de veranderingen van de stedelijke infrastructuur van Nieuwpoort besprak. Zijn inspiratie haalde hij duidelijk uit de kroniek van J.B. Rybens en het oud archief van de stad Nieuwpoort. Zowel de werken aan de kaai, bouwevoluties van de vuurtorens, de verschillende dijken en de constructies van de sassen en sluizen te Nieuwpoort komen allemaal kort aan bod.³⁰

Roger Degryse behoort tot de groep auteurs die ook de aandacht verlegde naar de haven van Nieuwpoort en niet hoofdzakelijk over het politieke aspect van de stad sprak. Zijn bijdrage aan de reeks *Belgische steden in reliëf: plannen opgenomen door Franse militaire ingenieurs* geeft een gedetailleerd beeld weer van de ruimtelijke invullen van de haven en de stad aan het einde van de 17^{de} eeuw. Hier bespreekt hij de maquette van Nieuwpoort die in opdracht van Lodewijk

²⁸ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee, het duingebied van Nieuwpoort tot De Panne*, Lannoo (Tielt), 1992, pp. 48-50.

²⁹ LOPPENS (K.), *les Bryozoaires d'eau douce*, 1908, 23 p.

³⁰ RAB, LOPPENS (K.), *Nieuport et environ*, 422 p. LOPPENS (K.), "Sluizen en vaarten van Nieuwpoort in de 15^{de} eeuw", in: *Biekorf*, Vol 44, 1937, pp. 125-131. LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieuwpoort.*, Kunstlaboratorium (Koksijde), 1953, 98 p. LOPPENS (K.), "De oude vuurtorens van Nieuwpoort", in: *Biekorf*, nr. 7-8, 1937, pp. 169-175. LOPPENS (K.) "Le village enseveli de Nieuwe Yde dans les dunes d'Oostduinkerke", in : *Bulletin de la société d'Anthropologie de Bruxelles*, 1930, pp. 100-105., LOPPENS (K.) De Westsluis van Nieuwpoort. *Biekorf*, 1936, nr. 10 pp. 232-237

XIV gemaakt werd.³¹ Het oeuvre van Degryse kan met publicaties als ‘*De laatmiddeleeuwse haringvisserij*’, ‘*De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort: een havenstad en omgeving in westelijk Vlaanderen tot 1386*’ en ‘*De maritieme aspecten van de Keure van Nieuwpoort van 1163*’ maritiem beschouwd worden waarbij de relatie tussen onder andere de zee en de mens, de zee en het land, de haven en de stad naar voren komt.³²

4 Nieuwpoortse stadsrekeningen

Eerst en vooral dient er een verduidelijking gemaakt te worden over de Nieuwpoortse stadsrekeningen. De connectie en de wederzijdse economische invloed die de haven en de stad op elkaar uitoefenden zal in de loop van de thesis duidelijk worden, maar is vooral ook zichtbaar in deze stedelijke rekeningen. In de bijlage vertoont de grafiek van de totale inkomsten en uitgaven van deze kuststad een op het eerste zicht conjuncturele beweging. Deze ups en downs vallen enerzijds te verklaren via de politieke gebeurtenissen, maar anderzijds ook door de economische gesteldheid van de haven. Voor we deze aan de kwalitatieve bronnen koppelen dient er eerst een uitweiding gegeven te worden over hoe de stedelijke financiën in het 18^{de} eeuwse Nieuwpoort tot uiting komen in de stadsrekeningen en hoe ze geïnterpreteerd kunnen worden.

Reeds in de inleiding viel te lezen hoe de stadsrekeningen methodologisch voor deze thesis gebruikt zijn. Dit hoofdstukje bouwt daar deels op verder en geeft meer uitleg over de opbouw en structuur van de Nieuwpoortse stadsrekeningen en welke kritieken erop van toepassing zijn. Daarna volgt er een inhoudelijke beknopte analyse van de stadrekeningen waarbij

³¹ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort doorheen kaarten en rekeningen: Financiering van een vestingstad (17^{de}-18^{de} eeuw)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, 2006, Promotor: J. Parmentier, p. 16.

³² DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden in reliëf: plannen opgenomen door Franse militaire ingenieurs XVIIe-XIXe eeuw*. Brussel, pro civitate, 1965, 52p. ; DEGRYSE (R.), *De maritieme aspecten van de keure van Nieuwpoort van 1163*. S.l., s.n., 1968, 12p. ; DEGRYSE (R.), ‘s Gravendomein te Nieuwpoort’, in: *Handelingen van het Genootschap Société d’Emulation*, Vol. 85, 1948, pp. 70-105; DEGRYSE (R.), ‘De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust en nabijgelegen Noordzee-oeveren.’ *Handelingen van het Genootschap Société d’Emulation*, Vol 36 en 37, 1982 en 1983, pp. 39-79 en 45-86. ; DEGRYSE (R.), ‘Van koggen en koggeschepen in Vlaanderen en elders, 12^{de} en 15^{de} eeuw’, in: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, Vol. 129, nr. 1-2, 1992, pp. 65-93. DEGRYSE (R.), Oude en Nieuwe havens van het IJzerbekken in de Middeleeuwen, *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, Brugge, 1947, pp. 5-40. ; DEGRYSE (R.), ‘De oudste houten kranen in de Vlaamse havens en andere havens (13^{de}-16^{de} eeuw)’, in: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, 1991, pp. 5-46 & 153-187. DEGRYSE (R.), *De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort: een havenstad en omgeving in westelijk Vlaanderen tot 1386*. De Rode Bles (Nieuwpoort), 1994, 194 p. ; DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort tot omstreeks 1302*. Nieuwpoort, Stadsbestuur, 1987, 194p. ; DEGRYSE (R.), *Vlaanderens haringbedrijf in de middeleeuwen.*, Nederlandsche boekhandel (Antwerpen), 1944, 117 p.

gekeken wordt naar de voornaamste inkomsten en uitgaven. Als laatste volgt er een verduidelijking van hoe de stadsrekeningen als bron voor openbare werken aangewend kunnen worden en hoe de infrastructuurwerken, die in de rekeningen vermeld worden, geïnterpreteerd moeten worden.

4.1 *Structuur en Bronnenkritiek*

Algemene kritieken

De stadsrekeningen van Nieuwpoort gaan in het Rijksarchief van Brugge terug tot 1388. Voor het oud archief van Nieuwpoort zijn ze nagenoeg allemaal bewaard, op enkele uitzonderingen na. Voor de 18^{de} eeuw ontbreken de rekeningen van de boekjaren 1787-1788; 1761-1762 en 1752-1753.³³

Het ontstaan van deze stadsrekeningen hangt waarschijnlijk nauw samen met het succes dat de stad Nieuwpoort op dat moment had als koopvaardijhaven. Stedelijke ontwikkeling, nieuwe inkomstenbronnen en ook andere uitgaven brachten een uitgebreidere stedelijke administratie met zich mee die zicht uitte in onder andere de stedelijke financiën.³⁴ Kenmerkend voor deze vroegmoderne rekeningen van een kleine havenstad is dat ze opgebouwd is uit een enkelvoudige boekhouding. Dit betekent dat de rekeningen opgesplitst zijn in een deel voor de inkomsten en een deel voor de uitgaven. Nadeel hieraan is dat het onderlinge verband tussen beide wegvalt. Het is onmogelijk om te achterhalen welke inkomsten aangewend werden om bepaalde uitgaven te financieren.³⁵ Zowel bij de inkomsten als uitgaven is nog een andere onderverdeling gebruikt. Deze rubrieken of posten geven meer uitleg over bepaalde sommen die de stad ontving of uitgaf. Iedere rubriek wordt afgesloten met een eindsom. Op het einde van de rekening worden de totale inkomsten en uitgaven tegen elkaar afgewogen.

Een eerste belangrijke kritiek kan gesteld worden bij de opmaak, kopieerwerk en leesbaarheid van de stadsrekeningen. Hun functie was de overheden een middel aan te bieden om een beeld te verkrijgen en controle uit te voeren op de stedelijke financiën.³⁶ Om deze op te stellen werden alle bewijsstukken van inkomsten en uitgaven aan het eind van een boekjaar verzameld, in één register opgetekend en geordend onder verschillende categorieën of

³³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3782-3872 – Rekeningen van de stedelijke ontvangsten en uitgaven.

³⁴ BOSCH (R.A.A.), *De middeleeuwse Gelderse stadsrekeningen als bron voor sociaal-economisch onderzoek. Kenmerken, mogelijkheden en problemen*, working paper, 2009, p. 3-4.

³⁵ VAN DER HEIJDEN (M.), “Stadsrekeningen, stedelijke financiën en historisch onderzoek”, in: *NEHA-Bulletin*, Vol. 14, nr. 2, 1999, p. 12.

³⁶ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 89.

rubrieken. De samenstelling van een stadsrekening was dus een zaak van overschrijven, waarbij toevallige en moedwillige fouten steeds mogelijk zijn. Dit is dan ook onze eerste kritiek. Het was altijd mogelijk dat er fouten in de bedragen voorkamen.³⁷

Een volgende kritiek is van toepassing op de individuele jaarlijkse rekening. Om deze te kunnen interpreteren moet men in het achterhoofd houden dat dit een jaarlijkse samenvatting was van alle verschillende financiële transacties waar de stad bij betrokken was. Eén transactie in de rekening kon de som zijn van een volledige andere rekening. Zo zijn er van de verpachtingen en rekeningen van openbare werken in het rijksarchief van Brugge, binnen het bestand van het oud archief van de stad Nieuwpoort, nog aparte rekeningen te vinden. De inkomsten die in de stadrekeningen te vinden waren omtrent verpachtingen waren hiervan een samenvatting.

De leesbaarheid, de nauwkeurigheid en de structuur van de stadrekening hing af van de rentmeester. In extremis kan gezegd worden dat de stadsrekeningen an sich de privéboekhouding was van de rentmeester of boekhouder die een verantwoording aflegde voor hun financieel beheer van het afgelopen jaar.³⁸ Een stadrekening moeten dus in principe steeds in zijn context, tijd en vooral met de schrijver in het achterhoofd geïnterpreteerd worden. Toch worden de stadsrekeningen in veel studies op een andere manier geordend in functie van de vraagstelling, zoals hier ook gedaan is. Reken- en inhoudelijke fouten in de rekeningen kwamen regelmatig voor, en de structurering was duidelijk een formaliteit: de invulling van de diverse posten gebeurde naar het inzicht van de rentmeester. De enige controle berustte bij de vorstelijke commissarissen die de rekeningen voorgelegd kregen.³⁹

Bij het lezen en doornemen van de stadsrekeningen moet geweten zijn dat er in de rekening geen scheiding gemaakt wordt tussen privaat en publiek kapitaal. Dat de stad vaak leningen aanging bij particulieren, die in de meeste gevallen ook betrokken waren bij het bestuur van de stad, is hier een voorbeeld van. Dit was geen geïsoleerd fenomeen; het is immers zo dat bestuursleden de stedelijke financiën aanwendden om voordelige investeringen te doen.⁴⁰

³⁷ VERMEIR (R.), "Grote kanonnen en kleine Karels: city-marketing, gemeenteraadsverkiezingen en geschiedenis", in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, Vol 54, 2000, p.7-8.

³⁸ T HART (M.) en VAN DER HEIJDEN (M.), "Het geld van de stad. Recente historiografische trends in het onderzoek naar stedelijke financiën in de Nederlanden", in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, Vol 3, 2006, p.6-7.

³⁹ BOSCH (R.A.A.), *De middeleeuwse Gelderse stadsrekeningen*, p. 13.

⁴⁰ T HART (M.) en VAN DER HEIJDEN (M.), "Het geld van de stad", p.6-7.

inkomsten en uitgaven

Een evolutie over de volledige 18^{de} eeuw van de verschillende categorieën inkomsten en uitgaven, of de verschillende posten, bleek onmogelijk omdat de structuur van de rekeningen in 1763 hervormd werd en alle inkomsten en uitgaven op een andere manier geordend werden. De rekeningen van 1696 tot 1763 waren minder gestructureerd dan deze uit de tweede helft van de 18^{de} eeuw. Om hiervan een voorbeeld te geven: de rekeningen van de eerste helft van de 18^{de} eeuw hadden minstens 17 soorten ontvangsten, waarvan twee maal extraordinair, een aparte rubriek voor verbruiksbelastingen van bier en wijn in Lombardsijde, bier verkocht bij Nieuwpoortse taveernes, Engels bier verkocht in Nieuwpoortse taveernes, de inkomsten uit de invoer van bier en wijn,..... Al deze verschillende heffingen op bier en wijn werden in de stadsrekeningen van de eerste helft van de 18^{de} eeuw in een aparte rubrieken gecatalogeerd. Naast de bier- en wijnacijnzen waren er ook nog andere verbruiksbelastingen op bijvoorbeeld zout, zeep, haring, azijn,... Deze vielen in de stadsrekeningen onder de subcategorieën stadstollen. Maar onder deze post zijn er ook nog accijnzen op bier, wijn, likeur en brandewijn en de andere verbruiksbelastingen te vinden. Dit illustreert nogmaals dat de stadsrekeningen niet altijd correct ingevuld werden.

Om deze belastingen te mogen heffen had de stad nood aan een vorstelijk octrooi of vergunning. Dit octrooi verleende de stad een recht dat onder andere omstandigheden onder de domaniale of regale macht van de vorst stond. Voor iedere stad waren ze specifiek en tijdelijk, maar meestal werden deze gewoon verlengd.⁴¹ In ruil hiervoor moest er ook een betaling gebeuren vanuit de steden aan de vorst. In de Nieuwpoortse stadsrekeningen kan dit gevonden worden in de rubriek “*uitgeven ende betaelijngen gedaen jegen den voorschreven ontfanck*”.⁴² Op deze manier kon de vorst op een indirecte wijze meehelpen aan de financiering van infrastructuurwerken. In periodes waarin de stad te maken had met grote uitgaven, kon de vorst immers toestemming geven om nieuwe of hogere belastingen te innen.⁴³

Investerings in stedelijke verdedigingen zullen een belangrijke stimulans gevormd hebben voor de uitbouw en ontwikkeling van stedelijke financiën. Deze omvangrijke investeringen waren enkel mogelijk door een efficiënter en uitgebreider belastingsysteem. Bij de uitgaven werd dan ook veel aandacht besteed aan de renten die men aan bepaalde instituten schuldig

⁴¹ LENDERS (P.), “Fiscale octrooien en pachten te Gent na 1750”, in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, Vol. 36, 1983, p. 180-181.

⁴² RYCKBOSCH (W.), “Tussen Gavere en Cadzand, De Gentse stadsfinanciën op het einde van de middeleeuwen (1460-1495)” in: *Verhandelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol. 31, 2007, p. 30-31.

⁴³ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 89.

was. Tot halverwege de 18^{de} eeuw zijn er zelfs nog betalingen terug te vinden van een lening die in de jaren 80 van de 16^{de} eeuw waren aangegaan. Vermoedelijk ging het hier om de leningen die de stad aanging voor de verbetering van de militaire versterkingen van de stadsomwallingen en de verschillende forten die in deze periode gebouwd zijn. Fort Triniteyt bevond zich op het grondgebied van Nieuwpoort, net zoals het fort van de kleine vierboete die ter verdediging van de Oostendse calvinistische aanvallen gebouwd werden. In de rekeningen werd enkel melding gemaakt van “renten lopende den pennijnck 16 die de stad van den disch heeft opgenomen ten jaere 1580, 1581 ende 1599”, “ander uijtgeven gedaen van renten die de stad opgenomen heeft ten jaere 1580” en “ander uijtgeven gedaen van de losselijcke ende erfvelijcke renten opgenoomen bij de stad ten jaere 1580”. Deze schulden werden afbetaald middels diverse belastingheffingen, zoals stedelijke accijnzen. Vooral de bier- en wijn accijnzen maakten deze terugbetaling mogelijk.

In de jaren 60 van de 18^{de} eeuw was deze indeling duidelijk verouderd. Verschillende inkomsten bestonden niet meer, maar kwamen toch nog in de rekening voor ‘ter memorie’. Ook verschillende renteposten die reeds lang afbetaald waren kwamen nog steeds voor maar werden gewoon niet meer ingevuld. Vanaf 1763 maakten ze gebruik van nieuw rubrieken en het aantal posten halveerde minstens, dit om meer duidelijkheid te scheppen in de verschillende soorten inkomsten en uitgaven. Alle inkomsten werden gereorganiseerd, nieuwe rubrieken werden gevormd en de verouderde verdwenen. De ‘kleine accijnzen’ kwamen onder eenzelfde rubriek en alle heffingen op bier en wijn in een andere. Zo werd het ook duidelijker wanneer het precies ging over verbruiksbelastingen of handelsbelastingen op invoer of uitvoer van een bepaald product.⁴⁴

Een ander voorbeeld van de veranderende structuur kan gezien worden in het loon van de vuurtorenwachters en de loodsen. Aanvankelijk werden deze bij de “*Uutgheven ende betaliynghen rakende den duycker ende andere wateren*” gerekend, maar voortaan waren ze te vinden bij de “*vierde rubrique van uytgeven van wedden pensioenen ende gagien van diversche personen in dienste van de stad*”.

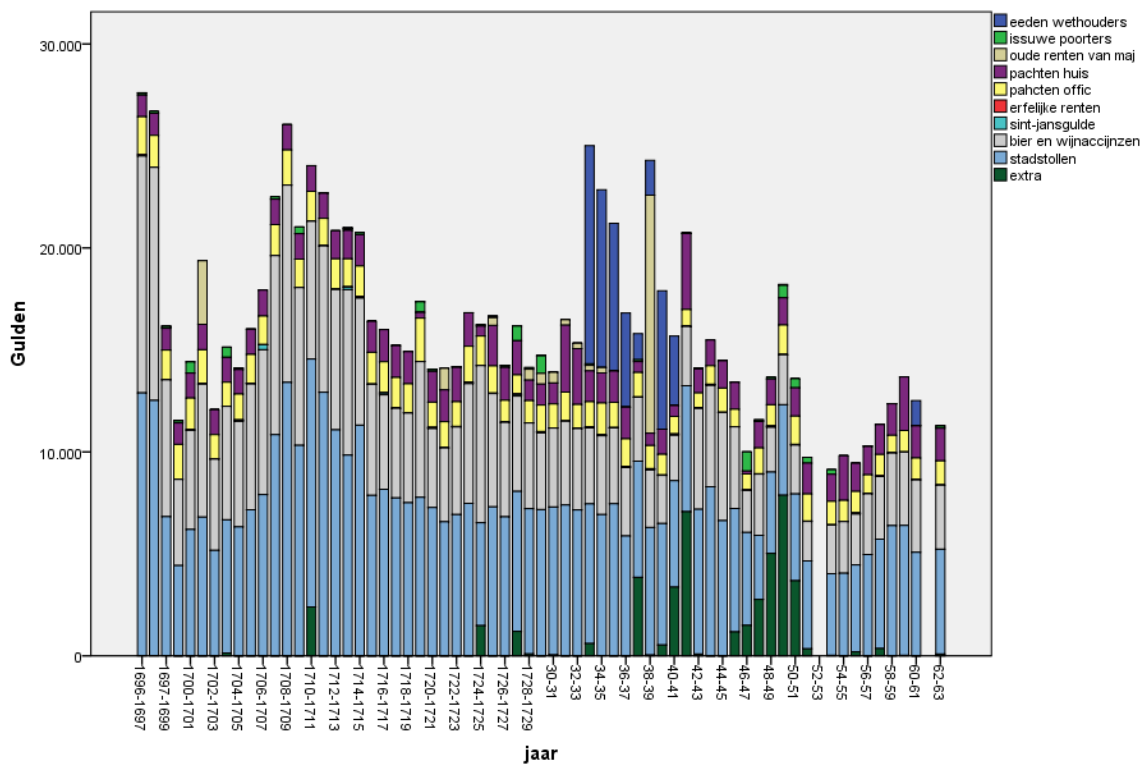
Een mogelijke verklaring voor de veranderende structuur kan gezocht worden in het ontstaan van de *Jointe voor Besturen en Subsidiezaken*. Deze werd in 1764 in Brussel opgericht ter vervanging van de *Jointe voor de afhoring van de rekeningen*. Haar taak was onder andere het

⁴⁴ T HART (M.) en LIMBERGER (M.), “Staatsmacht en stedelijke autonomie: het geld van Antwerpen en Amsterdam (1500-1700)”, in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, Vol. 3, 2006, p. 44.

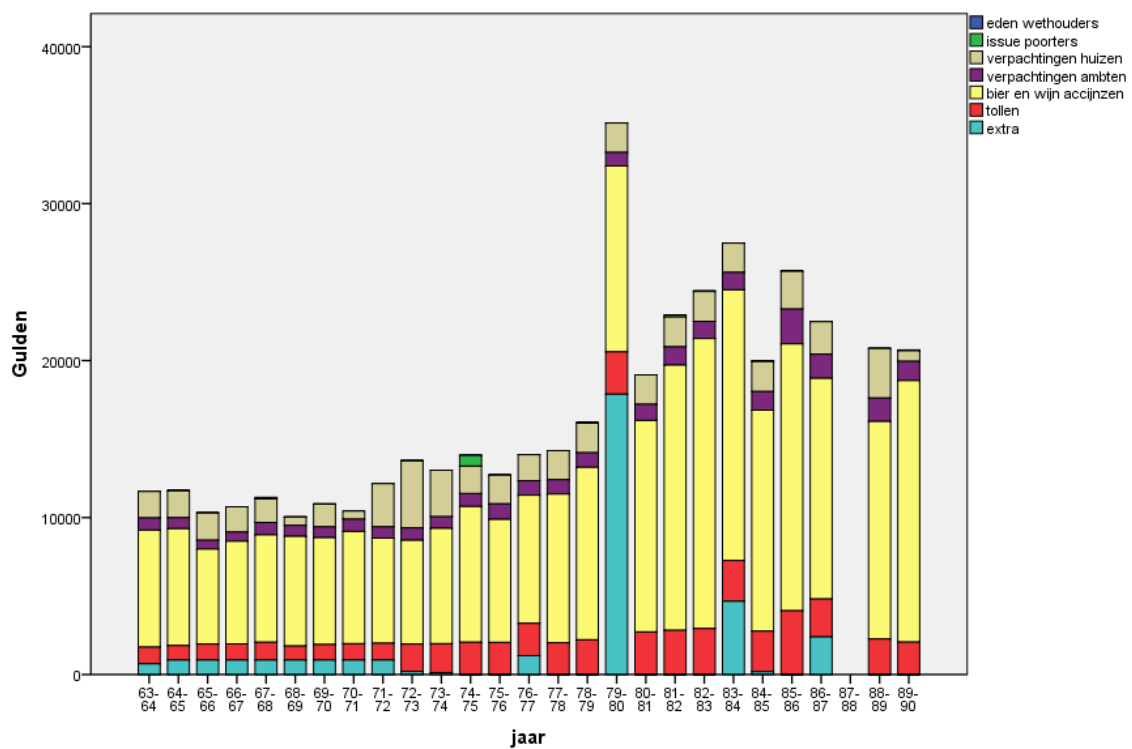
toezicht en de controle op de lokale financiën, inspectiereizen, misbruiken op te sporen en hervormingen in door te voeren.⁴⁵

⁴⁵ VERMEIR (R.), *cursus bij opleidingsonderdeel heuristiek vroegmoderne tijd*, 2010-2011, p. 83.

4.2 De inkomsten



grafiek 1 Alle inkomsten van de eerste helft van de 18de eeuw (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekeningen nr. 3781-3846)



grafiek 2 Alle inkomsten van de tweede helft van de 18de eeuw (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekeningen nr. 3847-3873)

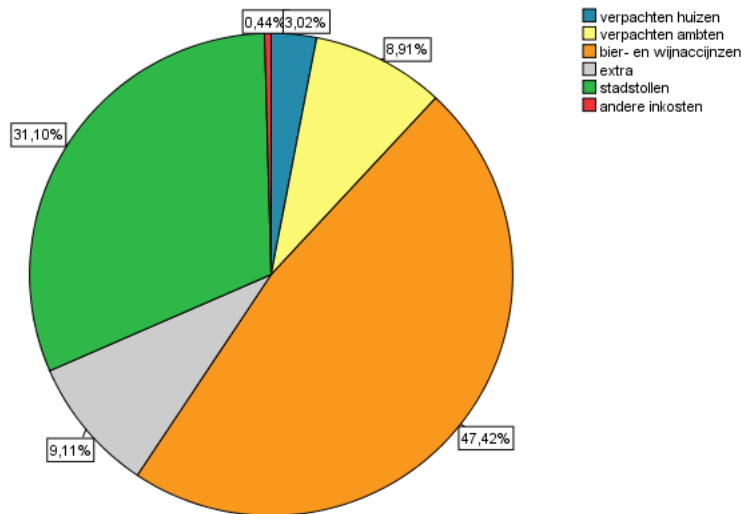
Bovenstaande grafieken geven duidelijk de structurele verschillen tussen de rekeningen van 1696-1763 en de volgende weer. De belangrijkste inkomsten van de stad Nieuwpoort zijn afkomstig uit verbruiksbelastingen en zijn bijgevolg sterk afhankelijk van de stedelijke demografie en de economische welgesteldheid van de stad. R. Degryse schatte het bevolkingsaantal van de stad in de 18^{de} eeuw rond de 3000 personen, terwijl dat de teller een jaar geleden op 11367 stond.⁴⁶

Accijnzen zijn de belastingen op zowel invoer, uitvoer, handel en verbruik van goederen.⁴⁷ De bieraccijnzen vormden de grootste inkomstenbron voor de stad Nieuwpoort gedurende de 18^{de} eeuw. Bier vormde een deel van het dagelijkse consumptiepatroon van de gewone mensen, vandaar dat de belastingdruk op hen veel hoger lag dan op de welgestelden van de maatschappij. Ten eerste werd er bij de taveernes op de inkoop van wijnen taksen geheven. Op de inkoop van wijn ter waarde van 2 gulden moesten er 3 stuivers afgegeven worden volgens het octrooi van de “40 pennijnck”. Ten tweede werd het verbruik van bier belast. De taksen op de consumptie van “*de groote ende cleene bieren*” lag vast volgens hetzelfde octrooi van de penning 40 . Ten derde ontving men inkomsten uit de invoer en uitvoer van alcoholische dranken. Op de invoer van buitenlands bier werd er op ieder ton 8 stuivers gerekend, op de uitvoer van Engels bier 3 stuivers. Op de uitvoer van bier van andere herkomst werd 5 stuivers gerekend. Naast de heffingen op invoer en uitvoer van buitenlandse bieren werden deze ook voor de consumptie anders belast. Op Engels bier werd maar liefst 5 ponden parisis gevraagd bij de “*weerden en taverniers*”, voor “*inlands bier*” was dit 3 stuivers. Lombardsijde, die onder de jurisdictie stond van de stad Nieuwpoort moest ook de nodige belastingen afgeven. Ook hier waren de verbruiksbelastingen op bier en wijn de belangrijkste. De uitbaters van de plaatselijke taveernes werden op dezelfde manier belast als deze van de stad.

⁴⁶ PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, “ Gemeenten, Bevolkingscijfers West-Vlaanderen”, in: http://www.west-vlaanderen.be/provincie/beleid_bestuur/gemeenten/Pages/bevolkingscijfers.aspx, laatst geraadpleegd 29/07/2013. DEGRYSE (R.), “s Gravendomein te Nieuwpoort”, p 75.

⁴⁷ KAPPELHOF (T.), “De stedelijke financiën van ’s-Hertogenbosch en Brede onder de Republiek. Aspecten van het financieel-economisch beleid van twee steden in de periferie”, in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, Vol 3, 2006, p. 103.

Grootste inkomsten van het jaar 1724-1725



De 0,44% van andere inkomsten bestaat uit "eeden wethouders", "issuwe poorters", "oude renten aan de majesteit", "erfelijke renten" en "de sint-jansgulde"

grafiek 3 de grootste inkomsten van het jaar 1724-1725 (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekening, nr. 3809)

De bier en wijn accijnzen zorgden voor de grootste inkomstenbron gedurende de volledige 18^{de} eeuw, hoewel ze zelf ook wel grote schommelingen vertoonden. Voor het jaar 1724-1725 is in het cirkeldiagram duidelijk te zien dat de bier- en wijnaccijnzen voor maar liefst 47% van de inkomsten van de stad zorgde.

Na de bier- en wijnaccijnzen volgen de inkomsten die uit de stadstollen afkomstig zijn. Dat de invulling van de verschillende rubrieken niet altijd juist gebeurde komt ook hier naar voor. Voor de inkomsten van 1724-1725 bijvoorbeeld zijn in de post "ontfanck van de generale middelen gejoint tot soulagement van generale lasten die de stad jaerlijcx draeght", die een totaalopbrengst van 4236 gulden had, 3519 gulden te vinden die afkomstig waren uit taksen op het verbruik van brandewijn.⁴⁸ Vandaar dat grafiek 1 de indruk geeft dat er ook veel inkomsten uit de stadstollen kwamen, in feite waren dit ook voor een groot deel inkomsten uit de bier- en wijntaxen. Grafiek 2, uit de tweede helft van de 18^{de} eeuw, geeft een realistischer weergave van de verdeling van inkomsten tussen bier en wijn en de andere.

Uit grafiek 1 en 2 is te zien dat de derde plaats ingenomen wordt door de inkomsten van verpachtingen van onroerende goederen, of de inkomsten die men haalde uit stedelijke

⁴⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekening nr. 3809.

domeinen. Deze bleven gedurende de 18^{de} eeuw vrij constant. Daarna komen de verpachting van ambten en ambachten.

Verpachtingen van ambten en ambachten waren een algemeen verspreid fenomeen in de vroegmoderne tijd. Deze ambten werden onderling toegewezen en de burgemeesters en de schepenen van de stad Nieuwpoort behoorden dan ook tot de rijksten van de stad. Verder zal nog duidelijk worden dat deze bestuursleden optraden als leveranciers van goederen, bouwheren van openbare werken en pachters van bepaalde accijnzen. Daarnaast waren het ook deze personen die leningen aan de stad gaven, met natuurlijk de zeer voordelige interesten die ze erbij konden regelen. Ze bevonden zich dan ook op de juiste positie om deze tarieven te bepalen. Hieruit blijkt duidelijk de verweving van privaat en publiek belang in de stadrekeningen en daarbij dus ook de vermenging van private en stedelijke financiën of investeringen.⁴⁹

Inkomsten van issuerecht en de eden van de wethouders tellen niet zo veel mee hoewel de inkomsten uit de eden van de wethouders voor de jaren 30 van de 18^{de} eeuw om onbekende redenen uitzonderlijk hoog waren. Isuerechten waren heffingen die golden voor de poorters van de stad maar droegen over het algemeen niet veel bij aan de totale inkomsten.⁵⁰

Er is al een aantal keer sprake geweest van de verpachting van bepaalde accijnzen. Het was inderdaad zo dat naast de verpachting van ambten en onroerende goederen ook de inning van taksen in sommige gevallen aan derden overgelaten werd in ruil voor een vastgelegd bedrag.

“De andere generale middelen op de wijnnen met d’effouragie sijn verpagt aen s. Pieter Vroome soo wel de gonne gesleten binnen dese stadt, als degonne ghesleten te palinckbrugge voor het jaer ghefallen ultimo april 1740 om de somme van Ilc XLVI g XII st”⁵¹

De bovenstaande inkomst is terug te vinden in de stadsrekening van het jaar 1740-1741 onder de categorie van de “*generale middelen en stadstollen*”. Hieruit blijkt duidelijk een ander element van de stedelijke accijnzen of belastingen. Ze werden namelijk uitbesteed aan derden of verpacht. Deze personen kunnen gezien worden als ondernemers of personen die over een aanzienlijk kapitaal beschikten. Ze inden deze belastingen en zorgden dat ze hierop winst

⁴⁹ T HART (M.) en LIMBERGER (M.), “Staatsmacht en stedelijke autonomie”, p. 69-70. VAN DER HEIJDEN (M.), “stedelijke bestuursstructuur en geldleners in nederlandse steden 1550-1650”, in: *Tijdschrift voor Sociaal en Economische Geschiedenis*, Vol. 3, 2006, p. 118-119.

⁵⁰ T HART (M.) en LIMBERGER (M.), “Staatsmacht en stedelijke autonomie”, p. 68.

⁵¹ Stadsrekening van 1740-1741

konden maken.⁵² Het bedrag dat ze aan de stad betaalden weerspiegelde niet het verbruik van deze producten in een jaar. Deze ‘lumpsum’ die de pachters aan de stad betaalden, is een schatting gebaseerd op de conjunctuur en de bevolkingsevolutie.⁵³ Naast de inkomsten die men hieruit kon halen werden de personen in kwestie ook vrijgesteld van diezelfde taks.⁵⁴

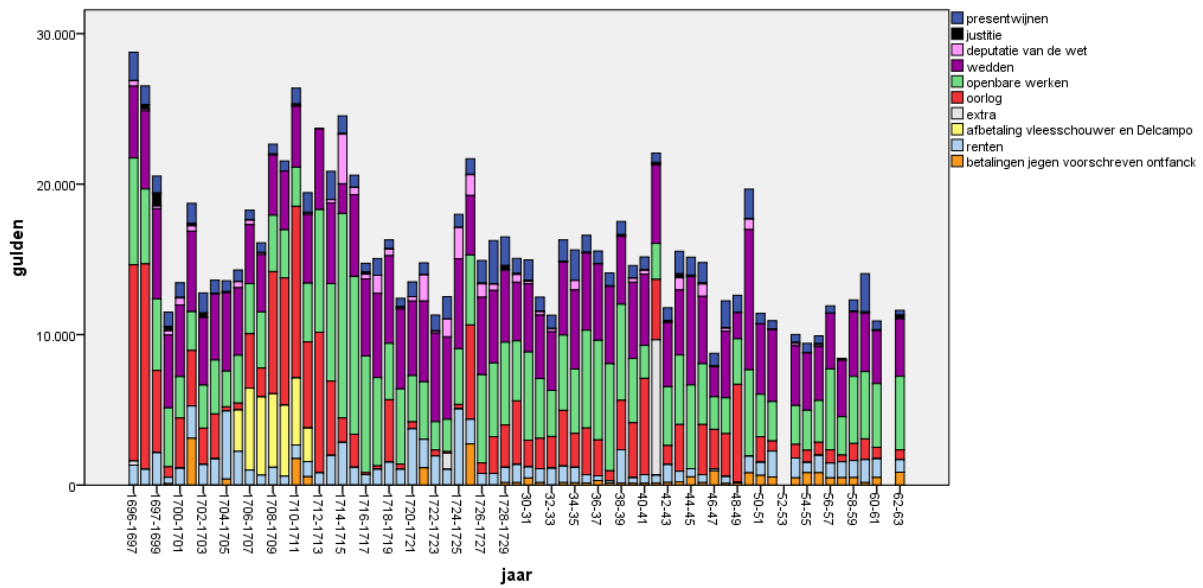
Bij enkele uitzonderlijke jaren zijn er hoge inkomsten uit “*extraordinaire zaken*”. Hier komen we later op terug aangezien dit in de meeste gevallen de financiering vanuit hogere instanties omvat.

⁵² CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p.124.

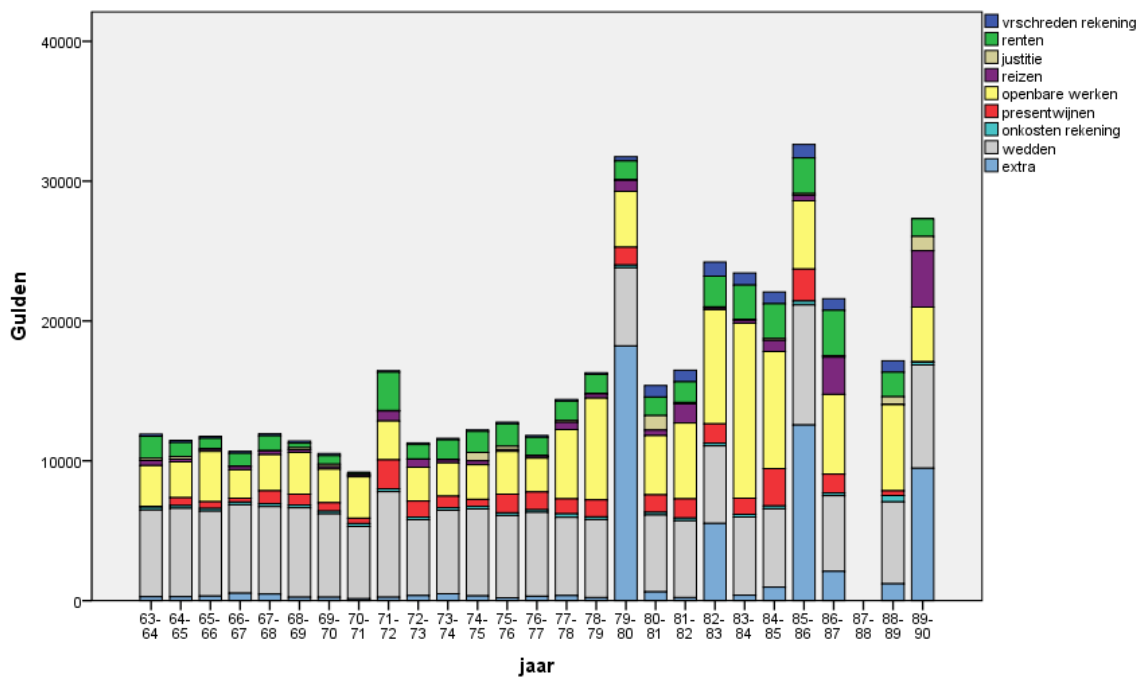
⁵³ SERRUYS (M.W.), *Oostende en de Oostendse Compagnie. Het economisch effect van koloniale zeehandel op een Zuid-Nederlandse havenstad tussen de Spaanse en de Oostenrijkse Successieoorlog (1713-1745)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, KULeuven, Promotor: E. Buyst, 1999, p. 55.

⁵⁴ LENDERS (P.), “Fiscale octrooien en pachten te Gent, p. 190.

4.3 De uitgaven



grafiek 4 Alle uitgaven van de eerste helft van de 18de eeuw RAB, (Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekeningen nr. 3781-3846)



grafiek 5 Alle uitgaven van de tweede helft van de 18de eeuw (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekeningen nr. 3847-3873)

In deze grafieken is te zien dat de uitgaven min of meer gelijk lopen met de inkomsten. De laatste jaren van de 17^{de} eeuw lijken voorspoedige jaren te zijn, evenals de periode van 1709 tot 1719 en het einde van de 18^{de} eeuw. Wat de invloed van de haven op deze conjunctuur is, wordt behandeld in de volgende hoofdstukken.

De grootste uitgavenposten van de stad waren betalingen voor openbare werken en de wedden van wethouders. In het begin van de 18^{de} eeuw ging ook nog een aanzienlijk aandeel van de stadsfinanciën naar het onderhoud van de garnizoenen en het oorlogswezen. Maar deze rubriek verdween in de tweede helft van de 18^{de} eeuw. Tot 1713 kan dit verklaard worden door de diverse oorlogen die in de streek plaatsvonden. Het eerste barrièretraktaat dat opgesteld werd in het teken van de Vrede van Rijswijk zorgde voor een reeks steden die een buffer moesten vormen tegen Franse invallen. Het waren Republikeinse troepen die hier geplaatst werden op kosten van de Zuidelijke Nederlanden. Nieuwpoort was één van die garnizoenssteden.⁵⁵ De dood van de Spaanse koning in 1700 zorgde er echter voor dat de Spaanse Nederlanden overgingen naar Filips van Anjou, kleinzoon van Lodewijk XIV. Het duurde niet lang of de Staatse troepen moesten de garnizoenssteden verlaten en werden vervangen door Franse troepen. Nieuwpoort bleef in Franse handen tot 1713, wanneer de alliantie tussen Groot-Brittannië, de Republiek en de Oostenrijkse keizer de overhand haalden. Het derde Barrièretraktaat dat bevestigd werd na de Vrede van Utrecht creëerde opnieuw een aantal garnizoenssteden, maar Nieuwpoort maakte hier geen deel meer van uit.⁵⁶ De economische en politieke beperkingen die het traktaat met zich mee bracht hadden echter wel hun effect op de Nieuwpoortse haven. Maar meer hierover later.⁵⁷

Een ander opmerkelijke uitgavenpost die in het oog springt is die van de presentwijnen. Ze kunnen eigenlijk als een aanvulling gezien worden op de post van “wedden aan wethouders”. Presentwijnen werden aan de stedelijke functionarissen of aan eerbare bezoekers van de stad geschonken. Enerzijds vormden ze een aanvulling op het loon van deze functionarissen, anderzijds benadrukten ze ook de contractuele relatie tussen werkgever en werknemer.⁵⁸

Van 1705 tot 1712 is er een uitzonderlijke uitgavenpost te zien. Dit vormt een mooi voorbeeld van de belangenvermenging die zich in de stedelijke administratie voordeden. Het gaat hier over de terugbetaling van een lening die de stad aangegaan heeft bij de heren De Vleeschauwer

⁵⁵ Ath, Bergen, Charleroi, Kortrijk, Luxemburg, Namen, Nieuwpoort en Oudenaarde DE SCHRYVER (R.), “De eerste Staatse Barrière in de Zuidelijke Nederlanden (1697-1701)”, in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 18, 1963-1964, 67-73.

⁵⁶ Het tweede Barrièretraktaat van 1709 deed het aantal steden toenemen, maar de definitieve uitvoering kwam bij het derde traktaat te liggen dat Namen, Doornik, Menen, Waasten, fort Knokke, Ieper en Veurne werden als Barrièresteden ingerichtte

⁵⁷ DE BACKER (T.), *Het uitvoeren van verdragen. De Vrede van Utrecht, Rastadt en Baden en de Oostenrijkse Nederlanden (1713-1731)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, KULeuven, Promotor: R. Lesaffer, 2007, pp 55-62. VAN NIMWEGEN (O.), “The Dutch Barrier. Its Origins, Creation and Importance for the Dutch Republic as a Great Power, 1697-1718”, in: *DE JONGSTE (J.A.F.) en VEENENDAAL (A.J.), eds, Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720. Politics, War and Finance*. Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (Den Haag), 2002, pp. 165-166.

⁵⁸ RYCKBOSCH (W.), “Tussen Gavere en Cadzand”, p. 81.

en Del Campo. Belangrijk hierbij om te weten is dat ze respectievelijk burgemeester en baljuw van de stad waren. Bovendien had de Vleeschauwer baat bij een restauratie van de haven daar hij ook actief was in de koopvaardijwereld. Dit vormt een casus van zowel privaat initiatief als een stedelijke financiering in de Nieuwpoortse haven. Verderop gaan we er dieper op in.

Ook de extraordinaire uitgaven bepaalden in de tweede helft van de 18^{de} eeuw de conjunctuur die in de rekeningen zichtbaar is, maar opnieuw gaat het hier om financiering van havenwerken. Bijgevolg komen ze ook later aan bod.

4.4 Openbare werken in de stadsrekeningen

Stadsrekeningen zijn uitstekende bronnen voor een brede waaier aan historisch onderzoek. Bijvoorbeeld voor een studie naar de sociale en economische aspecten van een stad, zoals Raymond van Uytven aantoonde in zijn onderzoek van de Leuvense stadsfinanciën.⁵⁹ Marjolein 't Hart en Manon van der Heijden geven in hun artikel, *Het Geld van de Stad*, een beknopte historiografische evolutie van onderzoek met stadsrekeningen en wijzen ook op de mogelijkheden die deze documenten aanbieden. Deze bronnen geven een inzicht in de evolutie van onder andere prijzen, lonen, openbare werken en armenzorg. In zeldzame gevallen kunnen er zelfs beschrijvingen terug gevonden worden van processiereuzen, nieuwe klokken of een nieuw horloge dat aan de vestingmuren geplaatst werd.⁶⁰ De meeste onderzoeken op basis van stadsrekeningen hebben een institutioneel beleidsmatige, economische of sociaaleconomische benadering. In mindere mate gaat het om onderzoek naar stedelijke criminaliteit, milieugeschiedenis, kunstgeschiedenis of andere, hoewel de stadsrekeningen ook hiervoor uitstekende bronnen zijn.⁶¹ Studies naar financiering van stedelijke infrastructuur of plaatselijke openbare werken komen niet veel voor. De bekendste werken zijn vooral die van J.P. Sosson die een onderzoek voerde naar de openbare werken van de stad Brugge, van Uytven deed dit voor Leuven, M. Boone voor Gent.⁶²

⁵⁹ VAN UYTVEN (R.), *Stadsfinanciën en stadseconomie te Leuven: van de XIIe tot het einde der XVIe eeuw*, Paleis der Academiën (Brussel), 1961, 723 p.

⁶⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort. Stadsrekening, Nr. 3822. Vermelding en beschrijving van een nieuwe horloge aan de vestingmuur. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekening, nr. 3821, vermelding en beschrijving van de aankoop van nieuwe klokken voor in de "grote torre". Als voorbeeld van een processiereus: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekening, nr. 3839, "Betaelt aen Jacobus van Hove cleermaeker over het cleeden den kermisreuse ten jaere 1754"

⁶¹ 'T HART (M.) en VAN DER HEIJDEN (M.), "Het geld van de stad", pp 3-4.

⁶² 'T HART (M.) en VAN DER HEIJDEN (M.), "Het geld van de stad", p 22. 5. SOSSON (J.P.), *Les travaux publics de la ville de Bruges XIVe-XVe siècles: les matériaux, les hommes*, Crédit communal de Belgique (Brussel), 1977, 375 p. VAN UYTVEN (R.), *Stadsfinanciën en stadseconomie te Leuven*. 723 p. BOONE

'Stedelijke openbare werken' is natuurlijk een ruim begrip dat slaat op alle werken die in en om de stad plaatsvonden en die betaald werden door diezelfde stad. Godelieve Van Aceke lost dit euvel op door een typologie van diverse stedelijke openbare werken voor te stellen. Hierbij dienen we te verduidelijken dat ze dit deed voor de Gentse onderzoekscasus, al lijkt dit ook toepasbaar op Nieuwpoort. Ten eerste waren er de gebouwen die de stedelijke identiteit belichaamden. Voor Gent waren dit de schepenhuisen, het belfort en het vleeshuis, ... In Nieuwpoort kunnen de werken aan de griffie, het stadshuis dat volledig vernieuwd werd en de nieuwe klokkentoren van de Sint-Laurentiuskerk hiervan een illustratie zijn. Als tweede werden de stadsomwallingen, versterkingen en poorten onderscheiden. Hoewel deze ook deel uitmaakten van de beeldvorming en de identiteit van de stad, is het voornamelijk hun militaire functie die ervoor zorgt dat ze als een aparte categorie gezien kunnen worden. De herstellingswerken aan de bruggen en waterwegen van Gent kunnen als een derde groep beschouwd worden. De onderhoudswerken en de investeringen in de Nieuwpoortse haven die in deze thesis bestudeerd zullen worden, behoorden dus toe aan de derde categorie. Daarnaast kunnen er ook wegenwerken waargenomen worden. Deze zijn een terugkerend jaarlijks fenomeen in de Nieuwpoortse stadsrekeningen, zeker vanaf de tweede helft van de 18^{de} eeuw. Ze werden er vermeld als "*Kalsiede*", wat tegenwoordig beter bekend staat als de kasseiwegen in de steden. De belangrijkste wegen van Nieuwpoort waren verhard, maar daarnaast bestonden ook nog de zandwegen. Een voorbeeld hiervan was de weg van de stad tot aan de vuurtoren. Tijdens werkzaamheden moesten de materialen per boot vervoerd worden langs de havengeul omdat deze weg zich in te slechte staat bevond. Ten slotte was er nog een laatste categorie waar de speciale en uitzonderlijke werken aan de stad toebehoorden. Zoals de werken aan het horloge aan de vestingmuur bij de kaai.⁶³ De typologie van Van Aceke is bijgevolg ook toepasbaar op de Nieuwpoortse onderzoekscontext.

Qua organisatie van openbare werken kan er onderscheid gemaakt worden tussen twee soorten werkzaamheden. Ten eerste was er het taswerk waarbij de stad de bouwopdrachten aan een aannemer uitbesteedde. Dit kon op twee manieren gebeuren. Soms stelde de stad iemand aan. Als dit niet het geval was werd de opdracht uitbesteed aan diegene die het werk voor de goedkoopste prijs wilde uitvoeren. Het was een manier voor de stad om de prijzen zo laag mogelijk te houden. Eigenlijk gebeurde dit net op dezelfde manier als wanneer beslist werd wie sommige accijnzen mocht pachten. Een gevolg van beide methodes was dat het enkel

(M.), " Geld en macht: De Gentse stadsfinanciën en de Bourgondische staatsvorming (1384-1453)", in: *Verhandelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol 15, 1990, 260 p.

⁶³ VAN GASSEN (T.), *De ambachten van de metselaars en timmerlieden in laatmiddeleeuws Gent*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: M. Boone, 2012, pp. 92-94.

de kapitaalkrachten van de stad waren die zich hiervoor konden engageren. Anderzijds werden er bij rechtstreekse aanstelling de contacten en kennissen van de bestuursleden van de stad aangeduid. Misbruik en corruptie waren bijgevolg vaak voorkomende fenomenen, en technische vakbekwaamheid was van secundair belang tegenover sociale netwerkrelaties. Een aannemer kreeg een opdracht die hij moest uitvoeren binnen een bepaald bedrag. Hij was op deze manier de bouwmeester en het was zijn taak de opdracht te volbrengen, de grondstoffen aan te kopen, de werktuigen te voorzien en de arbeidskrachten te verzorgen. Het bedrag dat hiervoor nodig was moest in eerste instantie uit zijn eigen zak komen. De stad zou het pas later in zijn geheel of in verschillende schijven terugbetalen. In de stadsrekeningen werden enkel de naam van de aannemer vermeld met het bedrag dat hij hiervoor kreeg en in sommige gevallen ook het werk waar hij voor instond.⁶⁴

Naast taswerk kwam het ook voor dat openbare werken in regie uitgevoerd werden. Hierbij bleef de stad de bouwmeester. Bijgevolg zijn hiervan nauwkeurige opsommingen van de materialen, werknemers en transportkosten terug te vinden in de stadsrekeningen. Het enige nadeel is dat er niet altijd bij staat over welke werken het gaat.⁶⁵

Uit de stadsrekeningen blijkt dat de stad in de meeste van de gevallen optrad als bouwheer van de openbare werken als het om kleine restauratiewerken ging. Grotere ondernemingen werden openbaar in taswerk uitbesteed. Tot 1763 zijn er drie posten die van toepassing kunnen zijn voor openbare werken, namelijk "*ander uutgheven gedaen van leverijnghe van stoffen, keeren, stroy, branthoudt ende andere waren*", "*ander uutgheven gedaen aen timmerlieden, metsenaers ende andere gevroght hebbende voor de stadt*" en "*Uutgheven ende betalijnghen rakende den duycker ende andere wateren*".

Nieuwpoort stond in voor het onderhoud en herstel van de infrastructuurwerken die zich onder haar jurisdictie bevonden. Er waren echter nog veel andere constructies die zich op het grondgebied van Nieuwpoort bevonden, maar waar een andere instantie de verantwoordelijkheid over had en dus de financiële middelen moest voorzien om deze te onderhouden. Een voorbeeld hiervan zijn de verschillende sluizen, dijken en afwateringssystemen die bij Nieuwpoort samenkomen. Restauraties of bouwwerken aan deze komen niet in de Nieuwpoortse stadsrekeningen voor. In de rekeningen vinden we dus enkel die werken terug waar de stad voor instond. Hiertoe behoorde een deel van de havengeul, de

⁶⁴ BOONE (M.), "Geld en macht", p. 103. SOSSON (J.P.), *Les travaux publics*, pp. 189 – 201. VAN GASSEN (T.), *De ambachten*, pp. 105 – 106. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 125.

⁶⁵ VAN GASSEN (T.), *De ambachten*, p. 105.

stadsdijken, de vierboetes, de loodsen, een aantal rijshoofden... Een bijkomende moeilijkheid bij de publieke werken die in de Nieuwpoortse stadsrekeningen vermeld werden, was dat er geen onderscheid gemaakt werd tussen de bouw van nieuwe constructies of herstellingswerken. Voor aanvullende informatie over deze openbare werken, moesten nog andere archiefdocumenten geraadpleegd worden. Dit was het geval voor de herstellingswerken aan de zeehoofden, de vierboete en de kaai.⁶⁶ De stadrekeningen kunnen daarentegen aanwijzingen geven van openbare werken waarvan alle andere documenten in de archieven verloren zijn.

Openbare werken hadden een soort van wederzijdse invloed op het stadsleven. Boone wijst voor middeleeuws Gent op het feit dat publieke werken werkgelegenheid boden, een afzetmarkt creëerden voor grondstoffen en een verbeterde infrastructuur creëerden. In het geval van Nieuwpoort gaf een betere haveninfrastructuur natuurlijk ook een stimulans aan de plaatselijke economie en havenactiviteiten.⁶⁷ Op die manier vormden stedelijke bouwondernemingen een middel om uit economische recessie te treden, maar dit was niet altijd het geval. In tijden van oorlog lagen er ook hogere kosten voor bouwwerken vanwege de herstellingen die men uitvoerde aan de stedelijke infrastructuur die schade opgelopen had.⁶⁸

Het volgende hoofdstuk geeft een historische context van de Nieuwpoortse haven. Er wordt geprobeerd een beeld te geven de ligging en de ontstaanscontext van de haven en hoe ze zich ontwikkeld heeft tot in de 18^{de} eeuw. Zowel economische, politieke als geografische invloeden komen naar voor en wat de belangrijkste eigenschappen zijn voor de haven van Nieuwpoort. Er wordt kort ingegaan op haar succesjaren en welke factoren succes of verval bepaald hebben.

⁶⁶ RYCKBOSCH (W.), *Tussen Gavere en Cadzand*, p 92. En VAN GASSEN T., *de ambachten*, p. 92 RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3127 – bundel akten over werken aan de kaaimuren van de haven. RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3128 – bundel akten over werken aan de rijshoofden of staketsels. RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3130 – bundel akten over werken aan de vuurtoren.

⁶⁷ VAN GASSEN T., *de ambachten*, p. 92 en M. Boone, “Openbare diensten en initiatieven te Gent tijdens de late middeleeuwen”, pp 71 – 114.

⁶⁸ VAN GASSEN T., *de ambachten*, p. 96 en RYCKBOSCH (W.), *Tussen Gavere en Cadzand*, p 94.

5 Een maritieme historische context van een Vlaamse kusthaven

In dit deel wordt een voorgeschiedenis van de Nieuwpoortse haven voorgesteld. De nadruk wordt gelegd op de geologische, economische en politieke gebeurtenissen die de vorming en het belang van de haven beïnvloed hebben. In dit hoofdstuk wordt onder andere een verklaring gegeven voor de vorming van de Nieuwpoortse haven en haar ligging, wat de oorzaak was van haar succes in de 14^{de} en 15^{de} eeuw en hoe het komt dat dit succes nooit meer behaald zou worden.

5.1 *De IJzer: geografie en eerste commerciële activiteiten*

Naast het Zwin en de aangelegde havengeulen van Blankenberge, Zeebrugge en Oostende, is de IJzer de enige natuurlijke toegang tot de zee langs de kustlijn van Duinkerke tot de Westerschelde. 2000 jaar geleden bepaalden stormvloedde de vorming van de Belgische kust. De beschermende duinengordel werd overspoeld en de kustlijn verplaatste zich verder landinwaarts. Deze zogenaamde transgressies hielden enkele honderden jaren aan. Het was in deze periode dat het IJzer estuarium en het verloop van de rivier hun oorsprong vonden. Tussen de 8^{ste} en de 11^{de} eeuw trok de zee zich opnieuw terug en werd er een nieuwe duinengordel gevormd. In deze periode kan de ontstaanscontext van de eerste dijken en polders geplaatst worden.⁶⁹

In de 11^{de} en de 12^{de} eeuw vonden nog een aantal fasen van overstroming plaats, aangeduid als de Duinkerke III transgressies. Hierdoor overspoelden de duinen rond het IJzerestuarium opnieuw en werd op deze plaats een krekensysteem gevormd. Bedijking en inpoldering vanaf de 11^{de} eeuw legden dit gebied opnieuw droog. De IJzermonding bestond op die manier op het einde van de 13^{de} eeuw enkel nog uit twee geulen, het vloedgat en de lombardiekreek, die van elkaar gescheiden waren door een zandbank. De volgende eeuwen gaven inpolderingen, bedijkingen, rechttrekkingen, baggeringen en oeververdedigingswerken de IJzer zijn huidige vorm.⁷⁰

⁶⁹ PROVOOST (T.), “De IJzer: een kleine stroom met een groot verleden”, in: *Water: Tijdschrift over Waterproblematiek*, Vol. 16, nr. 97, p.233-237.

⁷⁰ PROVOOST (T.), “De IJzer: een kleine stroom met een groot verleden”, p.237-238

De stad Nieuwpoort ontstond in de tweede helft van de 12^{de} eeuw, maar reeds een aantal eeuwen vroeger was er een intense internationale handel merkbaar langs de IJzerstroom. De eerste commerciële havenactiviteiten op de IJzer waren hoofdzakelijk geënt op Ieper. De stad had via de IJzer een rechtstreekse verbinding met de Noordzee en beschikte over een zeehaven geschikt voor zeeschepen en binnenvaartuigen. De belangrijkste handelscontacten verliepen enerzijds met Engeland voor de handel in wol en laken, en anderzijds de Oostzeelanden voor de graanhandel. Maar net zoals de meeste havens van West-Europa hadden de rivieren de Aa, de IJzer en het Zwin te kampen met een verzandingproces. Sint-Omaars, Ieper en Brugge vonden steeds moeilijker directe toegang tot de zee en moesten alternatieven zoeken om hun maritieme rol te behouden. De ontwikkeling van een binnenvaart en de bouw van voorhavens, stroomafwaarts met directe toegang tot zee, zorgden ervoor dat ze hun handelsverkeer op peil konden houden.⁷¹ Ieper ontwikkelde zich hierdoor, net zoals Brugge, tot een binnenhaven.⁷²

De nieuwe IJzerhaven die de handel met Ieper in leven moest houden, was Diksmuide. Zowel Ieper als Diksmuide waren leden van de Londense Hanze, een verbond van steden waardoor handelsbelangen veilig gesteld werden, en namen er na Brugge respectievelijk de tweede en derde plaats in. Binnen deze Hanze werd onder andere wol, zout en vis verhandeld. Ook Veurne speelde in deze handel een rol in de economie van het IJzerbekken en stond via de Venepe in verbinding met de rivier de IJzer.⁷³

Toch was Diksmuide als voorhaven van Ieper ook slechts een tijdelijke oplossing.⁷⁴ De geologische situatie kan vergeleken worden met de verzanding van het Zwin die in dezelfde periode de kop op stak. Dit was een natuurlijk proces dat de mens onbewust versterkte vanwege de aanleg van dijken. Men wou het overstroomde land na de laatste transgressie op de zee terug winnen en men dacht niet aan de gevolgen waarbij het schurende effect van het zeewater in de krekken verloren ging en waardoor verzanding sneller kon plaatsvinden.⁷⁵ Ieper had dus opnieuw nood aan een nieuwe voorhaven om zijn commerciële activiteiten in leven te houden. Dit werd Nieuwpoort, in 1163 door Filips van de Elzas gesticht. De graven van de Elzas

⁷¹ASAERT (G.), VAN BEYLEN (J.) en JANSEN (H.P.H.) ed, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden: Deel 1. Prehistorie, Romeinse tijd, middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw*, De Boer Maritiem (Bussum), 1976, pp. 42-51.

⁷²DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom: de IJzer*. Lannoo (Tielt), 1996, p. 66.

⁷³DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom: de IJzer*. Lannoo (Tielt), 1996, p. 66 voor meer informatie over het netwerk van de Hanzesteden en hun handel wordt verwezen naar BRAND (H.) en KNOL (E.) eds, *Koggen, Kooplieden en Kantoren: De Hanze, een praktisch netwerk*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), 2009, 227 p.

⁷⁴VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 25.

⁷⁵RYCKAERT (M.) en VANDEWALLE (A.), "De strijd voor het behoud van het Zwin", in: VERMEERSCH (V.) ed, *Brugge en de Zee: Van Bryggia tot Zeebrugge*, 1982, p. 53.

zouden minstens vijf nieuwe voorhavens stichtten waaronder Grevelingen (1160), Duinkerke (1188), Biervliet (1183), Nieuwpoort (1163), maar ook Damme (1180) als nieuwe voorhaven van Brugge.⁷⁶

5.2 *Van Sandeshoved tot Nieuwpoort*

Het is niet zo dat de stad Nieuwpoort zomaar uit het niets ontstond. Voor de plannen van Filips van de Elzas kende de plaats al haven- en vissersactiviteiten.⁷⁷ Sandeshoved was de vissersnederzetting die in 1163 tot de stad Nieuwpoort gedoopt werd. De geografische ligging van deze nederzetting kan verklaard worden uit het feit dat ze gelegen was langs de IJzergeul. De vissers hadden vanuit de primitieve haven een vlotte toegankelijkheid tot de Noordzee, er was een verdere transportmogelijkheid via water richting binnenland mogelijk, en de aanlegplaats was dankzij de duinengordel op een natuurlijke wijze beschermd tegen stormen uit zee.

Geleidelijk aan ontwikkelde zich een bescheiden markt voor verse vis en eventuele andere afgeleide producten. De haring werd bewerkt met zout en uitgewisseld op een centrale marktplaats die volgens J. Meyer als maritiem beschouwd kon worden. Ze diende toegankelijk te zijn vanuit de andere vissersplaatsen uit de regio, zoals Lombardsijde, Nieuwe Yde en waarschijnlijk ook Walraversijde.⁷⁸ Hiernaast vormde ook de agrarische sector zich ter plaatse. Mensen die zich niet met de visserij bezighielden kwamen af op deze prestedelijke markten en brachten regionale producten met zich mee.⁷⁹

De vroege maritieme activiteiten die in de premoderne haven aanwezig waren trokken zeker de aandacht van hogerehand en een grotere actieve betrokkenheid van de overheid op het gebied van administratie en beveiliging. Samen met de demografische druk was het dus een logische keuze om deze plaats verder te laten ontwikkelen tot voorhaven van Ieper en Diksmuide en een stedelijk statuut toe te kennen aan Nieuwpoort.⁸⁰ De stad onderscheidde

⁷⁶ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 66. DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort tot omstreeks 1302*, p. 18-20.

⁷⁷ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 67.

⁷⁸ Walraversijde was waarschijnlijk nauwer verbonden met de agrarische markt van middelkerke, maar Nieuwpoort bevond zich maar op een uur reizen van de nederzetting waardoor maritieme contacten zeker plaatsgevonden moeten hebben.

⁷⁹ MEYER (J.), "Vissen in het westelijk deel van de Baltische Zee van de Vikingtijd tot de Middeleeuwen: recente opgravingen en nieuw onderzoek", in: PIETERS (M.) et al. Ed., *Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, p. 74-76.

⁸⁰ MEYER J, "vissen in het westelijk deel", p. 76.

zich nu van de andere vissersnederzettingen (Walraversijde en Lombardijse) door haar markt- en nieuwe haveninfrastructuur en zelfstandig statuut.⁸¹

Met hun vooruitstrevende economische visies zagen Filips en Diederik van de Elzas duidelijk het voordeel van deze nieuwe havensteden in. Het doel was een grotere participatie te behouden in het West-Europese handelsnetwerk, voornamelijk met Engeland. De toegenomen scheepvaart, zowel koopvaardij als visserij, voorzag anderzijds ook in extra eigen inkomsten via de tollens.⁸²

De stad was op het einde van de 12^{de} eeuw belangrijk voor zowel de visserij, de koopvaardij als de binnenvaart. De keure geeft een beeld van de tollens die de vreemde handelaars moesten betalen en dus ook op de goederen die er verhandeld werden. Hoofdzakelijk waren dit Noordzeevis, landbouwproducten uit Veurne en Diksmuide, Iepers laken, Engelse wol en laken en metalen uit het Noorden.⁸³

In het laatste kwart van de 13^{de} eeuw gebeurden grondige verbeteringen aan de haveninfrastructuur om aan de aangroeiende commerciële en economische activiteiten te kunnen voldoen.⁸⁴

5.3 14^{de} eeuw: koopvaardij

De toegang tot de Noordzee vanuit de Nieuwpoortse haven bestond tot de 14^{de} eeuw uit twee geulen. Aan de westzijde was dit het Vloedgat en aan de oostzijde de Lombardiekreek. Tussen de beide stromen was er door aanslibbend zand een zandbank ontstaan die bescherming bood aan de aanlegplaats van de haven die zich daarachter bevond.⁸⁵ Pas met de indijking van het gebied tussen Nieuwendamme en de zee werd de havengeul gereduceerd tot één enkele smalle stroom.⁸⁶ Als gevolg van de havenverbeteringen breidde de stad zich uit en groeide de

⁸¹ TYS (D.), "Uitingen van macht in een perifeer landschap? De sociale, economische en politieke context van de 15^{de} eeuwse vissersnederzetting Walraversijde", in: PIETERS (M.) et al. Ed., *Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, p. 84.

⁸² DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 67. BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 67.

⁸³ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 67.

⁸⁴ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 68. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 4.

⁸⁵ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 23. BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 61.

⁸⁶ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 25.

bevolking tot ze in begin 14^e eeuw haar maximale ruimtelijke omvang bereikte. Op dat moment telde Nieuwpoort ongeveer 5000 inwoners.⁸⁷

De Vlaamse Westvaart was vooral samengesteld uit ingezetenen van Sluis, Damme en Brugge die als reders, schippers of kooplui hierin betrokken waren, maar daarnaast was er ook nog een klein aandeel voor stuurlui uit Nieuwpoort, Duinkerke, Oostende, Biervliet, Terneuzen en Hulst. Deze Vlaamse koopvaardijsschepen, maar ook Castiliaanse en Franse schepen hadden de havens van het Zwin als eindbestemming. Er werd handel gedreven in een groot aanbod aan variërende producten, gaande van haring, wijn, vruchten, zout, lood en smeer tot wol en lakens die vervoerd werden in specifieke scheepstypes. De Vlaamse kooplui vervoerden vooral haring westwaarts, meer bepaald naar de Sommemonding, Normandië, La Rochelle en Bordeaux. Op de terugweg kochten ze wijn uit Gascogne aan, zout uit de baai van Bourgneuf, graan uit Ponthieu en wol uit Calais. Afhankelijk van de vraag van de opdrachtgevers vaarden ze eventueel tot Spaanse of Portugese havens.⁸⁸ Naast de Westvaart was Vlaanderen ook actief in de koopvaardij op Schonen en de vrachtvaart op Engeland en Ierland.⁸⁹

De Honderdjarige Oorlog (1328-1453) die woedde tussen Frankrijk en Groot Brittannië zorgde voor een nadelige situatie voor de Vlaamse koopvaardij, die zowel met Engeland als Frankrijk handel dreef.⁹⁰ De Vlaamse graaf was verantwoording verschuldigd aan de Franse koning, maar de Engelse wol maakte een belangrijk aandeel uit van de Vlaamse handel. De Vlaamse burgerij, voornamelijk die van Gent, koos de zijde van de Franse koning met als gevolg dat alle handelsbetrekkingen met Engeland stil vielen.⁹¹ De Engelsen wilden hun belangen in Vlaanderen verdedigen en stuurden troepen, maar bij hun terugtocht werd Nieuwpoort volledig geplunderd.⁹² Deze plundering gaf aanleiding tot de bouw van de nieuwe vestingen rond Nieuwpoort tussen 1386 en 1404.⁹³ Deze onrust in de tweede helft van de 14^{de} eeuw betekende een eerste grote tegenslag voor de haven van Nieuwpoort. Maar naast deze militaire blamage had de haven ook last van een economische verschuiving.

⁸⁷ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 68.

⁸⁸ DEGRYSE (R.), "Uit de geschiedenis van onze zeemacht: de oorsprong van de Admiraliteit van Vlaanderen onder Lodewijk van Male", in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 14, nr. 3, p. 180. DEGRYSE (R.), "De Vlaamse Westvaart en de Engelse represailles omstreeks 1378", in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, Vol. 27, 1973, p. 201-203.

⁸⁹ DEGRYSE (R.), "De Vlaamse Westvaart", p. 201-203.

⁹⁰ VOGELAERS (E.), *De Nieuwpoortse kaapvaart in de 17^{de} en de 18^{de} eeuw*, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, promotor: J. Everaert, 2000, p. 7.

⁹¹ VOGELAERS (E.), *De Nieuwpoortse kaapvaart*, p. 5.

⁹² CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p.6.

⁹³ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 7. BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 69.

De haven verloor haar voordeel in de Engels-Ieperse laken- en wolhandel doordat het Vlaamse luxelaken steeds minder afzetmogelijkheden had. Vlaanderen ondervond te veel concurrentie van het goedkopere Engelse laken. Dit werd verergerd door het feit dat ook de invoer van Engelse wol achteruit ging. De Engelsen verwerkten vanaf nu immers zelf hun wol, ten nadele van de Vlaamse verwerkingscentra.⁹⁴ De commerciële veranderingen in zowel Ieper als Brugge oefenden hun invloed op Nieuwpoort uit, daar de haven grotendeels het succes te danken had als transithaven naar deze Vlaamse steden.⁹⁵ Nieuwpoort onderging een evolutie van een voornamelijk op koopvaardij geconcentreerde haven, met laken en wol als handelsproducten, naar een haven met als belangrijkste activiteit de visserij; visserij die weliswaar ook deel uitmaakte van de koopvaarroutes.⁹⁶

Diverse innovaties in de visserij hadden ook een impact op de haven van Nieuwpoort in de 14^{de} eeuw. De techniek van de kaakharing⁹⁷ zorgde in de 14^{de} eeuw immers voor een transformatie van de visserij: er kon langer en verder gevist worden. Neem daarbij de verder geëvolueerde constructie van steeds grotere vissersvaartuigen, en Nieuwpoort had een nieuwe lucratieve commerciële activiteit gevonden na de Ieperse lakenhandel van de eerste helft van de 14^{de} eeuw: de visserij.⁹⁸

5.4 15^{de} eeuw: Visserij

De 14^{de} eeuwse nieuwe versterkingen van Nieuwpoort zorgden voor de nodige bescherming waardoor de stad tot bloei kwam in de 15^{de} eeuw. Deze groei wilde Nieuwpoort dan ook consolideren tegenover de andere concurrerende steden. Hierbij kreeg vooral Oostende het moeilijk als nieuwe ontwikkelende havenstad.⁹⁹ Één van de redenen voor de 15^{de} eeuwse opgang van Oostende was haar haringstapelrecht.¹⁰⁰ Tot halverwege de 15^{de} eeuw beschouwde men de haven van Oostende als een grotere strandhaven of een “yde” in die zin dat de stad niet de nodige infrastructuur had om schepen te laten aanmeren aan een kade of steiger. In plaats

⁹⁴ RYCKAERT (M.) en VANDEWALLE (A.), “De strijd voor het behoud van het Zwin”, p. 65. Ryckaert en Vandewalle zien hierin de grootste factor voor de geleidelijke achteruitgang van de Brugse handel, en in mindere mate de dichtslibbing van de waterwegen en de politieke problemen.

⁹⁵ RYCKAERT (M.) en VANDEWALLE (A.), “De strijd voor het behoud van het Zwin”, p. 65.

⁹⁶ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 69.

⁹⁷ De methode bestond erin om op zee de vis van zijn ingewanden te ontdoen om vervolgens in tonnen met zout te worden bewaard.

⁹⁸ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 71. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 63. RYCKAERT M. en VANDEWALLE A., de strijd door het behoud van het zwin, P. 65

⁹⁹ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 29.

¹⁰⁰ DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij te Nieuwpoort in de 18^{de} eeuw (1715-1793)*. Onuitgegeven licentiaatbehandeling, UGent, Promotor: J. Craeybeckx, 1961, p. 14.

daarvan werden de boten op het strand getrokken. Oostende won meer en meer aan belang op vlak van visserij. Daarenboven brachten de nieuwe bewaartechnieken (kaakharing) - zoals eerder gezegd - ook nieuwe en grotere bootconstructies met zich mee, de haringbuizen. Goed uitgeruste en toegankelijke havens werden dus ook noodzakelijk om niet enkel aan de koopvaart maar ook aan de visserij te kunnen blijven meedoen.¹⁰¹

Oostende investeerde tijdens de 15^{de} eeuw in een verdere uitbouw om mee te kunnen dingen met de andere grote havens van de Vlaamse kust.¹⁰² Bij het begin van de 16de eeuw kon de Oostendse haven plaats bieden aan 52 haringbuizen.¹⁰³ De kleinschalige zeevisserij en de kustvisserij daarentegen raakte in verval en de grootschalige zeevisserij concentreerde zich daarna in de drie grote Vlaamse havens van de 15^{de} eeuw: Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende.

¹⁰⁴

Nieuwpoort bleef trouw aan aartshertog Maximiliaan tijdens de rellen rond Maria van Bourgondië en kreeg in 1488 als beloning het haringstapelrecht. Concreet betekende dit dat vissers eerst hun vis te koop moesten stellen in Nieuwpoort en pas in tweede instantie in de thuishaven. Het voorrecht hield echter maar stand tot 1490, daarna ging het terug naar Oostende.¹⁰⁵

De 14^{de} en vooral de 15^{de} eeuw staan over het algemeen gekend als de bloeiperiode van Nieuwpoort, waarbij de haven voornamelijk functioneert als voorhaven van Ieper. Deze connectie tussen de twee steden werd weerspiegeld in de kosten aan de infrastructuurwerken en het onderhoud van de haven die Ieper, Veurne en Brugge meefinancierden. Een weerspiegeling van het belang dat de steden aan deze IJzerhaven hechtten, was ook zichtbaar in de steun die ze in de daaropvolgende eeuwen boden: parallel met het dalend belang van de scheepvaart op de IJzer, zou zich immers een geleidelijke achteruitgang van de Nieuwpoortse haven inzetten.¹⁰⁶

¹⁰¹ DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende. Een topografisch overzicht van de ontwikkelingen van een fel begeerde havenstad*. Stadsbestuur Oostende (Oostende), 2002, p. 27-30.

¹⁰² DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, p. 27-30

¹⁰³ DESNERCK (R.), "De Sierk", in: *LESCRAUWAET (A.K.) et al. Ed., Abstractenboek studiedag 'Vissen in het verleden. Een multidisciplinaire kijk op de geschiedenis van de Belgische zeevisserij'*, VLIZ Special Publications 54, p. 50.

¹⁰⁴ DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, p. 27-30.

¹⁰⁵ DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 13-14.

¹⁰⁶ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 63.

Wat de bloeiperiode van de haven betreft, bestaat er nog enige discussie of onduidelijkheid. De meeste zullen het belang van de haven van Nieuwpoort in de 14^{de} eeuw benadrukken door haar aandeel in de koopvaardij als transithaven naar Ieper en onrechtstreeks ook naar Brugge en Veurne. Ze zien dan ook een geleidelijke achteruitgang optreden vanaf de 15^{de} eeuw veroorzaakt door de opkomst van Oostende. R. Degryse daarentegen zal het hoogtepunt van Nieuwpoort in de 15^{de} eeuw leggen als aanvoerhaven van Vlaamse kaakharing, gezouten vis, bier en hout. Degryse zag daarbij niet het stapelrecht van de kaakharing als belangrijkste stimulans voor de haven. Hij analyseert het belang van Nieuwpoort vanuit een ander standpunt, waarbij hij benadrukt dat Nieuwpoort zijn bloeiperiode te danken had aan de gemeenschappelijk zeevisserij- en handelspolitiek tussen Nieuwpoort, Oostende en Duinkerke.¹⁰⁷ Deze Hanze van de Drie Zeesteden van Westelijk Vlaanderen kon in concurrentie treden met de Zeeuwse en Hollandse visserij en knoopten handelscontacten aan in 1499 met Rouen en de Normandische markt. Daarnaast genoot de vissers- en handelsvloot bescherming van de konvooschepen. In Zeeland en Holland ontstond een gelijkaardig verbond, maar dan als een raad bestaande uit vertegenwoordigers van de havens van Veere, Brielle, Dordrecht en Rotterdam.¹⁰⁸ Degryse ziet pas een achteruitgang als de drie steden niet meer in concurrentie konden treden met de Zeeuwse en Hollandse visserijhavens in de 16^{de} eeuw.¹⁰⁹

5.5 16^{de} en 17^{de} eeuw

Na Brugge werd Antwerpen het commercieel en financieel centrum van Vlaanderen en zelfs van West-Europa. Het belang van de Brabantse haven lag in zijn geografische ligging die zich uitstekend leende om goederen verder te distribueren naar centraal-Europa via het interne riviernetwerk. Antwerpen was de “gateway” van het continent tot halverwege de 16^{de} eeuw, tot de godsdienstrellen losbraken. De Noordelijke Nederlanden scheurden zich los van de Zuidelijke en controleerden bovendien de Scheldemonding (en dus de toegang tot Antwerpen, Gent en Brugge). Hierdoor was een groot deel van de Zuidelijke Nederlanden afgesloten voor het Vlaamse scheepvaartverkeer. De blikken werden gericht naar Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende die de enige Vlaamse zeeverbinding vormden en een andere weg naar het Vlaamse hinterland voorzagen dan de traditionele Scheldeverbinding.¹¹⁰ Maar op dat moment bevond

¹⁰⁷ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 22.

¹⁰⁸ DEGRYSE (R.), “De gemeenschappelijke grote visserij van de Nederlanden in de XV^e eeuw”, in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol 7, 1952, p. 36.

¹⁰⁹ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 22.

¹¹⁰ SERRUYS (M.W.), “The Port and City of Ostend”, p. 322-328.

Oostende zich nog in protestantse handen. Nieuwpoortse vissers kregen te maken met aanvallen vanuit het Oostendse kamp en de onveiligheid op zee zorgde ervoor dat de visserij zienderogen achteruit ging. Veel vissers legden zich toe op kaapvaart of plaatselijke kustvisserij.¹¹¹ De afsplitsing van Noord en Zuid betekende het einde van de grootschalige Vlaamse visserij.¹¹²

De gespannen politieke situatie escaleerde in 1600 tijdens de Slag bij Nieuwpoort. De Nederlandse vloot voer gedeeltelijk de havenkom van Nieuwpoort binnen, niet goed beseffend dat er in de Nieuwpoortse haven dagelijks grote getijdenbewegingen plaatsvonden. De IJzer was bij eb nauwelijks een rivier te noemen en kwam bijna droog te liggen. Anderzijds kon ze bij vloed een flinke stromende massa water zijn. Omwille van het eb ging een deel van de vloot van Maurits van Nassau in de haven verloren, aangezien de schepen vastliepen tijdens het laagtij.¹¹³ Uiteindelijk zouden de Staatse troepen na een uitputtingsslag de overhand halen op 1 juli 1600, maar het bleek een pyrrusoverwinning. Prins Maurits kwam niet toe aan een directe belegering van de stad Nieuwpoort, met als gevolg dat de Spaanse troepen de stad in verdediging brachten en de omliggende gebieden onder water zetten, wat nogmaals het militaire belang van de haven bevestigde. Op 10 juli gaven de Nederlandse troepen het beleg op en uiteindelijk viel ook Oostende in 1604 terug in Spaanse handen.¹¹⁴

De 17^{de} eeuw bracht geen verbetering voor de Nieuwpoortse haven en investeringen in de havenuitbouw bleven dan ook uit. De belangrijkste ondernemingen waren de enorme investeringen ter verbetering van de binnenwateren. Het hele kanalen netwerk van Duinkerke tot Gent zag in deze eeuw zijn oorsprong in de hoop om zo de weggevalle Scheldeverbinding naar het Vlaamse binnenland te compenseren.¹¹⁵ De aanhoudende aanvallen van Lodewijk XIV vanaf de tweede helft van de 17^{de} eeuw en het falend beleid van de Spaanse monarchen zorgden voor een geleidelijke achteruitgang van de Nieuwpoortse haven, dit terwijl de koopvaardij van Engeland en de Nederlandse Republiek openbloede.¹¹⁶

¹¹¹ BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 81. DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, pp. 48-49. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 31.

¹¹² VAN NEER (W.) en ERVYNCK (A.), "De laatmiddeleeuwse boeiperiode van de Vlaamse zeevisserij: een studie van visbotten", in: PIETERS (M.) et al. Ed., *Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, p.104.

¹¹³ GOOSSENS (P.) *De Slag bij Nieuwpoort in 1600, vanuit een Zeeuws logistiek perspectief*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: J. Parmentier, 2007, p. 98.

¹¹⁴ DORSMAN (L.), *1600, slag bij Nieuwpoort*, pp. 15-23.

¹¹⁵ DUMON (R.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, pp. 406-413.

¹¹⁶ SERRUYS (M.W.), "The Port and City of Ostend", p. 328.

Vanuit Nieuwpoort werden nog een aantal pogingen gedaan om de kustvisserij tot een hoger niveau te brengen, door alle zoutinvoer en de haringuitvoer van taksen vrij te stellen¹¹⁷, maar zowel de Hollandse oorlog (1673-1678) als de Spaanse successieoorlog (1700-1713) deden geen goed.¹¹⁸ De oorlogen maakten de Noordzee een onveilige plaats voor de vissers, terwijl de reders hun schepen de komende jaren voor de kaapvaart aanwendden. De kaapvaart vormde in deze tijden een winstgevende activiteit, en was bijgevolg de logische uitweg voor de Vlaamse vissers.¹¹⁹ Nieuwpoort viel tot de Vrede van Utrecht in 1713 in Franse handen, maar zou daarna definitief overgaan naar de Habsburgse Oostenrijkers. De vrede die hierna ingezet werd, zorgde ervoor dat de kaapvaart tot zijn einde kwam.¹²⁰

In de volgende hoofdstukken wordt een beeld geschetst van hoe de Nieuwpoortse haven er aan toe was doorheen de 18^{de} eeuw. Via verschillende financieringsstromen en investeringen in onderhoudswerken en infrastructuurwerken voor havenverbetering kan gezien worden welk belang er aan de 18^{de} eeuwse Nieuwpoortse haven gehecht werd en op welke manieren er, vanuit de stad of de provincie, pogingen ondernomen werden om ze tot een nieuwe bloeiperiode te brengen.

¹¹⁷ PARMENTIER (J.), “In de wereld is niets volmaekt: de evolutie van de Zuid-Nederlandse visserij in relatie tot de Zeeuwse en Hollandse invoer tijdens de 18^{de} eeuw”, in: *Archief: Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 2003, p. 33.

¹¹⁸ VOGELAERS (E.), *De Nieuwpoortse kaapvaart*, p. 29-30.

¹¹⁹ PARMENTIER (J.), “In de wereld is niets volmaekt”, p. 34.

¹²⁰ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische stede*, p. 22.

6 Getekend door het Barrièretraktaat

De oorlogsactiviteiten op het einde van de 17^{de} eeuw deden de haven van Nieuwpoort geen goed. De Nieuwpoortse vissersvloot bestond in 1711 uit amper zestien vissersboten.¹²¹ De moeilijkheden in de eerste decennia van de 18^{de} eeuw hadden als gevolg dat de grootste activiteit in de Nieuwpoortse haven door diverse kapers werd verwezenlijkt, en er praktisch geen (legaal) economisch leven aanwezig was. Het is dan natuurlijk ook niet verwonderlijk dat de haven zich in een zeer slecht staat bevond. De rust in de streek keerde pas terug na 1715. Vanaf dan zijn er veranderingen op te merken, weliswaar vanuit privaat initiatief omdat hulp van de overheden achterwege bleef.¹²²

De grootste macht in het graafschap Vlaanderen werd uitgeoefend door de *'heeren gheestelycken en leden 's lants van Vlaenderen'*. Deze gewestelijke autonomie, versterkt door het Barrièretraktaat, maakte het ook moeilijker voor de Oostenrijkse Nederlanden om zich te ontwikkelen tot een krachtig centraal bestuur. De overmacht van Gent, Brugge en het plattelandsdistrict Brugse vrije zorgde er ook voor dat kleinere steden als Nieuwpoort en Oostende politiek machteloos en afhankelijk waren van de beslissingen van Gent en Brugge, wat beslissingen en financiering van de havenwerken kon bemoeilijken. Brugge rekende op de haven van Oostende wat het scheepvaartverkeer betrof, maar wou eveneens voorkomen dat ze een te sterke economische concurrent werd.¹²³ Daarnaast waren er ook internationale en diplomatieke redenen waarom de regering de invoerrechten niet kon verhogen of de invoer van vreemde vis niet kon beperken. Het Barrièretraktaat van 1715 hield de Zuidelijke Nederlanden en dan vooral de barrièresteden in haar greep.¹²⁴ De barrièresteden moesten onderdak bieden aan Nederlandse troepen ter verdediging tegen eventuele Franse invallen. Belangrijk punt hierbij was dat de Oostenrijkse regering de kosten hiervan op zich moest nemen, wat jaarlijks tot 1 400 000 gulden uit de Oostenrijkse kas deed wegvloeien. Bovendien waren aanpassingen aan de handelspolitiek uit den boze.¹²⁵ Wijzigingen of hervormingen kon

DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 15.

¹²² FILLIAERT (J.), *De Compagnie van vischvaart: te Nieupoort 1727-1737*. Nieuwpoort, 1939, p 7- 8.

¹²³ VERMEIR (R.) ed., *Een inleiding tot de geschiedenis van de Vroegmoderne Tijd*, Uitgeverij Van In (Wommelgem), 2008, p. 93. SERRUYS (M.W.), *Oostende en de Oostendse Compagnie*, p. 51.

¹²⁴ DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 34.

¹²⁵ VERMEIR (R.), *cursus bij opleidingsonderdeel heuristiek Vroegmoderne Tijd*, p. 68. HASQUIN (H.), "De periode van saneringen (1715-1740)", in: HASQUIN (H.) ed., *Oostenrijks België, 1713-1794. De Zuidelijke Nederlanden onder de Oostenrijkse Habsburgers*. Gemeentekrediet (Brussel), 1787, p. 73. LENDERS (P.), "De Zuidelijke Nederlanden 1715-1740. Politieke ontwikkeling", in: *Algemene Geschiedenis Der Nederlanden IX, Nieuwe Tijd*, Fibula Van Dishoeck (Haarlem), 1980, p. 60. LENDERS (P.), "Instellingen,

wrijvingen met de Republiek en Engeland veroorzaken. De economische voorwaarden en handelsvoorwaarden die aan het Barrièretraktaat verbonden waren, zorgden ervoor dat de Vlaamse economie amper kon opboksen tegen de Nederlandse concurrentie, omdat de douanetarieven niet aangepast mochten worden zonder instemming van de Republiek en Groot-Brittannië.¹²⁶ Immers, tijdens het Anglo-Bataafs Condominium¹²⁷ hadden de Republiek en Groot-Brittannië hun economische belangen in de Zuidelijke Nederlanden veilig gesteld. Op eigen terrein jaagden ze zelf de tarieven de hoogte in.¹²⁸ De meeste andere landen reageerden hierop door zelf een protectionistisch stelsel op te zetten, maar het Barrièretraktaat maakte dit onmogelijk voor de Zuidelijke Nederlanden.¹²⁹

Pas met de aantreding van keizerin Maria-Theresia in 1740 na de Oostenrijkse successieoorlog kwam hierin verandering. Het einde van het Barrièretraktaat zorgde immers voor een steviger grip vanuit Oostenrijk op de Zuidelijke Nederlanden waardoor ze een pragmatischer beleid konden voeren.¹³⁰

Reeds in de 17^{de} eeuw werden de stedelijke centra in Vlaanderen en Brabant vooral bevoorraad via Antwerpen, Sas van Gent en Sluis. Dit was dan ook hoofdzakelijk vis die voorzien werd door de Republiek. Hun grote concurrentie, goedkope import in de Zuidelijke Nederlanden en bijgevolg de goedkope prijzen van hun vis maakten het moeilijk voor de Vlaamse zeehavens om hiertegen op te boksen. Vandaar dat er weinig interesse was in de investering in een uitgebreidere visserij in de Vlaamse zeehavens.¹³¹

de permanente kaders in de Zuidelijke Nederlanden 1700-1880", in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden V, Nieuwe Tijd*, Fibula Van Dishoeck (Haarlem), 1980, p. 407.

¹²⁶ DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 34.

¹²⁷ Het Anglo-Bataafs condominium verving het Anjouwse regime na de overwinning van de geallieerden (Groot-Brittannië, Republiek en de Oostenrijkse keizer) in de slag om Ramillies (1706). Nieuwpoort bleef echter in Franse handen tot 1713. De volledige Zuidelijke Nederlanden kwamen onder Oostenrijks bewind te staan na de Vrede van Utrecht (1713) en Rastatt (1714), maar in ruil hiervoor moesten de Oostenrijkse habsburgers zich akkoord verklaren met de voorwaarden die in het Barrièretraktaat opgesteld waren. Dit maakte een eind aan een lange periode van krijgsgeweld. VEENENDAAL (A.J.), *Het Engels-Nederlands Condominium in de Zuidelijke Nederlanden tijdens de Spaanse Successieoorlog 1706-1716*. Universiteit Utrecht (doctoraatsverhandeling), 1945, 299 p.

¹²⁸ VAN GELDER (K.), *Tien jaar trial and error? De opbouw van het Oostenrijks bewind in de Zuidelijke Nederlanden (1716-1725)*, UGent (doctoraatsverhandeling), promotor: R. Vermeir, 2011, p. 151.

¹²⁹ RONSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven in de tweede helft van de 18^{de} eeuw*, onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: G. Rayp, 2009, p. 16 - 17.

¹³⁰ VERMEIR (R.), *cursus bij opleidingsonderdeel heuristiek Vroegmoderne Tijd*, p. 68. COENEN (A.), *Analyse van het Oostenrijkse handelsbeleid aan de hand van douanestatistieken, 1759-1791*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, Promotor: G. Rayp, 2010, p. 4.

¹³¹ PARMENTIER (J.), "In de wereld is niets volmaakt", p 35.

7 De Vleeschauwer en Del Campo

Dat de Nieuwpoortse haven zich in slechte staat bevond bij de start uit de 18^{de} eeuw blijkt uit de vermeldingen die voorkomen in de stadsrekeningen onder de rubriek over reizen naar Gent of Brugge. Als sinds 1700 werden er vertegenwoordigers gestuurd naar Brugge en Brussel in verband met eventuele herstellingen aan de haven. In 1705 gaat de griffier zelf naar Brussel om “*de slechte gesteltenisse van den havent*” duidelijk te maken.¹³²

Vanuit Brussel kwam er geen respons om iets te veranderen aan de haven. Het initiatief kwam dus vanuit de stad Nieuwpoort zelf. Dit blijkt onder andere uit de nieuwe rubriek die vanaf 1705 in de stadsrekeningen te vinden was.

*“ander uutgheven ende betaelinghe
van penningen bij de stadt ten intreste ghenomen
den jaere 1705. tot repareeren vanden haven dese stede”¹³³*

De stad zelf had immers niet de nodige financiële middelen om grote uitgaven op zich te nemen. Daarom werd er een lening aangegaan bij de heer Carel de Vleeschauwer en Joannes Gaspar Del Campo. Zowel van Uytven als Boone maken duidelijk in hun werk dat personen die leningen verstrekken aan de stad vaak zelf bestuurders zijn. Dit geldt zeker voor de heer Vleeschouwer, die lange tijd burgemeester van Nieuwpoort geweest was, en de heer Del Campo, die baljuw was. Carel de Vleeschauwer had reeds carrière gemaakt in Oostende als reder van een aantal koopvaardij schepen en behoorde er tot de top van de samenleving.¹³⁴ Hij had inkomsten genoeg via de koopvaardij waardoor hij de kaapvaart links kon laten liggen. De minder kapitaalcrachtige handelaars of reders legden zich in deze periode toe op de kaapvaart die tot 1713 hoogtij vierde in de Nieuwpoortse, Oostendse en Duinkerke havens.¹³⁵ De Vleeschauwer verliet in het begin van de 18^{de} eeuw Oostende en legde zich volledig toe op het burgemeesterschap van Nieuwpoort. Zijn investeringen in deze haven komt dus als reder en ondernemer ook niet helemaal onverwacht.¹³⁶ Daarbij kon hij via zijn connecties gunstige voorwaarden aan deze leningen koppelen. Deze lening die de stad aanging kan voor de hele 18^{de} eeuw als uitzonderlijk beschouwd worden. Ze kan niet gezien worden als een teken dat

¹³² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekening, Nr. 3790

¹³³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekening, Nr. 3791,

¹³⁴ MAGOSSE (R.), *Al die willen te kap'ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, stadsbestuur Oostende (Oostende), 1999, p.187.

¹³⁵ MAGOSSE (R.), *Al die willen te kap'ren varen*, p. 196.

¹³⁶ MAGOSSE (R.), *Al die willen te kap'ren varen*, p.90.

Nieuwpoort zich in een economische recessie bevond of pogingen ondernam om voor een economische opleving te zorgen. De economische opleving die een vernieuwde haven voor de stad teweeg gebracht kon hebben, was voor de investeerders van secundair belang, daar ze voornamelijk persoonlijk winstbejag nastreefden.¹³⁷ Deze lening kwam er enkel vanwege de machtsverhoudingen die zich op dat moment in Nieuwpoort aftekenden en de belangen die bestuurders van de stad hadden in een vernieuwing van de haven.¹³⁸ De persoonlijke belangen die De Vleeschauwer, als reder van koopvaardijsschepen, uit de Nieuwpoortse haven kon halen zijn wel duidelijk. Daarnaast kon de lening aan de stad als een winstgevende situatie gezien worden vanwege de jaarlijkse uitbetaling van de interesten. De Vleeschauwer was als burgemeester dominant aanwezig in het stadsbestuur van Nieuwpoort en kon het besluitvormingsproces omtrent deze financiële overeenkomst naar zijn hand zetten.¹³⁹

Dat zowel De Vleeschauwer als Del Campo tot de hoogste rangen van de plaatselijke samenleving behoorden, wordt ook duidelijk uit het bedrag dat ze ter beschikking konden stellen. De Vleeschauwer kon maar liefst een bedrag van 16 000 gulden ophoesten, bij Del Campo ging het om het iets bescheidener bedrag van 8000 gulden. Vooral als geweten is dat het gemiddelde inkomen in de primaire sector rond deze tijd ongeveer 45 gulden bedroeg, wordt de omvang van dit bedrag duidelijk.¹⁴⁰ In het rijksarchief van Brugge is er in de inventaris van het oud archief van Nieuwpoort te zien dat er documenten bestaan hebben over deze overeenkomst tussen de heren Del Campo, De Vleeschauwer en de stad, maar het octrooi van 24 april 1705 is helaas verloren gegaan. Uit de omschrijving in de stadsrekeningen viel wel op te maken dat er een terugbetaling met interest moest komen in 12 delen waarvan de eerste terugbetaling de eerste juni van 1705 gebeurde. Het ging over sommen van 1333 gulden en ongeveer 666 gulden aan respectievelijk de heren De Vleeschauwer en Del Campo. Met een jaarlijkse uitgave van ongeveer 2250 gulden vormde deze post een aanzienlijk aandeel van de

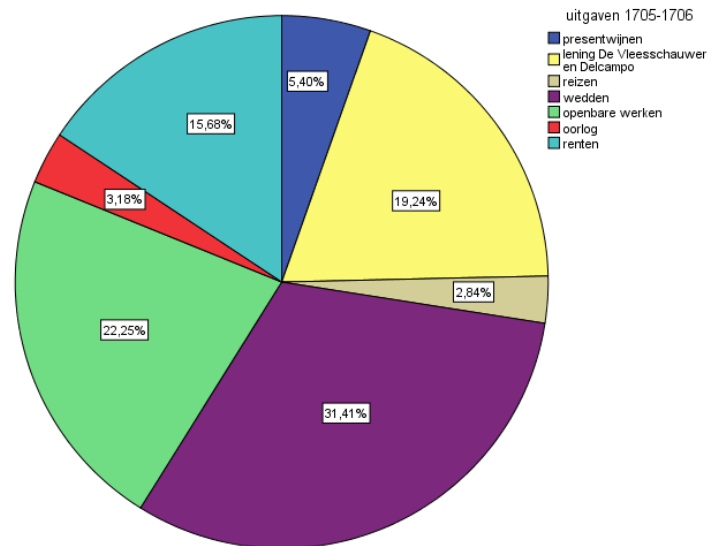
¹³⁷ DECELLE (P.), "De Gentse renteverkopen in de zestiende eeuw. Een studie van de motieven voor het gebruik van dit financiële instrument", in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol. 64, nr. 2, p. 331. Investeringsmogelijkheden van de elite of welgestelde burgers in de stedelijke financiën komt uitvoerig aan bod in de studies van Marc Boone. BOONE (M.), "Geld en Macht: De Gentse stadsfinanciën en de Bourgondische staatsvorming (1384-1453)", in: *Verhandelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, XV, 1990, p. 130. BOONE (M.), "Triomferend privé-initiatief versus haperend overheidsoptreden? Over pachters van indirecte belastingen in laatmiddeleeuwse steden", in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, Vol 2, 1989, 113-139.

¹³⁸ BOONE (M.), "Plus dueil que joie, les ventes de rentes par la ville de Gand pendant la période bourguignonne: entre intérêts privés et finances publique", in: *Bulletin trimestriel du Crédit Communal*, Vol. 45, 1991, p. 5.

¹³⁹ DECELLE (P.), "De Gentse renteverkopen", p. 331.

¹⁴⁰ DEVOS (I.) en LAMBRECHT (T.), *Bevolking, voeding en levensstandaard in het verleden. Verzamelde studies van Prof. Dr. Chris Vandenbroeke*, Academia Press (Gent), 2004, p. 138. er moet rekening gehouden worden dat het hier gaat over gegevens uit Oost-Vlaanderen.

totale uitgave van de stadsrekeningen voor de komende 12 jaar. Het eerste jaar dat de terugbetaling gebeurde, maakte deze post maar liefst 19% van de totale uitgaven van de stad uit. De interesten die op deze bedragen gevraagd werden, waren niet direct duidelijk. Uit de rekeningen werd er ook niet vermeld welke werken deze lening juist financierde. Ook waren er geen andere bronnen te vinden die naar havenwerken in deze periode verwezen.¹⁴¹



grafiek 6
De terugbetaling van de eerste schijf van de lening aan de heren De Vleeschauwer en Del Campo ten opzichte van de totale uitgaven in het jaar 1705-1706 (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekening nr. 3791)

Het document dat meer informatie verschafte over de overeenkomst tussen de stad en beide heren was te vinden in het bestand van de briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij. Hier werd het duidelijk hoe de stad de terugbetaling aan zowel De Vleeschauwer als Del Campo regelde. De heren ontvingen ieder half jaar een 12ste deel van het geleende bedrag terug en verkregen daarbij jaarlijks ook de afgesproken interesten volgens de penning 16. Er werd een uitleg gegeven over reeds bestaande taksen die aangewend werden om de terugbetaling mee te financieren. Daarnaast kwamen er ook nieuwe inkomsten bij. Voor de jaren 1705 tot 1712 is er dan ook een gelijkaardige piek in de inkomsten te zien om deze uitgaven te kunnen ondersteunen.¹⁴²

De taksen op de “grote bieren”, wijn en likeur die in Lombardijse verkocht werden, waarbij de herbergiers op ieder “tonne groot bier dertigh stuivers ende ider stoop brandewijn ofte liqueur

¹⁴¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekeningen nr. 3791-3797

¹⁴² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809 – Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij. (1650-1770).

ses stuyvers ende ieder stoop wijn twee stuivers” moesten betalen, stonden in voor de terugbetaling aan de heren De Vleeschauwer en Del Campo.¹⁴³

Vanaf 1705 werd er ook een mijnmeester (“*minmeester*”) aangesteld die voor alle verse en gezouten vis, die op de kaai toekwam en verkocht werd een aandeel kon vragen. Op iedere verkoop van vis ter waarde van een pond groote kon de mijnmeester een schelling vragen. Dit komt overeen met een heffing van 5%.¹⁴⁴ Het minmeesterschap kon gepacht worden door een geïnteresseerde, maar de stad kon eveneens iemand aanstellen.¹⁴⁵ In de Nieuwpoortse stadsrekeningen was inderdaad vanaf het jaar 1705-1706 een nieuwe rubriek te vinden die als volgt omschreven werd:

*“ander ontfanck bij octroye van sijne
maj^t uijt crachte van welcke men
ontfanght vande herbergiersvan lombaertzijde,
palinckbrugge, ende ipers Sas-
de rechten op de bieren, wijn, ende brande-
wijn op den voet, ende maniere gelijk de
herbergiers deser stede, mitsgaders vande
paght van t’minmeesterschap ter caye deser stede”¹⁴⁶*

Deze inkomsten zorgden tot 1730 voor een jaarlijkse verhoging van de stedelijke inkomsten. Op enkele uitzonderingen na, waarbij vooral het jaar 1734-1735 in het oog springt, kwam ze daarna niet meer voor. Voor de periode van 1705 tot 1712 kon een lichte stijging waargenomen worden, wat vermoedelijk te wijten was aan de vereiste terugbetalingen voor Del Campo en De Vleeschauwer. Wanneer deze rubriek in de rekeningen aan een grondiger onderzoek onderworpen werd, dan bleek duidelijk dat de inkomsten uit de verpachtingen van deze wijn- en bieraccijnzen nauwelijks iets opleverden. Het bedrag uit deze post werd vooral bepaald door de pacht prijs van het mijnmeesterschap.¹⁴⁷

¹⁴³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809 – Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij. (1650-1770).

¹⁴⁴ 1 pond groten bestond uit 20 schellingen. Als hiervan 1 schelling van afgegeven moest worden betekend dit dat dit volgens de 20^{ste} penning gebeurde of 5%.

¹⁴⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809 – Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij. (1650-1770).

¹⁴⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3791

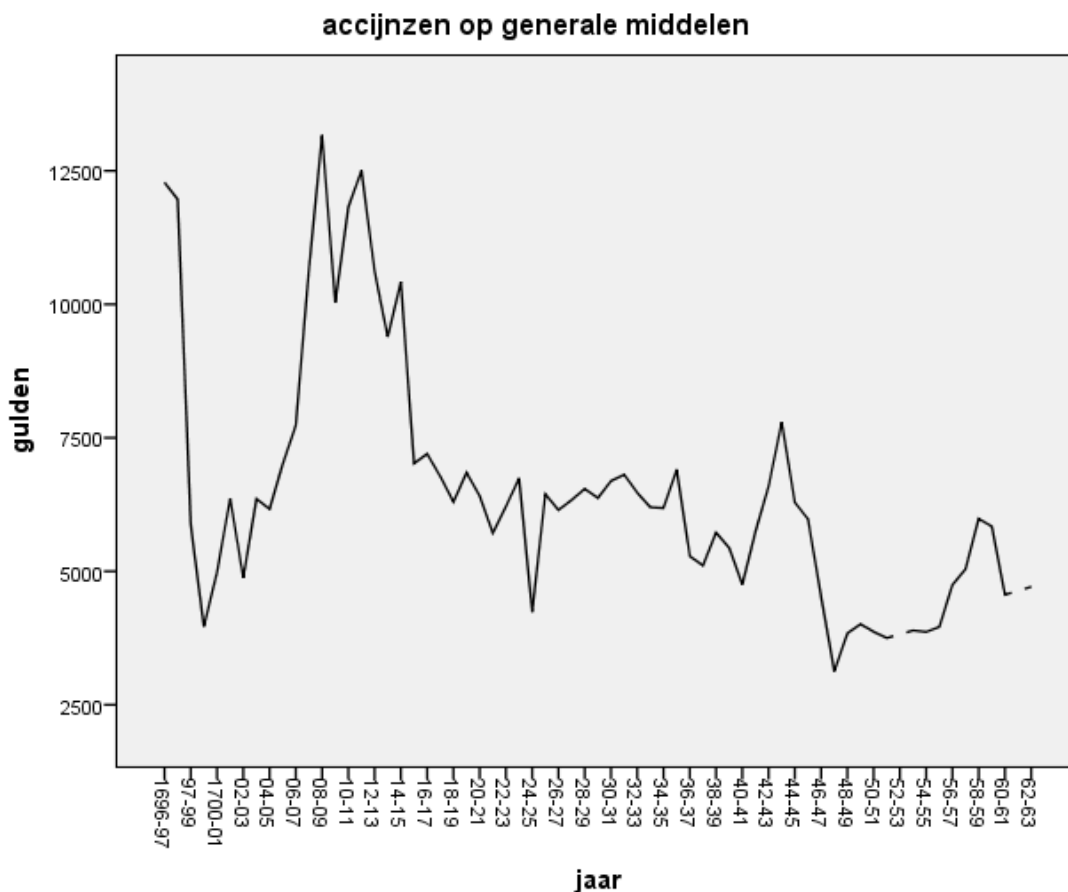
¹⁴⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3791-3820

De inkomsten die echter de grootste bijdrage tot de terugbetaling gaven, waren de accijnzen op de generale middelen. In de grafiek is een opmerkelijke stijging te zien waarbij van 1704 tot 1708 zelfs een verdubbeling valt waar te nemen. De rubriek “*anderen ontfanq bij t’selve octroy vande generaele middelen gejoint tot suplemeute vande generaele lasten die de stad jaerlicx draeght volgens de voorseijde letteren van octroy*” bestond uit verschillende accijnzen op verbruiksproducten die aan derden verpacht werden. De pachtprizen waren opmerkelijk duurder in de jaren dat de stad instond voor de terugbetaling van 24 000 gulden. De hogere pachtprizen waren bijgevolg de voornaamste financieringsbron voor de afbetalingen van de leningen die de stad aanging.¹⁴⁸ Het kwam er dus op neer dat de lagere klassen de grootste bijdrage moesten leveren om de winsten op de investering van Del Campo en De Vleeschauwer terug te betalen. Indirecte belastingen op verbruiksgoederen wogen immers minder zwaar door op de welgestelde burgers.¹⁴⁹ De winst die De Vleeschauwer op deze lening maakte kwam over 12 jaar ongeveer overeen met 3307 gulden.¹⁵⁰

¹⁴⁸ RAB, stadsrekeningen, nr. 3790 – nr. 3820 Bijlage grafiek

¹⁴⁹ DECELLE (P.), “De Gentse renteverkopen, p. 332.

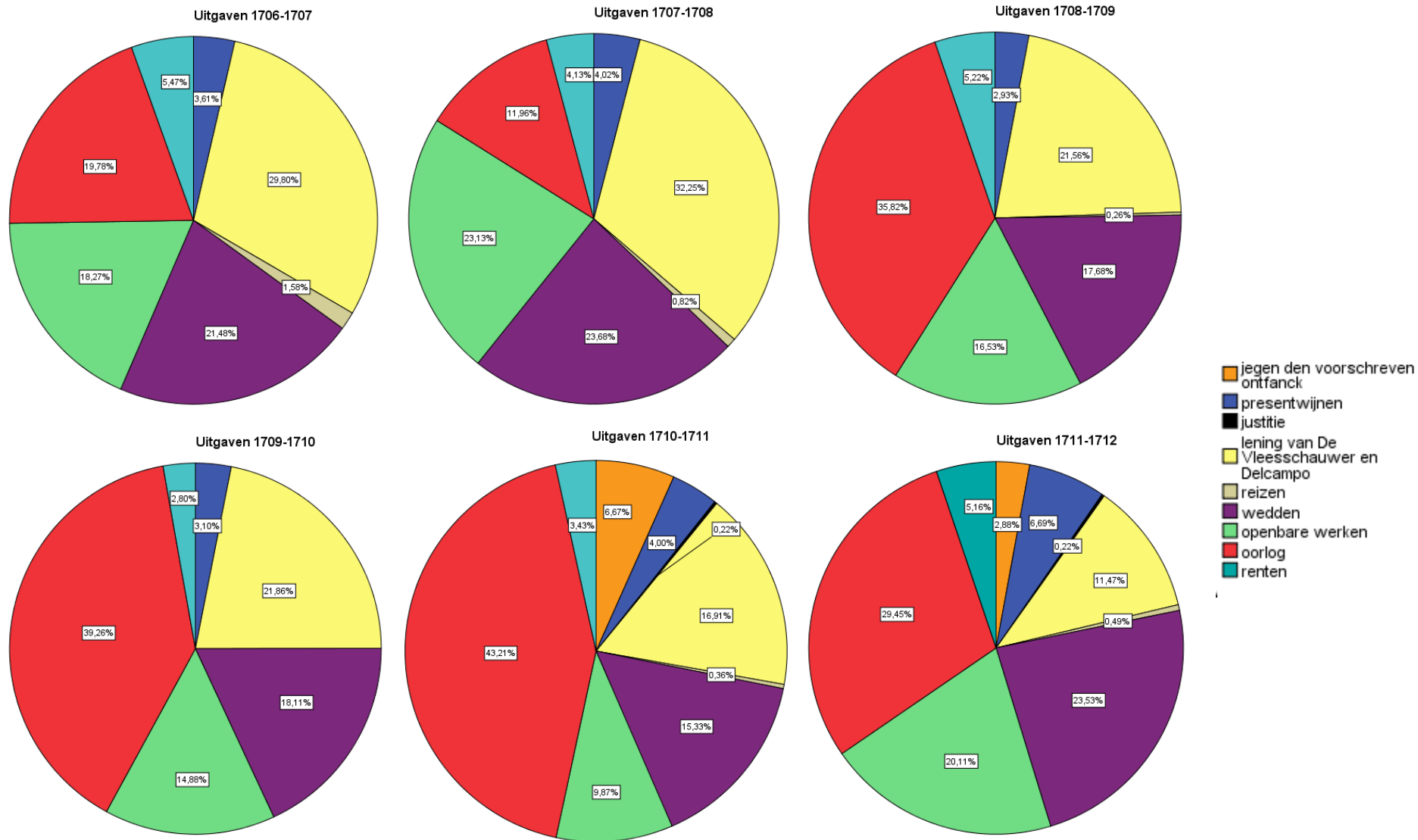
¹⁵⁰ Bijlage 3



grafiek 7 inkomsten van de generale middelen (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekeningen nr. 3781-3873)

Stel dat de stad niet in staat geweest zou zijn om de terugbetaling van 24000 gulden met hun intresten vlot te laten verlopen, dan mochten beide heren aanspraak doen op de hypotheek op “*alle de stadsmiddelen*” die de stad ingesteld had. Vermoedelijk werden hier de stedelijke domeinen en eigendommen bedoeld die in geval van nood verkocht konden worden om de terugbetaling te voltooien.¹⁵¹

¹⁵¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809 – Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij. (1650-1770).



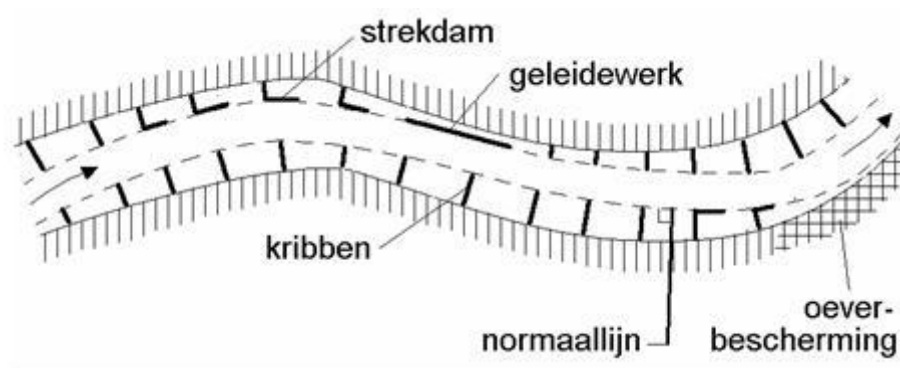
grafiek 8 Jaarlijkse terugbetaling aan de heren De Vleeschauwer en Del Campo ten opzichte van de totale uitgaven(RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekeningen nr. 3791-3797)

Van 1706 tot 1711 werden er jaarlijks twee keer een deel van het verschuldigde bedrag, plus de interesten hierop, terugbetaald. Grafiek 8 toont het aandeel van deze terugbetaling op de totale jaarlijkse uitgave. Voor de jaren waarin er 2 keer betaald werd schommelde dit tussen de 16% en 32%. De hoge percentages die jaarlijks de terugbetaling representeren in de bovenstaande grafieken illustreren duidelijk dat de stad zelf niet in staat was om dergelijke infrastructuurwerken te financieren. De terugbetaling doet de totale uitgaven van de stad tussen 1706-1711 met gemiddeld 24.5% toenemen. Daarbij ligt het bedrag van 24 000 gulden hoger dan het totaal die de stad Nieuwpoort in de meeste jaren doorheen de 18^{de} eeuw uitgaf. Dit verklaart natuurlijk de conjuncturele curve voor deze periode die zichtbaar is in de grafiek van de totale inkomsten en uitgaven. Ook de totale inkomsten hebben vanwege de hogere taksen op de generale middelen een simultane vorm. Er kan dus niet gezegd worden dat Nieuwpoort zich in hier in een bloeiperiode bevond. De hogere inkomsten en uitgaven zijn uitsluitend te wijten aan de financiering van havenwerken.

8 Rijshoofden of kribben

Rijshoofden zijn constructies die verschillende malen in zowel de stadsrekeningen als de briefwisseling over de Nieuwpoortse haven voorkomen. De stad Nieuwpoort had er zelf drie die ze moest onderhouden. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de constructie van deze rijshoofden in het tweede decennium van de 18^{de} eeuw. Hun functie en betekenis voor de haven van Nieuwpoort wordt hierdoor duidelijk. Belangrijk hierbij is vooral de uitleg van rijshout, rijsbundels en zinkrijs. Dit zijn de belangrijkste materialen die in de waterbouwkunde van de 18^{de} eeuw aangewend werden en die bijgevolg een aanzienlijk deel van de stedelijke uitgaven voor havenwerken, meer bepaald voor dijken, rijshoofden en het staketsel, in beslag namen.

De stadsrekeningen spraken van werken aan de drie rijshoofden tussen de stad en ons *heerens huysen* vanaf 1713¹⁵². Aan de hand van de beschrijving van de werken in het document van de openbare aanbesteding¹⁵³ en de beschrijvingen en toepassingen die Van Breen¹⁵⁴ over rijshout gaf, kunnen we deze rijshoofden vergelijken met de constructies die men ook wel kribben noemt.



Figuur 1 bovenaanzicht van kribben of hoofden op een rivier (bron: INFRAWIKI, “Krib (Groyne)”, in: http://www.infrawiki.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=764:krib-groyne&catid=37:begrippen&Itemid=165 laatst geraadpleegd 11/07/2013)

Vandaag zijn er nog maar een paar aan de IJzermonding te vinden. Kribben zijn uitspringende werken aan de oever van een rivier die loodrecht op de richting van de stroom geplaatst worden. Ze worden voornamelijk in bochten van de rivier geplaatst om de stroom van een dijk

¹⁵² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3798

¹⁵³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128 – Bundel akten over werken aan de rijshoofden of staketsels (17^{de}-1753)

¹⁵⁴ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout. Het Gebruik van rijsmaterialen bij stroomleidende werken en oeververdedigingen langs bovenrivieren en aan zee*. Oosterbaan & Le Cointre (Goes), 1920, 243 p.

of de oever af te leiden en om zo de oeverwanden te beschermen tegen de golfslag van de rivier. Hun functie was dus eerder bescherming van de rivieroever dan rivierverbetering, want ze vormden geen oplossing tegen de verzanding van de IJzer.¹⁵⁵ Vandaar dat in de documenten gesproken wordt van rijshoofden die dienden “*ter conservatie van het lant*”.¹⁵⁶

Het werk gebeurde in twee fasen. Ten eerste werd een fundering en basis van zinkrijs en rijshout opgebouwd. De tweede fase vormde de afwerking van de rijshoofden. Beide onderdelen werden door de stad gedeeltelijk in taswerk uitgegeven. Hierdoor verwezen de rekeningen niet rechtstreeks waaraan de verschillende bedragen juist gespendeerd werden of hoe deze rijshoofden geconstrueerd waren. Uit de stadsrekeningen was het ook niet duidelijk of het om herstellingswerken aan deze rijshoofden ging of over de constructie van nieuwe elementen in de havengeul. Meer informatie moest dus gezocht worden in een ander archiefbestand.¹⁵⁷

De voorwaarden die bij deze aanbesteding hoorden zijn terug te vinden in de bundel akten over werken aan de rijshoofden of de staketsels. De informatie uit deze archiefbestanden gaf de zekerheid dat het om nieuwe bouwwerken ging: “*welke het rijs sal dienen tot het maeken van drije nieuwe rijse hoofden deese stadt competeerende*”.¹⁵⁸

¹⁵⁵ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout. Het Gebruik van rijsmaterialen bij stroomleidende werken en oeververdedigingen langs bovenrivieren en aan zee*. Oosterbaan & Le Cointre (Goes), 1920, p. 112-113.

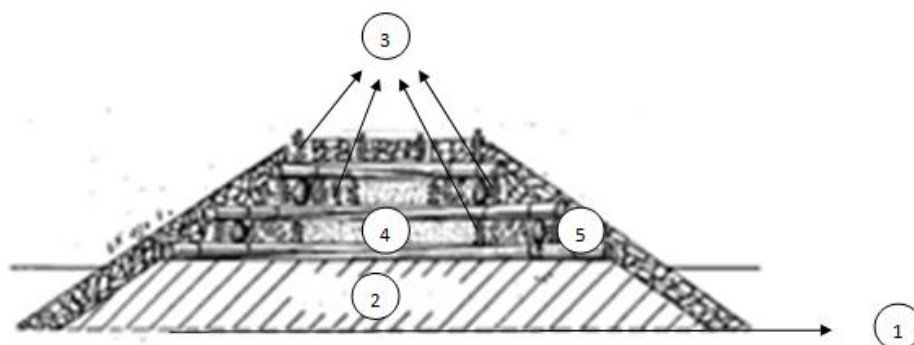
¹⁵⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128 – Bundel akten over werken aan de rijshoofden of staketsels (17^{de}-1753)

¹⁵⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁵⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

Zinkrijs of zinkstukken

In de 18^{de} eeuw hadden deze kleine dammen een basis die opgebouwd is uit zinkrijs, in figuur 2 is dit de onderste lijn aangeduid met 1. Daarop werden rijsbundels in een waaivorm geplaatst, verstevigd en opgevuld met zand, puin of steen.¹⁵⁹



Figuur 2 doorsnede van een rijshoofd(bron: VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*. p. 149)

Rijshout is een element dat in de stadsrekeningen, zeker in de rubriek van de uitgaven voor zeewerken, veel voorkwam of vermeld werd. Het vereist dus een woordje uitleg. Rijshout zijn twijgen of takken van wilgenhout, ze worden over het algemeen vaak gebruikt in waterbouwkundige werken doordat ze zeer taai, flexibel en moeilijk verteerbaar zijn.¹⁶⁰

Zinkrijs of zinkstukken zijn een soort rooster waartussen rijshout aangebracht is. Deze matten werden gebouwd uit verschillende lagen rijshout die de onderliggende grond bedekten. Ze werden vaak gebruikt als eerste fundering van een werk zodat stenen of palen niet in de bodem konden wegzinken en boden bijgevolg bescherming aan de bodem of aan de oever van een rivier. Ze werden gemaakt bij de oever van de rivier tijdens laag water. Het werk moest af zijn tegen dat vloed opkwam, anders moest men wachten tot het volgende moment van laag water. Het opkomende water zorgde ervoor dat de houtmat als het ware langs de oeverrand dreef. Men verzwaarde de mat met stenen of puin om ze zo op de bodem vast te leggen. Ook op plaatsen die permanent onder water stonden werd dit zinkrijs toegepast.¹⁶¹

¹⁵⁹ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, pp. 11-34. VAN 't HOFF (J.), *Rijshoutconstructies in de waterbouw*, Stichting productiviteit rijswerken- en steenzettersbedrijf (Delft), 1995, p. 8.

¹⁶⁰ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, pp. 11-34. VAN 't HOFF (J.), *Rijshoutconstructies in de waterbouw*, Stichting productiviteit rijswerken- en steenzettersbedrijf (Delft), 1995, p. 8.

¹⁶¹ De techniek wordt tegenwoordig voor sommige constructies nog toegepast



Figuur 3 rijswerk wordt vandaag nog steeds gebruikt voor sommige waterbouwwerken. Hier is een voorbeeld te zien van een zinkstuk. (bron: VAN 't HOFF (J.), *Rijshoutconstructies*, p. 42.)



Figuur 4 Een zinkstuk aan een rivieroever bij hoog tij. Met stenen wordt het verzwaard zodat het op de bodem vast komt te liggen en bescherming biedt aan de oever. (bron: VAN 't HOFF (J.), *Rijshoutconstructies*, p. 44.)

De constructie van de Nieuwpoortse rijshoofden vonden een eindje stroomafwaarts van de stad plaats. De werken met het rijshout gingen van start in april 1713.¹⁶² De zomerperiode was het ideale moment om infrastructuurwerken aan de haven uit te voeren. Het water van de IJzer stond in deze periode op zijn laagste punt. Voor rijshoofden bijvoorbeeld was het onmogelijk om deze in wintertijd te construeren aangezien deze bij vloed bijna permanent onder water kwamen te staan.¹⁶³

De *staken, gaerden ende rijns* zijn het geleverde materiaal dat nodig was om zinkrijs mee te maken. De aannemer stelde zich verantwoordelijk voor de constructie van het zinkrijs en de plaatsing ervan. Indien hij dit niet volgens de afspraken deed konden ze door “*d’heeren besteeders ofte hunnen agent versteecken worden sonder dat den aennemers daer jegen jeedts sullen hebben te seggen*”.¹⁶⁴

Rijsbundels

Bovenop de basis van zinkrijs kwam een laag van rijsbundels. Rijsbundels zijn bossen van rijshout die samengebonden zijn. Deze konden tot 3,5m lang zijn.¹⁶⁵

¹⁶² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁶³ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, p. 118. nr 3128, akten over werken aan de rijshoofden of staketsels

¹⁶⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁶⁵ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, pp. 11-34. VAN 't HOFF (J.), *rijshoutconstructies*, p. 8.



Figuur 5 Een bundel rijshout (bron: VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, p. 39)

Met deze bundels construeerde men een waaivorm op het zinkrijs. Door verschillende langen hiervan te maken ontstond er geleidelijk aan een heuvelvormige verhoging die de vorm van de rijshoofden bepaalde. Op figuur 2 wordt dit aangeduid met het cijfer 2.¹⁶⁶

In voorwaarden van de openbare aanbesteding werd echter gesproken van rijshoofden met vleugels.¹⁶⁷ Opnieuw was het Van Breen die meer uitleg over deze elementen gaf. Op het einde van het hoofd kon, in sommige gevallen, de constructie verder gebouwd worden in de richting van de stroom. Het rijshoofd verkreeg hierdoor een L-vorm. Indien dit over een grotere afstand verder gezet werd, sprak men over strekdammen. Voor een kortere constructie had men het over vleugels. De opbouw van deze waren gelijk aan die van de kribben.¹⁶⁸

Eenmaal de basis van de hoofden en de vleugels in rijshout gemaakt waren, bedekte men de waaivorm gebouwd met rijsbundels met vette klei. Deze klei was afkomstig van het schorregebied en was bedoeld om het rijswerk te verzwaren, om het op zijn plaats te houden en te beschermen tegen de stroom van het water, tot dat de volgende fase van de rijshoofden gestart kon worden.¹⁶⁹

Constructie van de kruin

Het tweede deel van de werken, het opwerken van de rijshoofden, werd apart uitbesteed.

*“conditien op de welcke mijn edel heeren
burghemeesters ende schepenen
des steede ende port van nieuwoort
besteeden het de blayereen ende opmaecken*

¹⁶⁶ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, p. 118.

¹⁶⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

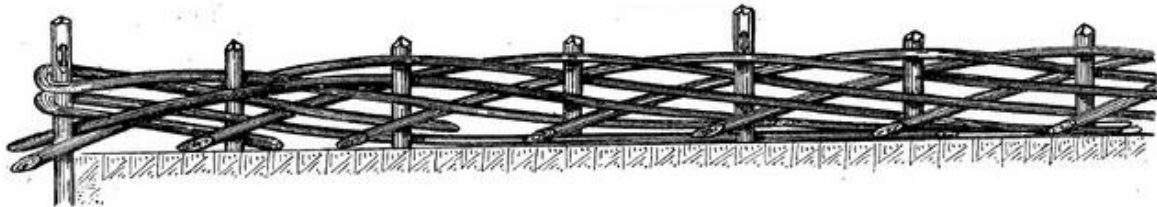
¹⁶⁸ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, p. 118.

¹⁶⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

*van drie rijshoofden met hunne
vleugels daer aen dependeerende*¹⁷⁰

Met “deblay” bedoelt men hier waarschijnlijk de constructie van de kruin die op de funderingen van het rijshout moest komen. Het klei dat de vorige aannemer dus op de hoofden moest plaatsen, in de voorgaande fase van de werken, was enkel om de constructie tijdelijk op zijn plaats te houden.¹⁷¹

De bovenste laag van het rijshoofd bestond uit een laag stenen (5). Om deze bovenste laag te kunnen construeren werd er eerst en vooral gebruik gemaakt tuinen (3).¹⁷² Dit zijn in de grond gedreven staken met daartussen gevlochten latten.¹⁷³ *“hij sal verobligeert weesen te slaen ses thuyne met dobbel staecken deselve wel vlichtende met gaerden”*.¹⁷⁴



Figuur 6 Een tuin zoals Van Breen het in zijn werk weergeeft.
Dit illustreert het vlechtwerk dat zinkrijs op zijn plaats moest houden (VAN BREEN (L.G.), Holland's Rijshout, p. 65)

De aannemer plaatste zes rijen van deze tuinen over de lengte van de funderingen van het rijshoofd. De holtes tussen deze tuinen vulde hij op met rijshout en nog meer klei (4). Hierna volgden nog 7 soortgelijke lagen elkaar op om het rijshoofd zijn juiste hoogte te geven.¹⁷⁵

“deze vier verooghsels gheleijt sijnde soos al hij verobligeert wesen noch vier verooghsels te leggen op ider hoeft slaende in ider verooghsel vier tuinen de selve vollende ende reguleerende als vooren maeckende alsoo te saemen acht verooghsels”.¹⁷⁶

De vleugels van de constructie daarentegen werden maar van twee of drie lagen voorzien.

¹⁷⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁷¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁷² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁷³ VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout*, p. 63.

¹⁷⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁷⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

¹⁷⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

Naast deze drie hoofden die tot de stad Nieuwpoort behoorden, bevonden er zich nog vrij veel andere hoofden die onder de bevoegdheid van andere steden, kasselrijen of wateringgen stonden. Van aan de Lekesluis tot aan het sas van Ieper waren er verschillende die toebehoorden aan de watering van Vladsloo. Recht tegenover het sas van Ieper tot aan het sas van Brugge waren vier hoofden te vinden die verondersteld waren onder de bevoegdheid van Ieper te staan. Van de hoek van de haven tot aan het einde van het hoornwerk waren er twee hoofden die toebehoorden aan de prelaat van de abdij van Oudenburg, die jurisdictie had over de Sint-Aernoutspolder. Van de kromme hoek tot aan de oostduiker waren acht hoofden te vinden die beheerd werden door het Brugse Vrije. Daarnaast bevonden er zich nog verschillende rijshoofden onder de verantwoordelijkheid van Veurne. Een aanzienlijk aantal rijshoofden stonden dus in voor de bescherming van de oevers van de IJzergeul. Ondanks het feit dat deze een beperkte financiële investering vroegen, konden slecht onderhouden rijshoofden een omgekeerd effect veroorzaken. Indien ze hun functie misten konden ze een belemmering vormen voor het water en kon zandophoping voor een moeilijke haventoeegang zorgen.¹⁷⁷

De financiering

Naast het bedrag van de openbare aanbesteding in taswerk vermeldden de stadsrekeningen wel nog de kosten aan materialen. Zoals gezegd ging het hier om onder andere “*syncrijs, staeken en garden*” die aan de stad een totale investering van 1500 gulden vroeg. De aannemer moest wel instaan voor de organisatie van de inkoop en levering van de materialen. Voor de extra kosten die erbij konden komen, en de interesten indien ze iemand niet direct konden terugbetalen, moesten ze zelf instaan. Daarnaast was hij natuurlijk ook verantwoordelijk voor de verwerking van het rijshout.¹⁷⁸

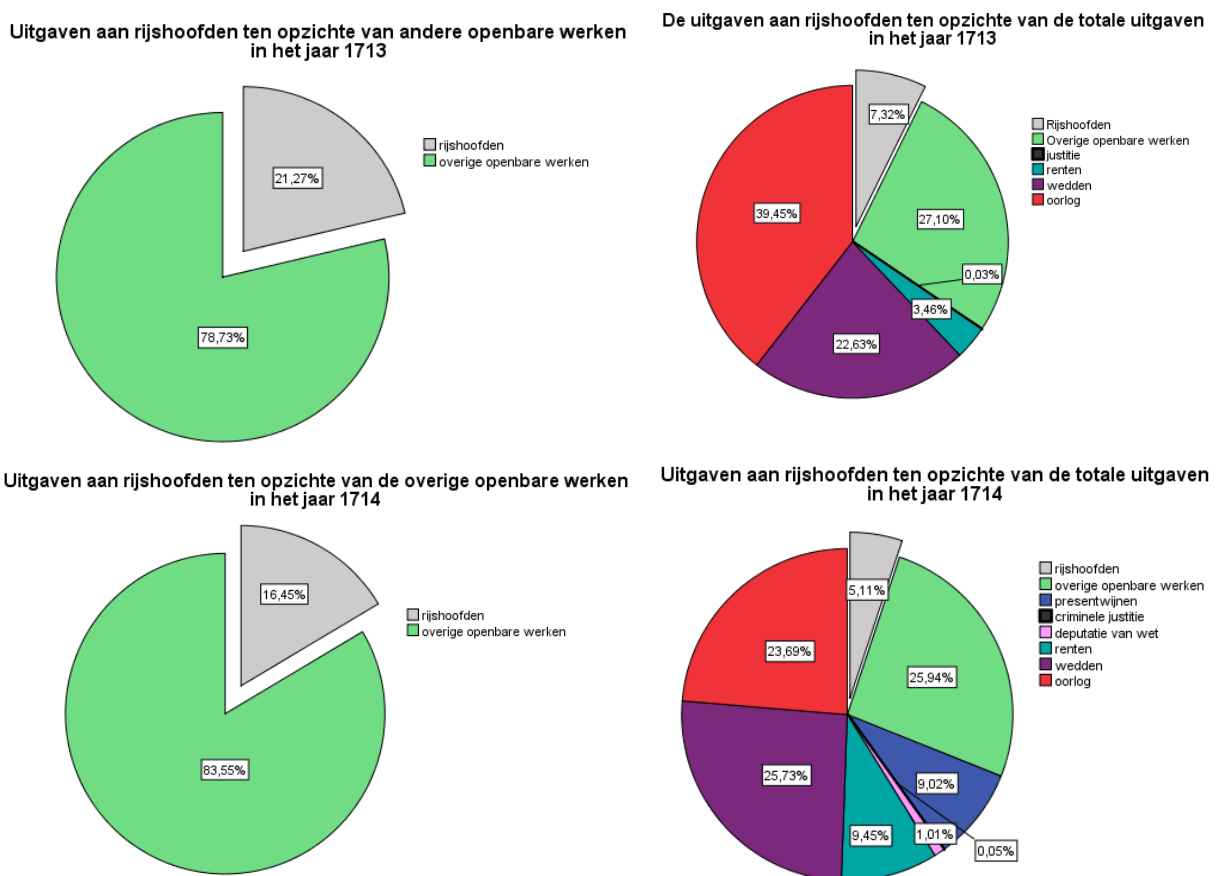
Zoals gebruikelijk was bij een openbare aanbesteding ging het werk naar de persoon die er het laagste bedrag voor vroeg. In dit geval was de persoon met de “*leeghsten instel*” Pieter de Potter. Hij verklaarde zich bereid om het eerste deel van de drie rijshoofden voor 1450 gulden te construeren. Op het document van de openbare aanbesteding staat enkel vermeld dat de stad het voornoemde bedrag in verschillende delen zou terugbetalen, hoe dit in zijn werk ging is niet geweten daar in de stadsrekeningen enkel het totaalbedrag opgeschreven was.¹⁷⁹

¹⁷⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort. Nr. 4812, Dossier over havenwerken (18^{de} eeuw).

¹⁷⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3798

¹⁷⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128

Het taswerk van het tweede deel dat in 1714 uitgevoerd werd ging naar Jan Pomaer voor 850 gulden.¹⁸⁰



grafiek 9 De uitgave aan de rijshoofden ten opzichte van de openbare werken en de totale uitgaven (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekeningen nr. 3798-3799)

Met een aandeel van 7.3% en 5.1% in respectievelijk 1713 en 1714 vormden de constructiewerken van de rijshoofden voor Nieuwpoort geen zware investering. Hierbij moet echter vermeld worden dat de afbetaling van de lening van De Vleeschauer en Del Campo nog maar een jaar afgelopen was, maar de inkomsten uit de consumptieproducten waren nog niet naar hun gebruikelijke som teruggebracht. Dit gebeurde maar vanaf 1715; hieruit valt het lage aandeel van de constructiewerken aan de rijshoofden in de stedelijke uitkomsten van 1713 en 1714 te verklaren. Dat de openbare werken in beide jaren bijna een kwart van de totale uitkomsten bedroeg was te wijten aan de bouw of verbouwing van het stadhuis.¹⁸¹

¹⁸⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr: 3128.

¹⁸¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3798-3799.

9 Stauffenbergh en zijn Compagnie

Ruimtelijk gezien kan de haven van Nieuwpoort in drie delen onderverdeeld worden. Ten eerste kunnen we de havengeul onderscheiden. Daarnaast kunnen we de haven met zijn aanlegplaats voor de stad als een tweede deel beschouwen. Als laatste is er nog de achterhaven met het sluiscomplex die instaat voor de aansluiting op de vaarten en kanalen en zo de doorvoer naar het binnenland regelt.

Naar aanloop van de oprichting van een compagnie te Nieuwpoort in 1727, onder leiding van Jean-Baptiste Stauffenbergh, onderging de Nieuwpoortse haven in de jaren 20 van de 18^{de} eeuw de nodige infrastructuurwerken. Het volgende hoofdstuk beslaat dus het volledige 3^{de} en 4^{de} decennium van de 18^{de} eeuw. Het wordt duidelijk wie Stauffenbergh is, wat zijn invloed op de Nieuwpoortse haven en stad is en welk belang hij erbij heeft. Voor het eerst is er ook sprake van provinciale inmenging in infrastructuurwerken in de haven. Bijgevolg is een uitweiding noodzakelijk over hoe havenwerken vanuit provinciaal niveau, of de Staten van Vlaanderen, georganiseerd en gefinancierd werden en hoe ze ter plaatse gecontroleerd en uitgevoerd werden.

Als casus hierbij passen de werken die de IJzermonding, meer bepaald de zeehoofden, onderging en vooral ook hoe het allemaal fout liep.

Naast de toegang tot de haven via de IJzermonding, vormde de achterhaven een ander belangrijk aspect dat noodzakelijk was voor het eventuele succes van een compagnie. Tot nu toe is er nog niet dieper ingegaan op het sluiscomplex en het kanalennetwerk dat de haven van Nieuwpoort met het Vlaamse achterland verbindt en in welke context deze is ontstaan. Hieruit worden de belangen en verantwoordelijkheden van de andere kasselrijen, steden en wateringingen in de Nieuwpoortse haven duidelijk. De pogingen die J.B. Stauffenbergh ondernam om deze aan te zetten tot grotere investeringen en wat het resultaat hiervan is wordt in het voorlaatste stukje van dit hoofdstuk uiteen gezet.

Als laatste wordt natuurlijk gekeken naar de invloed die de Nieuwpoortse Compagnie op zowel stad als haven uitgeoefend heeft.

9.1 *Jean-Baptiste Stauffenbergh*

Ondanks enkele stedelijke initiatieven in het begin van de 18^{de} eeuw bevond de haven in de jaren 20 zich nog steeds in een nadelige situatie. Toch was er na het initiatief van De Vleeschauwer en Del Campo opnieuw verandering zichtbaar vanaf de jaren 20. Jean-Baptiste Stauffenbergh was een gedreven zakenman afkomstig van Ieper en liet zich in 1719 als poorter in Nieuwpoort inschrijven. Hij startte zijn politieke carrière als eerste tolontvanger van de stad en trad in 1724 aan als burgemeester.¹⁸² De oprichting van de Oostendse Compagnie in 1723 trok ook een heleboel Nieuwpoortse vissers aan. Stauffenberg zag Nieuwpoort echter als een strategisch betere plaats om een handelscompagnie op te richten, vanwege de in zijn ogen betere verbindingen naar het binnenland. In 1724 diende hij dan ook zijn eerste verzoekschrift in voor de oprichting van een Nieuwpoortse Compagnie. De visie die hij had op de Vlaamse visserij probeerde hij echter tevergeefs aan de overheden duidelijk te maken. Hij reisde verschillende malen naar Brussel om te pleiten voor een verbetering van de haveninfrastructuur, waarbij hij vroeg voor de vervanging van het westerhoofd en betere kaaiplaatsen.¹⁸³ Dit wordt onder andere geïllustreerd door onderstaande uitgavenpost:

*Betaelt aen dheer burgmre coppieters d'heer greffier de
potter mitsgrs aenden statsboode Xav. vande casteele over
van wegen van d'heeren vande weth te hebben
gedeputeert geweest naar brussel ende mechelen in
stadts affaires en namentlijck tot versouck de reparatie van
stats havent begonnen 4xbre 1721
en verschenen tot ende met 15 maerte 1722 volgens
specif. ord. ende quittantien¹⁸⁴*

Van deze zogenaamde havenwerken was in de stadsrekeningen niets van terug te vinden want de volgende jaren zijn er geen noemenswaardige havenwerken onder toezicht van de stad uitgevoerd. Wel opmerkelijk is dat er in het jaar (1724) dat er grote werken aan de “grooten toren” (de Sint-Laureinstoren of de duvetorre) uitgevoerd werden, er opnieuw een delegatie gestuurd wordt in verband met eventuele restauratiewerken aan de haven. Ook de volgende

¹⁸² ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island varen: Noord-Franse en Vlaamse Ijslandvaart in de 18^{de} eeuw*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: M. Limberger, 2008, p. 6.

¹⁸³ FILLIAERT (J.), *De Compagnie van vischvaart*, p. 8-10. PARMENTIER (J.), “Haring of kabeljauw: de evolutie van de visserij in Oostende tijdens de 18^{de} eeuw”, in: PIETERS (M.) et al. Ed., *Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, p. 94.

¹⁸⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3807

jaren zullen verschillende personen naar Brugge, Gent of Brussel reizen, waarschijnlijk om aan leningen of bedragen te komen om deze werken te betalen. Aanvankelijk kwam er geen gehoor op de verzoeken van Stauffenbergh. Deels valt dit te verklaren door de inzet en investeringen die op dat moment in de Oostendse haven plaatsvonden en die prioritair waren. Oostende beleefde in de jaren 20 van de 18^{de} eeuw haar economische bloeiperiode dankzij de Generale Keizerlijke Indische Compagnie. Dit succes bracht natuurlijk een verdere uitbouw van de Oostendse haven met zich mee waarbij in 1726-1727 de kaden vernieuwd werden onder leiding van ingenieur De Bauffe.¹⁸⁵ In 1728 werden de verbeteringswerken aan de kanalen richting Brugge en Gent voltooid en het sas Slijkens hersteld.¹⁸⁶

9.2 *Provinciale werken in kusthavens*

Eerst dient er een woordje uitleg gegeven worden over hoe de provincie havenwerken financierde en hoe deze op hoger niveau georganiseerd waren. Dit is nodig om ten volle te begrijpen hoe de werken in de Nieuwpoortse haven gefinancierd werden.

De provincie betaalde de havenwerken in de kuststeden, maar ook restauraties aan de versterkingen, vanuit de konvooirechten. Konvooirechten waren bedoeld om de konvooischepen te onderhouden. Deze Duinkerke en Oostendse escorteschepen opereerden voornamelijk in de 17^{de} eeuw ter bescherming van de koopvaardij gericht tot Spanje. Ze beschermden de koopvaardij tegen de kaperij die op dat moment de Noordzee en de handelsroutes onveilig maakte. Om deze konvooiën te financieren werden op de ingevoerde en uitgevoerde handelsgoederen in onder andere Nieuwpoort een bepaald bedrag gevraagd. Het beheer van dit geld lag tot 1683 bij de Raad van Financiën. In dat jaar nam de Staten van Vlaanderen deze taak over. In ruil hiervoor moesten ze, vanuit deze inkomsten, wel een jaarlijkse bijdrage leveren aan de havens van Oostende en Nieuwpoort in functie van hun onderhoud. Nieuwpoort kreeg hier een aandeel van 6000 gulden in en Oostende 18 000.¹⁸⁷ De persoon die deze sommen in handen kreeg was Jean Baptiste Coppieters, ontvanger van de versterkingen van de stad en de haven van Nieuwpoort van 1692 tot 1731. Het geld kwam dus

¹⁸⁵ BAETENS (R.), "Het uitzicht en de infrastructuur, p. 53-54.

¹⁸⁶ LOMBAERDE (P.), "Vestingbouwkundige werken van Oostende: 1572-1865", in: *De Plate*, Vol 10, 1987, p. 245.

¹⁸⁷ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 102. COLPAERT (B.), *De douanepolitiek in de praktijk in Brabant: Een studie aan de hand van het archief van de handelsraadsleden Dominique Wouters en Jacques Ernest de Castillon (1669-1734)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: M. Limberger, 2009, p.38-39 en COPPENS (H.), *De financiën van de centrale regering van de Zuidelijke Nederlanden aan het einde van het Spaanse en onder Oostenrijks bewind (ca. 1680-1788)*, Verhandelingen van de Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, Klasse der letteren 142 (Brussel), 1992, p. 124-126.

niet rechtstreeks Nieuwpoort toe, het diende voor de financiering van de provinciale werken te Nieuwpoort die gecoördineerd werden vanuit de Staten van Vlaanderen. Vandaar dat dit bedrag niet terug te vinden was in de stadsrekeningen. Coppieters opereerde vanuit Brugge, hij stond in voor de verdeling van de konvooirechten voor het kwartier Brugge, waar Oostende en Nieuwpoort toe behoorden. Oorlogsomstandigheden en het belang van de militaire verdediging zorgden er echter voor dat het grootste deel van dit geld in de versterkingen van de kuststeden geïnvesteerd werd. Pas in vrediger jaren kon de aandacht terug naar de haven gelegd worden, hoewel wanbeheer ook zijn stempel drukte op de financiering van de Nieuwpoortse haven.¹⁸⁸

De gedeputeerden van de waterwerken stonden ter plaatse in voor de openbare uitbesteding van de werken, de betalingen en de controle over bouwwerken.¹⁸⁹ De Heer Jozef Olleviers was sasmeester van de sluizen van Slijkens nabij Oostende. Hij was aangesteld door de provincie om naast controle en het onderhoud van het sas Slijkens ook in te staan voor het onderhoud van de haven van Oostende en Nieuwpoort en het kanalen- en sluisennetwerk in de regio. De heer Olleviers was hiervoor gestationeerd in Oostende.¹⁹⁰ Te Nieuwpoort stond hij in april 1722 in voor de restauratiewerken aan het sas van Brugge. Om dit werk te voltooien kreeg hij 2037 gulden 12 stuivers en 6 denieren. Doordat het sas van Brugge onder rechtstreeks toezicht van Brugge stond werd dit normaal gefinancierd vanuit de inkomsten van het Brugse Vrije.¹⁹¹ Het werk kostte Olleviers echter 2252 gulden. Het was de heer Coppieters die als *comis van de impositien uit quartier van Brugge*, het resterende bedrag aan de heer Olleviers terugbezorgde. Of dit echt betaald werd door de inkomsten van het Brugse Vrije is onduidelijk. Doordat het aandeel van de konvooirechten bestemd voor het kwartier Brugge ook onder de verantwoordelijkheid van de heer Coppieters lag was het evengoed mogelijk dat deze werken betaald werden vanuit het geld van de konvooirechten.¹⁹²

9.3 Provinciale werken

Vanuit de stadsrekeningen en de briefwisseling die in het archief van Nieuwpoort te vinden was, werd duidelijk dat er aan het begin van de jaren 20 van de 18^{de} eeuw veel vertegenwoordigers gestuurd werden naar Brugge, Gent en Brussel. Deze hadden allemaal de

¹⁸⁸ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 103.

¹⁸⁹ VAN DE VIJVER (D.), *Ingenieurs en architecten op de drempel van een nieuwe tijd (1750-1830)*, University Press (Leuven), 2003, p. 123.

¹⁹⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4812, Dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

¹⁹¹ Het sas van Brugge zorgde voor een groot deel van de afwatering van het Brugse Vrije.

¹⁹² RAG, Staten van Vlaanderen nr. 10687, rekening van Jozef Olleviers, sasmeester te slijkens, m.b.t. hertellingswerken aan het sas te Nieuwpoort, 1722

vraag of de overheid wilde bijdragen aan de restauratie van de haven van Nieuwpoort, die zich op dat moment in slechte staat bevond. In Brugge wilde men waarschijnlijk de aandacht trekken van het Brugse Vrije die zoals gezegd verantwoordelijkheden had ten opzichte van de haven van Nieuwpoort. Gent was de hoofdzetel van de vergadering van de Staten van Vlaanderen die het grootste zeggenschap had over openbare werken die in de provincie moesten plaatsvinden. Voor Brussel was de aandacht waarschijnlijk gericht naar de Raad van Financiën die (vaak in overleg met de provinciale Vlaanderen) ook beslissingsmacht over openbare werken had.¹⁹³

Zo werd er in 1722 ook een brief gestuurd aan Marquis de Prié. Hij was op dat moment de rechtstreekse vertegenwoordiger van de Oostenrijkse keizer in de Zuidelijke Nederlanden Eugène de Savoie. De Savoie was oorspronkelijk landvoogd, maar aangezien hij terug naar Wenen geroepen werd om tegen de Turken te vechten, werd hij vervangen door ‘gevolmachtigd minister’ over de Zuidelijke Nederlanden Hercule Joseph Louis Turinetti Marquis de Prie (*Grand d’Espagne Chlr de L’ordre de l’annonciade cons. D’estat intime de sa maj. Imp. Et Caht. Et son ministre Plenipontenaire pour le gouvernemt des Pays-Bas*¹⁹⁴). Hij had het laatste woord in de Zuidelijke Nederlanden tot 1725. Hetzelfde jaar ging deze functie over, na een korte tussenkomst van de graaf Von Daun, aan de aartshertogin Maria-Elisabeth.¹⁹⁵ Markies de Prié stuurde op deze brief ingenieur De Bauffe, algemeen inspecteur voor de fortificaties, naar Nieuwpoort om er de stand van zaken waar te nemen. Deze bevestigde de slechte toestand van de haven en stelde plannen en schattingen op over de dringendste veranderingen die in de haven moesten plaatsvinden. Daarbij merkte hij op dat er dringend veranderingen moesten plaatsvinden aan de beide duikers aan de havenmonding.¹⁹⁶

9.4 Hoofd ter zee of duikers

Het “hoofd ter zee”, geconstrueerd in de eerste helft van de 15^{de} eeuw, kan gezien worden als een voorloper van een huidig staketsel en bevond zich aan de havenmonding tussen de vierboete en de zee.¹⁹⁷ De term ‘duiker’ wordt over het algemeen in de weg- en waterbouw

¹⁹³ VERMEIR (R.), *cursus bij opleidingsonderdeel heuristiek Vroegmoderne Tijd*, 2010-2011, pp. 78-84.

¹⁹⁴ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10786 - Stukken i.v.m. het uitvoeren van herstellingswerken aan de haven van Nieuwpoort. 1722

¹⁹⁵ BAGUET (J.), *De Oostendse Compagnie, haar directeurs en de Oostenrijkse Bewindvoerders. Een casuïstische analyse van hun onderlinge interactie (1722-1731)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, Promotor: M. Limberger, 2013, pp. 14-15.

¹⁹⁶ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10786 - Stukken i.v.m. het uitvoeren van herstellingswerken aan de haven van Nieuwpoort. 1722

¹⁹⁷ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 61.

gebruikt om een afwatering aan te duiden of als een waterdoorvoer in de vorm van een koker onder een weg, dijk of dam.¹⁹⁸ Over de Nieuwpoortse *duyckers* bestaat nogal wat discussie, want men vond geen aanwijzingen dat er zich een waterdoorvoer in de buurt van de ijzermonding bevond. De term duiker sloeg op de lage ronde dammen die eerder vergeleken kunnen worden met de eerste golfbrekers. Ze verminderden de kracht van de golfslag en voorkwamen hierdoor het afkalven van de stranden.¹⁹⁹ Op het uiteinde werden deze voorzien van een verhoging bestaande uit een houten constructie. Hun functie was om de oevers van de IJzer op het strand af te bakenen. Tijdens laag tij lagen ze als twee strekdammen op het strand, aangezien de IJzer dan niet meer dan een beekje geweest moet zijn en de bedding zelfs te voet over te steken was. Daarnaast moest ze de haven en de stad verder beschermen tegen opstuivend zand.²⁰⁰ Bij hoog tij kwam de basis onder water te staan en was enkel de verhogingen op het uiteinde zichtbaar voor de schepen. Bebakening zorgde ervoor dat de ligging van de duikers aangeduid was voor de schepen die door de havenmonding moesten.ⁱ

Start westduiker

De werken voor de nieuwe westduiker waren gepland van 23 mei 1723 tot 14 maart 1724 onder toezicht van de heer Olleviers in opdracht van de provincie die hier ongeveer 50 000 gulden in investeerde.²⁰¹ De problemen begonnen al bij de aanvang van het werk. Als eerste moest er een basis, of fundering die gelijkaardig was aan deze van de rijshoofden, op het strand gemaakt worden, maar men kwam tot de constatactie dat men niet diep genoeg gegraven had. Daarbij zorgde het opkomende water voor schade door een groot deel van de zinkstukken weg te spoelen. *“omdat zij meer werck hadden aengeleijt als dat sij konden vaste stellen voor het wassen der zee”*.²⁰² Bijgevolg stuurde Olleviers een verzoek naar de Staten van Vlaanderen om extra materialen te leveren. Aangezien de nodige materialen op zich lieten wachten, lag het werk voor een periode stil; het werk werd: *“Uitghestelt tot den toevoer vande materialen”*.²⁰³ Olleviers

¹⁹⁸ ETYMOLOGIEBANK, “Duiker”, in: <http://www.etymologiebank.nl/trefwoord/duiker> laatst geraadpleegd op 2/7/2013.

¹⁹⁹ DE WILT (C.G.D.) ed., *Delflands kaarten belicht*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), 2000, p 67.

Informatie over duikers, rijshout en staketsels werd in dit werk teruggevonden dat echter handelt over de waterkwaliteit en waterhuishouding binnen de delflandse polders.

²⁰⁰ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 44. DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, p. 98.

²⁰¹ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10690, rekening van Cornelis Vanden Abeele, sasmeeester en toezienner van de werken aan haven Nieuwpoort, m.b.t. herstellingwerken aan de oostduiker van de haven. 1729. RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10689 Rekening van Jozef Olleviers, sasmeeester te slijkens, m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1 december 1724 – 30 november 1725

²⁰² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁰³ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10690, rekening van Cornelis Vanden Abeele, sasmeeester en toezienner van de werken aan haven Nieuwpoort, m.b.t. herstellingwerken aan de oostduiker van de

kreeg de toestemming om bijkomende materialen aan te kopen en de funderingen af te werken. De beperkte tijd die hij nog over had zorgde voor een snelle maar slordige voltooiing. De basis van de nieuwe duiker lag niet vast. Het gevaar was dat een volgende vloed opnieuw een groot deel van de constructie zou wegspoelen. Hun oplossing *“hebbe de meeste van de sijcksteenen vande cruyne van den oostduycker afgenomen om op hun nieuw werck te leggen”*.²⁰⁴ Na de constructie van de funderingen werd er lange tijd niet meer aan de westduiker gewerkt. In Nieuwpoort was het niet duidelijk waarom het vervolg van de werken niet aangevat werd. Volgens de planning was de besteding van het tweede deel in maart uitgegeven en stonden de aannemers klaar om aan de houten verhoging, op het einde van de duiker, te beginnen. Hiervoor moesten de sluisen in de achterhaven dicht blijven om de waterstand in de haven zo laag mogelijk te houden. Op die manier was er tijd genoeg om het werk uit te voeren bij een laag zeepeil, maar dit ging uiteindelijk niet door.²⁰⁵

Schade door westduiker

Het gevolg was dat de gelegde fundering meer kwaad dan goed deed, er werden steeds meer ondiepere gedeelten en zandbanken in de havengeul waargenomen; dit was – zoals de bronnen vertellen – *“het aldergrootste perijckel om lijf en goed daer op, of tegen te verliezen”*. Zo was er sprake van verschillende boten die vast kwamen te zitten; het was immers *“differente mael voorgevallen datter diversche chalouppen over henen zijn gesmeten geweest, andere daer op blijven sitten ten ruine en vercrankinge der selve, alsmede ander schepen die daer op oock hebben gesmeten geweest met hunne costelicke ladingen”*. De haven vreesde dat de problemen nog erger zouden worden en dat het andere schepen op afstand zou houden.²⁰⁶

De kritieken op de westduiker bleven zich opstapelen, maar er kwam geen verandering in de situatie.²⁰⁷ Klachtenbrieven aan de Staten van Vlaanderen zeiden dat de westduiker te ver van de oostduiker lag waardoor ze in de zomer, of bij zeer laag water, eigenlijk droog en verloren op het strand lag in plaats van de IJzergeul te begrenzen. Ze liep niet recht in zee en was bijgevolg ook niet duidelijk aangeduid door de bakens. Doordat de afwerking niet vervolledigd werd, kwam ze bij vloed onder water te staan. Alle schepen die de haven binnenvoeren bij een Noord, Noord-Oost en Oostwind hadden groot gevaar om vast te raken in de constructie *“het*

haven. 1729. RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10689 Rekening van Jozef Olleviers, sasmester te slijkens, m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1 december 1724 – 30 november 1725

²⁰⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁰⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁰⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁰⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij

exempel door het perifferen van diversche schepen op den selven duycker claerlick ten groote droef van deygenaers heeft gebleken". Franse, Engelse, Noorse en Hollandse schepen meerden niet meer aan in de haven van Nieuwpoort vanwege het gevaar en trokken naar andere aanlegplaatsen, vooral dan naar Duinkerke, Holland en Zeeland. Zelfs de visserij dreigde zich te verplaatsen.²⁰⁸

Een brief van de kooplieden en vissers van de stad Nieuwpoort aan de Staten van Vlaanderen vroeg dan ook of ze zouden instaan voor de afwerking, of toch op zijn minst de verhoging van het westershoofd, zodat ze bij hoog water nog te zien zou zijn. Door het verhogen van de duiker zou de havengeul afgesloten zijn van de omliggende duinen en het strand, wat een voordeel voor de diepte van de stroom teweeg zou brengen. Het nadeel aan dit werk was, zoals reeds gezegd, dat het moest gebeuren tijdens een langere periode van laag water, waardoor de sluizen dicht bleven. Dit betekende dus ook een periode van nog moeilijkere toegankelijkheid van de haven. Daarbij werd nog benadrukt dat de haven in een goede staat zowel een voordeel bood voor de plaatselijke visserij en economie, maar ook voor de omliggende steden en zelfs de provincie, die in de ogen van Nieuwpoort dus wel redenen genoeg hadden om te investeren in de haven.²⁰⁹

In 1724-1725 werd Olleviers opnieuw aangesteld om in taswerk, waarbij het werk openbaar uitbesteed werd aan de laagst biedende, havenwerken te Nieuwpoort uit te laten voeren.²¹⁰ Het ging om de afwerking van de duiker. Toch kon er niet gezegd worden dat hierdoor de werken aan de westduiker ten einde waren: de problemen rond de havenmonding zouden nog jaren aanslepen en in principe werden de west- en oostduiker respectievelijk pas in de jaren 70 en 80 van de 18^{de} eeuw in hun optimale staat hersteld.²¹¹

Oostduiker

De constructie van de westduiker bracht schade aan de oostduiker met zich mee. Om de funderingen van de westduiker te beschermen tegen het opkomende water hadden de werkers stenen van het oostelijk staketsel gehaald. Het restaureren van de aangebrachte schade aan de oostduiker stelde men echter telkens opnieuw uit, waardoor ze aan de grillen van de zee onderworpen was en de schade bij iedere storm steeds groter werd. Vloed trok telkens opnieuw materialen van de oostduiker los "*waertoe van ostende ontrent de hondert wercklieden*

²⁰⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁰⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹¹ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10689 Rekening van Jozef Olleviers, sasmester te slijkens, m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1 december 1724 – 30 november 1725

sijn gecommen om de selve bijeen te vergaderen die zij hebben gelijkt hier en daer in en ontrent de duynen waer van veele sijn gestolen". Mensen werden ingeschakeld om zoveel mogelijk materiaal te recupereren. Veel materiaal werd verzameld en tussen de duinen opgestapeld om voor volgende herstellingswerken terug te gebruiken.²¹²

Pas in het najaar van 1725 begon men met de herstellingswerken aan de kruin van de oostduiker. De weggespoelde materialen die terug verzameld werden lagen er dus een jaar onberoerd bij. Ze waren voor een groot deel verrot en bijgevolg niet meer bruikbaar voor de noodzakelijke herstellingswerken. Het verlies en de schade werd geschat op ongeveer 5000 gulden. Naast herstellingswerken was er ook vraag naar een verlenging van het hoofd. De bedoeling was de oostduiker langer te maken zodat ze de stroom uit de haven opving en met behulp van de wind naar zee zou leiden. Daar was ze echter te klein voor en verzwakte ze de stroom van de IJzer, die daardoor de kracht niet had om het zand van de haven tot in de zee te brengen. De verlenging van de Oostduiker liet nog lang op zich wachten, maar er moesten voorlopige aanpassingen gebeuren om verder verval te vermijden. De herstellingswerken van 1725, onder Olleviers, gebeurden opnieuw niet naar behoren. Het zand dat tussen de stenen gekropen was verwijderde men niet, er werd ook geen nieuwe vaste funderingen gelegd. De palen sloegen de werkers in een losse grond en tussen de stenen. De stenen, waarmee de hele constructie verstevigd moest worden, waren echter te groot om tussen de tuinen en palen geplaatst te worden. Om deze toch te kunnen gebruiken sloeg men ze in kleinere stukken, maar *"de thuynen soo cleene gemaect dat sij de schoonste en capabelste steene met geweld moeten aen stucken slaen die alsdan geen soo goeden dienst en connen doen mits geen gewichte hebbende ende de bestedinge van het leggen der selve steenen door de cleene sorge datter voor gedregen word en is niet wel geexecuteert want om hun aengenomen werck te volbrengen smijten seer imprudentelick de steenen daerop sonder regard te nemen dat sij in d'havent rollen en wel of qualick geplaceert zijn."*²¹³

9.5 Olleviers

Door de lange reistijd van de heer Olleviers tussen Oostende en Nieuwpoort verliep de communicatie tussen hem en de stad Nieuwpoort niet zoals het hoorde. De controle en de zorg van de haven van Nieuwpoort onder Olleviers verliep dan ook niet altijd even vlot.²¹⁴ De inefficiënte organisatie van het werk zorgde al van in het begin voor schade aan de staketsels.

²¹² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹⁵ Nieuwpoort kon op dat moment enkel toezien op de slechte en vooral dure directie van de heer Olleviers, die tot het verval en de ondergang van de haven leken te leiden. De bevolking van Nieuwpoort nam gedurende deze periode af en verpauperde sterk. De handel en de visserij vielen stil vanwege de slechte staat waarin de haven verkeerde.²¹⁶ Het Nieuwpoortse schepencollege zag Olleviers als rondit incompetent om het onderhoud van de haven van Nieuwpoort op zich te nemen, en waren hem dus liever kwijt. Daarbij ergerde de stad er zich ook aan dat ze niet kon ingrijpen in de werken aan de beide duikers. In hun ogen konden ze niets doen, daar het in taswerk uitbesteed was door de provincie onder toezicht van Olleviers.²¹⁷

Op dit moment kwam ook Stauffenbergh op het toneel. Via zijn connecties probeerde hij om meer verandering in de haven teweeg te brengen en meer aandacht naar Nieuwpoort te trekken. Ook hij zag Olleviers niet als de gepaste persoon om de provinciale havenwerken in Nieuwpoort te coördineren. Zijn mening over Olleviers was weinig verbloemd: *“de gonnen soo slechte directie en wercken aen d’hoofden van den jaere 1723 tot 1725 inclus heeft ghemaect”*. Stauffenbergh ergerde zich aan de struisvogelpolitiek van de Staten van Vlaanderen die het probleem niet wilden inzien. Daarnaast had hij ook vernomen dat de haven van Oostende daarentegen wel vele duizenden gulden aan financiering verkreeg, waarop hij hevig reageerde.²¹⁸

“wij sijn nochtans al kinderen van eenen vader, en of het gevoughelijck gebeurt of bij uuytpersijnge, ons arm gemeente moet de provintie rechten betalen sonder vande provintie geseccouert te worden, daer die van Oostende in tegendeel vrij sijn, rijck en wildigh en al de commercie besitten, ick gebruycke den term van uuytpersijnge om dat ick geïnformeert ben van d’aermoede die hier is, en alle daeghe vermeerdert, wij sijn ergens met 13 a 1400 communicanten waer onder seer weenigh in staete van te connen subsistereen het medelijden doet mij alles aen uw te kennen geven, bidde d’expressien t’excuseeren t’is den ijver tot mijn gemeente die mij sluckx doet doen met beweende oogen, considereerde datter reeds soo veele schepen sijn verongeluckt ende noch daeghelijcx in perijckel van te vergaen jegen t’westershooft faute dat het selve niet en is

²¹⁵ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10690, rekening van Cornelis Vanden Abeele, sasmester en toezienner van de werken aan haven Nieuwpoort, m.b.t. herstellingwerken aan de oostduiker van de haven. 1729. RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10689 Rekening van Jozef Olleviers, sasmester te slijkens, m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1 december 1724 – 30 november 1725

²¹⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²¹⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

voltrocken, ende geylloteert, wij hebben altyt verhoop dat uw ten minsten het nieuw hoeft mits het was begonnen, soude hebben voltrocken, verhope dat uw evenwel ons sullen ghelieven te helpen."²¹⁹

Stauffenbergh verwijst hier naar de verloedering en verarming van de stad Nieuwpoort, wat mooi illustreert dat de stad afhankelijk was van haar haven.²²⁰ Om toezicht en inspraak in de provinciale werken in haar haven te krijgen, schreef het schepencollege van Nieuwpoort aan de ontvanger-generaal het volgende:

*“dat alleen door faute van vette aerde, steenen ende andere materialen dat met een cleen hadde connen gepreveniert zijn en noch met haeste kan gedaen worden moch al soo uw alhier niemant en gelieven te committeren ende toe sien van het selve werck en dat s. olleviers ongelegen is oock om dat de dachheuren van over en weder gaen soo van dito Ollivier als Oostensche werk baesen aen de provintie te costelick vallen en ondertusschen te veele tijdt verloopt, ende dat uw ons de geseijde ses duysent toe stemmen soo is ons ernstelick versouck gelieve gedient te zijn ons de selve somme aen ons directie te laeten en daer mede soo danige personen dus verstaende te moge employeren als wij geradig sullen vinden”.*²²¹

De stad diende een verzoek in om het toezicht van de provinciale werken van de haven naar zich toe te trekken zodat ze de 6000 gulden naar eigen inzicht konden investeren in de restauratiewerken. Nog vele andere klachten volgden en storm en vloed verruïneerden al snel de constructie van de westduiker, die niet al te stevig geconstrueerd was. Nieuwpoort had nu wel de bevoegdheid, maar niet het geld om de duikers te herstellen. Om de controle over de zeehoofden te behouden werd ook een duikerwachter aangesteld in 1726. Zijn taak was om zoveel mogelijk schade te voorkomen en kleine herstellingen uit te voeren. Lieven van Russelo die tevens vuurtorenwachter was, nam deze taak voor ongeveer drie jaar op zich. Lieven van Russelo bracht zo steeds verslag uit aan het schepencollege over de stand van zaken aan de havenmonding. Hierdoor had de stad meer inspraak in de provinciale werken die op haar gebied plaats vonden.²²²

Een volledige herstelling van de westduiker was echter veel te duur voor de stad Nieuwpoort. Het volledige kostenplaatje voor de verhogingen en herstellingen van de westduiker kwam op

²¹⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²²⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²²¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²²² RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

12 000 gulden. Rond 1726-1727 stelde Stauffenbergh alles in het werk om de haven van Nieuwpoort in zo'n goed mogelijke staat terug te herstellen. Opnieuw werden talloze brieven naar Brugge, Gent en Brussel verstuurd om toch op zijn minst ervoor te zorgen dat de havenmonding toegankelijker werd, door een einde te stellen aan de problemen met de zeehoofden. De snelle onzorgvuldige afwerking en de schade door vloed aan de westduiker hadden ervoor gezorgd dat ze bij vloed opnieuw onder water kwam te staan en dat ze niet meer zichtbaar was voor binnenvarende schepen. Meer nog, loszittende delen veroorzaakten schade aan de vissersboten die met het puin in aanraking kwamen. De vraag kwam dus opnieuw om deze recht in zee te trekken en te verhogen zodat ze zelfs met vloed boven het zeewater uitstak. Daarnaast moesten er ook meer bakens geplaatst worden.²²³

In een reactie van de Staten van Vlaanderen werd wel duidelijk dat de provincie zou voorzien in de nodige materialen, maar niet in bijkomende financiële hulp, hoewel de materiaalkost al een groot deel van het bedrag was. Nieuwpoort had enkel recht op de 6000 gulden uit de konvooirechten om dit werk te voltooien.²²⁴ De provincie voelde zich niet verder verantwoordelijk voor de werken aan de westduiker te Nieuwpoort, aangezien ze al zoveel geld, materialen en arbeidskrachten gependeed hadden. In hun ogen waren de konvooirechten voldoende om de werken te financieren en daarnaast benadrukten ze nogmaals dat het staketsel in principe niet hun verantwoordelijkheid was, maar wel die van Ieper, zo vastgelegd in een octrooi van 1646. Men raadde de bestuurders van Nieuwpoort dus aan om zich te wenden tot Ieper om de verdere reparatie aan de haven te bekostigen.²²⁵

Dit antwoord van de Staten van Vlaanderen en een klaagbrief van de reders, vissers en handelaars van Nieuwpoort aan Stauffenbergh zorgden ervoor dat hij andere wegen zocht om verandering in de haven teweeg te brengen. Verschillende kasselrijen, steden en wateringhen hadden overeenkomsten met de stad gesloten in de periode van de kanaliseringen van Duinkerke tot Gent. In deze octrooien werden de verantwoordelijkheden van deze vastgelegd ten opzichte van Nieuwpoort. Dit was bijvoorbeeld zo voor de stad Ieper in 1643. Dit octrooi van 1643 was opgemaakt te Ieper in verband rond de delving van het nieuwe kanaal dat zou uitkomen in de haven van Nieuwpoort, voorzien van een sas die ten dele als functie de schuring van de haven had. Ieper spendeerde uiteindelijk in totaal ongeveer 50 000 gulden aan de reparatie van de twee duikers aan de havenmond en verschillende andere rijshoofden

²²³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

²²⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²²⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij

spenderen. Het probleem lag dus niet bij de financiering maar bij de uitvoering van het werk.²²⁶

Om de volledige havengeul tot in de haven te beschermen waren de duikers natuurlijk niet voldoende. Langs de beide zijden van de havengeul werd een lange lijn rijswerk geplaatst, om opstuivend zand te belemmeren. Deze moesten doorgetrokken worden tot aan het strand zodat de duinen duidelijk gescheiden waren van de IJzergeul. *“Om te beletten het invliegen van t’sant ende om dat het water te beter in d’havent sijn cours soude nemen”*.²²⁷

Voor 1729 is in het archief van de Staten van Vlaanderen te zien dat Cornelis vanden Abeele, reeds sasmeester te Nieuwpoort, aangesteld werd als toezichthouder op de Nieuwpoorste havenwerken. In datzelfde jaar begon men aan de langverwachte en hoogstnoodzakelijke werken aan de Oostduiker.²²⁸

Ongeveer 10 jaar later kwamen er opnieuw klachten over de oostduiker die nogmaals de aandacht van de Staten van Vlaanderen eisten. De Staten stuurden vertegenwoordigers naar Nieuwpoort om het staketsel in kwestie aan een onderzoek te onderwerpen. Verschillende planken waren van de constructie losgekomen en veroorzaakten schade aan de binnenvarende schepen. Daarnaast was nogmaals de vraag om de oostduiker te verhogen om de zichtbaarheid ervan te verbeteren en te zorgen voor een betere afbakening van de havengeul. De Staten van Vlaanderen gingen in op het verzoek en zorgden voor de benodigde materialen. Meer konden ze niet aanbieden, aangezien de werken aan de havensluizen en sassen voorrang kregen en dat de Staten van Vlaanderen op dat moment heel veel inzetten op de restauratie van de haven van Oostende. Ondanks de hulp van de Staten van Vlaanderen die bestond uit de levering van de materialen kwam er geen verandering in de situatie aan de havengeul. Het probleem lag hem deze keer echter in Nieuwpoort zelf, de schippers achtten het te gevaarlijk om met schepen geladen met zinkrijs tot aan de havenmonding te varen: *“ghemerckt men in de haeve van Nieupoort niet facielijck en can wercken, ghelijck sulcx oock niet en wordt gheploghen, voor de maendt maerte, ter oorzaeke de schippers ghelaeden met sinckrijs niet en dherven bestaen met*

²²⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²²⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

²²⁸ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10690, rekening van Cornelis Vanden Abeele, sasmeester en toezienner van de werken aan haven Nieuwpoort, m.b.t. herstellingwerken aan de oostduiker van de haven. 1729. RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10689 Rekening van Jozef Olleviers, sasmeester te slijkens, m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1 december 1724 – 30 november 1725

*met hunne schepen te vaeren tot t'eijnden den oostduijcker soo ter causen van het quaet te vreesen en sauden connen wederstaen de thie van de waeters".*²²⁹

De oostduiker biedt hier het voorbeeld van hoe noodzakelijk een vlotte haventoeegang was voor de overleving en het succes van de haven, en daarbij ook voor de stad in kwestie. Pieter de Roo, reder te Nieuwpoort, had er twee handelsschepen door verloren. De vissersboten van Francois vinck, Jan Lammen, Cornelis Laurijns, Cristiaen Maebe en Frans Willaert liepen zware schade op of strandden op de zandbanken die er zich gevormd hadden. Het schip van Davidt Cappers uit Holland was met zijn lading op de westduiker stuk geslagen. De vissers en schippers weigerden op dat moment nog met hun boten naar zee te gaan en dreigden er zelfs mee de stad te verlaten en andere havens te zoeken. Lijsten van de vergane sloepen en schepen en klachten waren met overvloed in de correspondentie tussen Nieuwpoort en de Staten van Vlaanderen te vinden.²³⁰ Het was vooral een doorn in het oog van de heer Stauffenbergh die net op dit moment plande om een compagnie naar deze haven te brengen en een visie had om Nieuwpoort in haar fleur te herstellen.²³¹

De westduiker werd in 1763 uiteindelijk voorzien, door de heer Wittebolle, van een *pilotage* onder directie van de heer Vanden Abeele.²³² Vanaf 1769 werd uiteindelijk, in de context van de grootschalige provinciale havenwerken in zowel Nieuwpoort als Oostende, de beide zeehoofden in uitstekende staat gebracht en verlengd. De kosten voor de werken aan de oostduiker werden geschat op 166 200 gulden. De westduiker koste 145 425 gulden.²³³

9.6 *Het Nieuwpoortse sluisen en kanalenstelsel*

Dit stukje geeft een beknopte voorgeschiedenis van de achterhaven van Nieuwpoort en haar verbindingen naar de Vlaamse inlandse steden. Hier wordt geprobeerd een beeld te geven van de haveninfrastructuur die zich in de achterhaven bevond en welke steden, kasselrijen en wateringen belangen hadden in de Nieuwpoortse haven, en bijgevolg ook instonden voor financiering van restauratiewerken aan bepaalde sluisen, sassen of vaarten.

²²⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij

²³⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij

²³¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²³² RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10841, briefwisseling i.v.m. werken aan de haven van Nieuwpoort

²³³ RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10825, diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

Naast de restauratie van de zeehoofden probeerde Stauffenbergh ook om de aandacht op de rest van de Nieuwpoortse haven te vestigen. Om handel in Nieuwpoort lucratiever te maken moest de haven voorzien in een vlotte verbinding met de achterliggende steden. Een brief uit 1726 van de “*stierlieden van de visschers, mitsgaders binlander lieden*” maakte hem hierop attent. Als men de haven van Nieuwpoort terug in zijn verloren glorie wilde herstellen, dan moest dat wat de haven in de eerste plaats zijn belang gaf terug hersteld worden, m.a.w. de verbinding met het binnenland via het kanalen- en sluisennetwerk.²³⁴

De verbinding tussen Ieper, Nieuwpoort en Brugge die mogelijk was via deze binnenwateren stond beter bekend als het Ieperleet. Het is de verzamelnaam voor de met elkaar verbonden rivieren en kanalen en kan dus niet simpelweg gezien worden als één kanaal. De reis was reeds mogelijk tijdens de ontstaanscontext van de stad Nieuwpoort en zal ook een doorslaggevende factor geweest zijn in de situering van de haven. Rond de dertiende eeuw nam het waterverkeer in die mate toe dat er verbeteringswerken uitgevoerd moesten worden.²³⁵

Het netwerk voor de kanalisaties van de 17^{de} eeuw

De eerste kanalisatie rond Nieuwpoort die tot stand kwam was deze van Veurne ambacht. Dit kanaal splitste op en omarmde de stad als een ringvormige stadsgracht om uiteindelijk ten Westen in de havengeul uit te komen en ten Oosten van de stad in de achterhaven. Deze laatste eindigde in de Oostsluis die beter bekend stond als de “*magna slusa*” en aanvankelijk onder beheer van de abdij van de Duinen stond. De andere was de Westsluis. Deze gracht rond de stad kwam later bekend te staan als de “*nieuwe ryole*”.²³⁶ In 1183 schonk Filips van de Elzas aan alle bezittingen van de abdij van de Duinen die zich in de regio bevonden belastingvrijheid, op voorwaarde dat ze de verantwoordelijkheid over de magna slusa op zich namen. Ze stond nu in voor het onderhoud en het herstel van de sluis, tenzij het om een werk ging dat niet in één dag geklaard kon worden. Later was het de watering van Veurne ambacht die verantwoordelijk was voor deze sluisen, dijken en kanalen ten Westen en Zuiden van Nieuwpoort. De watering van de kasselrij van Veurne was verdeeld in de Noordwatering en de Zuidwatering waarbij de eerste de belangrijkste was voor Nieuwpoort. In het bestuur van de

²³⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809, briefwisseling, rekwisten en memories over de havenbelangen en de visserij.

²³⁵ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 67. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 14.

²³⁶ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, pp.45-48.

Noordwatering zaten uiteraard de abt van de abdij Ter Duinen maar daarnaast ook die van de Sint-Nikolaasadij, die van de abdij van Loo en van de abdij van Eversham.²³⁷

De West- en de Oostsluis te Nieuwpoort functioneerden voornamelijk als afwateringssystemen voor Veurne Ambacht. In principe was één sluis hiervoor voldoende, maar ze zijn zo geëvolueerd na de eerste omwallingwerken van de stad. Daarnaast was het ook praktischer doordat er dan geen problemen zijn als men aan één van de sluizen herstellingswerken moest uitvoeren. Een bijkomend element was dat de oostsluis ook gebruikt kon worden voor het onderhoud van de haven. Bij laag water lieten de sluizen het water van de polders los waardoor de haven geschuurd werd en het overtollige zand terug in zee spoelde. De Oostsluis functioneerde hier voor de schuring van de haven ter hoogte van de kaai, de Westsluis bleef hoofdzakelijk een sluis voor de afwatering. Aangezien deze sluizen zich onder de bevoegdheid van Veurne stonden, hoewel ze zich in de nabije omgeving van Nieuwpoort bevonden en deel vormden van de achterhaven, kwamen ze nooit voor in de stadsrekeningen.²³⁸

Om het nog ingewikkelder te maken was er nog de watering van Vladsluo Ambacht die zeggenschap had over de afwatering van het Brugse Vrije in de haven van Nieuwpoort via de Lekeleet. Het Lekeleet stond in verbinding met de Ieperleet en eindigde in de Lekesluis. Deze werd ook de ‘*gracht van Camerlincx en Vladsluo ambacht*’ genoemd omdat bij overlast ook het water van Kamerlings Ambacht langs hier gelost kon worden.²³⁹

Natuurlijk moest ook Ieper zijn verbinding met de Noordzee onderhouden en halverwege de 13^{de} eeuw kregen ze de goedkeuring om de IJzer gedeeltelijk te kanaliseren en de nodige sluizen te construeren. Het voordeel aan de sluizen was dat men zo meer controle had op het waterpeil in de IJzer en de getijdenwisseling er niet meer voelbaar was. Aan de sluizen werden overdrachten geplaatst zodat de doortocht van schepen verzekerd bleef. De sluis die het dichtst bij Nieuwpoort gesitueerd was, en de belangrijkste voor het pre-17^{de} eeuwse maritieme netwerk, was die van Nieuwendamme.²⁴⁰

Het belang van het onderhoud van de IJzer voor de Ieperse handel leidde ertoe dat de stad de grootste investeringen deed en alle kosten voor Nieuwendamme op zich nam. Ze hadden ook belang bij het goed functioneren van de Nieuwpoortse haven, die steeds te kampen had met verzanding. De stad Nieuwpoort had echter niet de financiële middelen om de kosten van de

²³⁷ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 100-101.

²³⁸ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 101.

²³⁹ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 49.

²⁴⁰ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, pp. 67-68. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 38. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 13.

volledige haven op zich te nemen. Ieper zou de nodige hulp aanbieden en hierdoor hun greep op de haven verstevigen. In ruil ervoor kregen de Ieperlingen volledige tolvrijheid voor de doorvoer van hun goederen. Deze 13^{de} eeuwse infrastructuurwerken waren essentieel voor het succes dat de Nieuwpoortse haven de volgende eeuwen kende. Van Ieper ging het dus via de IJzer naar Nieuwendamme om tot bij Nieuwpoort te komen. Om vanuit de haven verder te reizen naar Brugge moest men via de Lekesluis en het Lekeleet richting Plassendale en Brugge.²⁴¹

Het grootste oponthoud deed zich voor aan de haven van Nieuwpoort waar de schepen aan de sluis van Nieuwendamme en de Lekesluis moesten wachten vanwege de getijden.²⁴² De schippers konden pas de haven van Nieuwpoort binnenvaren tijdens vloed om verder landinwaarts te reizen. Het omgekeerde gold om de haven uit te varen richting de Noordzee, dit was het makkelijkst bij terugtrekkend water. Doordat de sluizen aanvankelijk uit enkele deuren of uit een enkel sas bestonden moest men wachten tot het water aan beide zijden hetzelfde niveau bereikt hadden. Dit was zo te Nieuwendamme, maar ook aan de Lekesluis om verder te reizen naar Brugge via het Lekeleet.²⁴³

Vanaf de 14^{de} eeuw regelden dus drie sluizen de doorvaart door de haven van Nieuwpoort. Dit was enerzijds de Oostsluis (naar Veurne), de Lekesluis (richting Oostende en Brugge) maar ook de sluis aan Nieuwendamme (Ieper). Zowel de verbinding met het binnenland als de afwatering en de schuring van de haven werden door deze sluizen geregeld. De Westsluis stond enkel in voor afwatering.²⁴⁴

Ieper-Brugge

Ieper ondernam verschillende pogingen om een ontwerp te laten goedkeuren die een rechtstreekse verbinding tussen Nieuwendamme en de Ieperleet mogelijk maakte. De wachttijden en de elf kilometerslange omweg naar Nieuwpoort kon op deze manier vermeden worden en zou een veel snellere verbinding naar Oostende, Brugge en Gent mogelijk maken. Bijgevolg zou Ieper ook geen baat meer hebben bij het onderhoud van de haven en zou ze van veel kosten gespaard blijven, wat natuurlijk een groot financieel verlies van de haven van Nieuwpoort tot gevolg zou hebben. Daarnaast zou de haven ook één van haar belangrijkste

²⁴¹ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, pp. 67-68. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 38. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 13.

²⁴² VYVEY (E.G.), *De Nieuwe Riviere: het kanaal Plassendale-Nieuwpoort*, De Blende vaert (s.l.), 2010, p. 39.

²⁴³ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 49. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, pp.10-14.

²⁴⁴ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 49.

bestaansredenen verliezen. In de verbinding tussen Ieper en Brugge, en zelfs tot Gent, zou ze overbodig worden. Het voorstel voor deze “overdracht aan Nieuwendamme” kreeg voor het eerst vorm in het begin van de 15^{de} eeuw.²⁴⁵ Het plan werd wel uitgevoerd maar de verbinding viel al snel stil. Dit kwam door de kritiek van de Gentse graanhandelaren, die hun graanmonopolie in het gedrang zagen komen. Al het graan moest als eerste naar Gent gebracht worden en daar te koop aangeboden worden. Brugge zag deze omweg niet zitten, maar was daarentegen wel voorstander van een rechtstreekse verbinding met Noord-Frankrijk en zijn graanuitvoer via de Ieperleet. Gent kreeg zijn gelijk en de overdracht werd afgebroken. Hendryckx maakt de interessante opmerking dat de beslissing tot het einde van de overdracht van Nieuwendamme ook in een ruimere politieke en militaire context geplaatst moest worden. De sluis van Nieuwendamme stond net zoals de meeste andere sluizen rond Nieuwpoort in voor de schuring voor de haven. De verzanding van de haven zou een verzwakking voor de stad betekenen. Daarnaast vormde Nieuwpoort een belangrijk militaire verdedigingsmiddel die de onderwaterzetting van een groot deel van het Brugse Vrije teweeg kon brengen. Als havenstad dicht bij de Franse grens kon de graaf van Vlaanderen het zich dus niet permitteren om haar zomaar te negeren. De overdracht werd echter wel terug in gebruik genomen gedurende bijna de volledige 16^{de} eeuw. In het teken van de godsdienststroevelen en de rebellerende stad Oostende werd er ter beveiliging van het waterknooppunt te Nieuwendamme in 1584 een fort gebouwd waarbij de kosten verdeeld werden tussen stad Veurne, kasselrij Veurne, Nieuwpoort en Diksmuide.²⁴⁶

Nieuwe kanalen in de 17^{de} eeuw

Duinkerke –Gent

Tot in de 16^{de} eeuw bleef Nieuwpoort de belangrijkste transithaven voor de steden Ieper, Brugge en Veurne. De 17^{de} eeuw stond in het teken van verbeteringswerken aan deze waterwegen of de constructie van nieuwe kanalen om transport makkelijker te laten verlopen en grotere schepen door te laten.²⁴⁷ Dit kaderde in het grotere project dat de waterverbindingen tussen Duinkerke en Gent vlotter moest laten verlopen. Het doel was om van Duinkerke Gent te bereiken binnen de twee dagen, terwijl het voor de kanalisering vier tot zes dagen kon duren vanwege de getijden in de Nieuwpoortse haven. Bovendien had Gent nog

²⁴⁵ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, pp. 67-72. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 15.

²⁴⁶ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, pp. 67-72. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 44.

²⁴⁷ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 49.

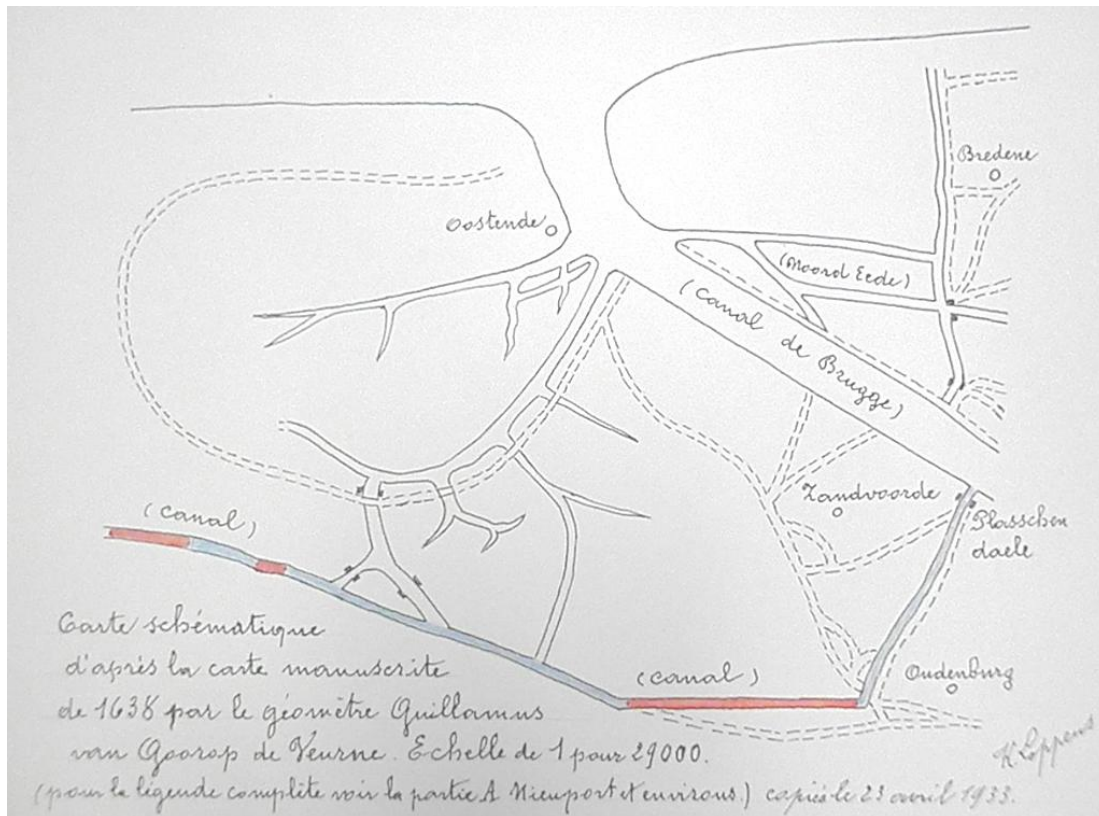
een snellere zeeverbinding via de Schelde die de voorkeur genoot.²⁴⁸ De initiatieven die hiertoe genomen werden moeten dus eveneens in een ruimere context geplaatst worden. De beslissing tot de verbetering van de binnenwateren was er hoofdzakelijk gekomen doordat de Schelde en Sluis, de Brugse voorhaven, in handen van de Noordelijke Nederlanden kwam. Hoewel de doorvaart er efficiënt geregeld was, werden er aanzienlijke tollën geheven. De uitbouw van het Vlaamse netwerk moest een alternatief bieden om vanuit de Noordzee naar de verdergelegen Vlaamse steden te raken. De verbindingen van Duinkerke tot Gent werd inderdaad verbeterd, maar ook hier werden er tollën aan de bruggen, sluizen en overdrachten gevraagd. Daarnaast verliep het transport minder efficiënt en de verbindingen vanaf Gent tot Brussel of Antwerpen moeizamer. Vandaar dat de Schelde toch zijn absolute belang bleef behouden voor de goederen die een verdere doorstroom vereisten.²⁴⁹

Eerst en vooral werd er in de eerste helft van diezelfde eeuw het kanaal tussen Nieuwpoort en Duinkerke aangelegd. In 1638 startte men aan de delfwerken voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort (ook bekend als de Brugse vaart) en een jaar later begon men aan het kanaal Nieuwpoort-Veurne of de Veurnevaart. De Brugse vaart stond te Plassendale in verbinding met het kanaal Plassendale-Brugge, dat in 1622 ontstond, en zou de oude Ieperleet richting Nieuwpoort vervangen. De Brugse vaart eindigde in de Nieuwpoortse haven in het sas van Brugge dat later in het hoornwerk verwerkt werd.²⁵⁰ Vanuit Plassendale was er echter geen goede verbinding, toch niet voor de grotere schepen, mogelijk naar Oostende. Bijgevolg waren Duinkerke en Nieuwpoort de enige Vlaamse 17^{de} eeuwse kusthavens die Brugge met de zee verbonden. De haven van Nieuwpoort was vanuit zee echter te moeilijk bereikbaar voor de grotere schepen en Duinkerke was hier beter voor aangepast. De Nieuwpoortse haven diende dus voornamelijk als transithaven voor de reis van de Iepervaart naar het kanaal Nieuwpoort-Plassendale. Het belang van Nieuwpoort als transithaven zorgde voor een grotere investering in deze periode in de achterhaven, waarbij de aandacht vooral ging naar de constructies van nieuwe sluizen en de aansluiting tot de nieuwe kanalen.

²⁴⁸ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 49. DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 68.

²⁴⁹ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 67-72.

²⁵⁰ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 49. DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 68. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, pp. 63-64. DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, p. 82.



Figuur 7 Het kanaal van Brugge (Oostende-Brugge) en de Brugsche vaart (Nieuwpoort-Plasschendaele, aangeduid met grijs en rood) (bron: RAB, LOPPENS (K.), Cartes et Plans anciens Nieuport etc.)

In 1662 werd Duinkerke definitief Frans grondbezit en moest Brugge dus een andere uitweg naar de zee zoeken. Het had simpel gezegd twee keuzes; ofwel kon het de verbinding tussen Nieuwpoort verder uitbouwen en toegankelijker maken voor het grotere scheepsverkeer. Ofwel kon het zijn aandacht naar Oostende verleggen, dat reeds een goede zeeverbinding had en dat enkel een vlottere verbinding op de vaart naar Brugge nodig had. De voorkeur ging, logisch gezien, naar Oostende en hierop volgde de constructie van het sas Slijkens.²⁵¹ Het sas Slijkens werd opgericht in 1669 en was het knooppunt van de verschillende Vlaamse vaarroutes richting Brugge. Haar voornaamste functie was ervoor zorgen dat de getijdenwerking van de zee niet voelbaar was in de Vlaamse kanalen tussen Nieuwpoort, Oostende en Brugge.²⁵² De constructie van dit sas vormde de voltooiing van de zeeverbinding van Brugge via Oostende. Zeeschepen tot 400 ton konden van dan af aan via Oostende tot Brugge geraken. Om dergelijke schepen door de haven van Nieuwpoort te laten passeren zou het volledige sluizencomplex en de ijzermondung grondig aangepast moeten worden. De realisatie van dit

²⁵¹ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, pp. 63-64. DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, p. 27.

²⁵² VAN DE VIJVER (D.), *Ingenieurs en architecten*, p. 123.

laatste was financieel voor de provincie misschien wel mogelijk. Daarbij vormde de Nieuwpoortse haven zelf, die bij laag water zeer moeilijk bereikbaar was voor grotere schepen, een bijkomend probleem. Oostende daarentegen was voorzien van een havendok dat niet beïnvloed werd door de getijden.²⁵³

Veurne en Ieper?

De Veurnevaart werd aangesloten aan de Oostsluis.²⁵⁴ Ook de IJzer, die Nieuwpoort met Diksmuide en Ieper verbond, werd rechtgetrokken en de Iepervaart genoemd. Ten Noorden van Nieuwendamme werd de IJzer van Nieuwendamme tot de Nieuwpoortse haven gereduceerd tot de kreek van Nieuwendamme. De Iepervaart, die niet meer samenliep met de IJzer, eindigde in de haven bij het Iepersas en zorgde ervoor dat Nieuwendamme voortaan vermeden kon worden. Voor het grootste gedeelte van de 17^{de} eeuw werd de Lokesluis nog steeds gebruikt om vanuit Nieuwpoort richting Brugge te varen. De sluis zou echter tot zijn einde komen door een storm in 1665. Pas in 1725 kwam er een volwaardig alternatief voor de Lokesluis. De loop van het kanaal werd verlegd waardoor ze dichterbij de kaai uitmondde en werd uiteindelijk vervangen door het Provinciesas.²⁵⁵ Het Provinciesas was gelegen tegenover de haven in het hoornwerk en deed dienst als de afwatering die oorspronkelijk gebeurde via het Lekeleed.²⁵⁶

Dit sluisenstelsel vormde het volledige afwateringsstelsel van de regio rond Nieuwpoort. In de loop van de 18^{de} en 19^{de} eeuw gebeurden er nog een aantal aanpassingen voordat het in zijn huidige vorm te zien zou zijn in de Nieuwpoortse achterhaven.²⁵⁷

9.7 Stauffenbergh en de achterhaven?

In Nieuwpoort beseften de reders dat een heropleving van de haven enkel mogelijk was indien de verbinding naar het hinterland vlot verliep en om dit mogelijk te maken moesten er grondige veranderingen plaatsvinden. Men was het er unaniem over eens dat het water in de achterhaven te laag stond: er moest een betere controle komen op het lossen van de achterwater via de sluisen. De grootste oorzaak van de verzanding van de haven was de hoeveelheid slib die zich in de kreek van Nieuwendamme had opgestapeld. Door de

²⁵³ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, pp. 63-64. DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende*, p. 27.

²⁵⁴ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 49. DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 68. VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, pp. 63-64.

²⁵⁵ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 65.

²⁵⁶ DEMERRE (G.), *kalendarium der geschiedenis van Nieuwpoort in jaartallen*, Nieuwpoort, 1976, p. 65.

²⁵⁷ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 49.

constructie van het Iepersas in de achterhaven was de kreek en sluis van Nieuwendamme in verval geraakt, aangezien Ieper een andere en efficiëntere manier gevonden had om hun waters te lossen. In de brief werd een voorstel gedaan waarbij het Iepers water toch via de Nieuwendamme sluis kon lossen “ *om de selve alteijt suiver te houden*”. Het probleem was echter dat er dus nieuwe constructiewerken uitgevoerd moesten worden om een verbinding tussen de vaart van Ieper en Nieuwendamme te maken. Op dit moment was het immers niet mogelijk om water via Nieuwendamme te lossen. Een andere oplossing die voorgelegd werd was om in de polder achter Nieuwendamme de dijken door te steken. Op deze manier konden de polders rond Nieuwendamme overstromen en een plas vormen. Een dergelijke plas kon eventueel aangewend worden als een soort van spuikom. Dit moest echter vermeden worden aangezien het “ *groot gelt soude costen soo van t’lant als van het uytdijcken dat naer dien altijt noodig sijnde kan gebeuren*”. Daarnaast was men ervan overtuigd dat de plas te klein zou zijn om het beoogde effect te verwezenlijken. Als laatste oplossing was er gewoon de aflossing van het water van Ieper en van Veurne Ambacht door de sluis van Nieuwendamme als een manier om de haven te zuiveren.²⁵⁸

In de zomer kon het voorkomen dat zowel het water uit het achterland niet voldoende was om het peil van het water in de haven hoog genoeg te houden. In dit geval moest het mogelijk zijn om bij vloed het zeewater tot aan Nieuwendamme te laten komen, het achter de sluis op te houden en bij laag water te lossen om de havengeul te schuren.²⁵⁹

Verschillende steden en kasselrijen hadden dus bevoegdheden over een aantal sluizen in Nieuwpoort. Dit betekende ook dat al de sluiswachters van deze sluizen hun orders vanuit een andere richting kregen. De communicatie tussen deze verliep dus niet zoals het hoorde. Vanuit Nieuwpoort kwam bijgevolg de vraag om het toezicht op de sluizen beter te controleren. Als de Westsluis gelijktijdig met de sluizen van Nieuwendamme en die van de achterhaven opengezet werden, belemmerden de verschillende waterstromen elkaars kracht. Hierdoor ontstond kolkend water in de haven en werd het zand niet meer weggespoeld. Daarbij kwam dus ook de vraag of er iemand aangesteld kon worden om het onderhoud van de haven te controleren en om op de taken van de verschillende sluismeesters toe te zien. “ *want als Nieuwendamme lost soo en mach het sas van Ipre niet lossen. Dat insgelicxs moet plaetse grijpen als doort sluyts van veuren lost andersins als zij alle drije lossen soo beletten de waters malkanderen ende draeyen en*

²⁵⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

²⁵⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

maelen onder een maekende alsoo een banck en beneemen elckanders force."²⁶⁰ Ook het water afkomstig uit het Kamerlings en Vladsloo Ambacht kon zijn bijdrage leveren voor de schuring van de haven. Dit water werd onder normale omstandigheden gelost via het Brugse sas. Het voorstel was hier om het Brugse sas dicht te houden en het water te laten stromen via het *Engels Sluyseken* en het zo naar de kreek van Nieuwendamme te leiden.²⁶¹

Zelfs al werden de sluizen op de gepaste tijden geopend en gesloten, en was de kreek van Nieuwendamme in orde, dan nog moesten al de andere sluizen in perfecte staat zijn om hun functie uit te voeren. Deze functie bestond uit het lossen van de binnenwateren en de schuring van de haven waarbij het geloste water het overtollige zand naar zee bracht. Op de staat van de sluizen viel natuurlijk heel wat op te merken en Stauffenbergh ondernam ten gevolge van de opmerkingen van de vissers en stuurlieden verdere maatregelen. Hij startte een onderzoek naar welke kasselrijen, steden en wateringen verantwoordelijkheden hadden ten opzicht van de haven van Nieuwpoort in de hoop dat deze bij zouden dragen tot eventuele herstellingswerken. De betrokken steden, kasselrijen en wateringen werden verzocht om vertegenwoordigers naar de haven te sturen om vast te leggen wat hun deel in de restauratiewerken waren. Er werden brieven verzonden naar de watering van Nieuwendamme die op dat moment onder directie van de Prelaat van Eversam stond. Maar ook de watering van Kamerling onder Le Cot, de watering van Vladslo onder de heer Ghijsele, naar Merkem aan de heer Van Vossen, naar Diksmuide, naar Woumen en naar Broekkerke. Reacties bleven uit waardoor Stauffenbergh naar een andere oplossing zocht.²⁶²

Stauffenbergh vermoedde dat ze de sluis van Nieuwendamme niet wilden repareren omdat de zomer al gepasseerd was en de winterkou het onmogelijk zou maken om de werken te voltooien. Hij zag de plannen echter wel als mogelijk zolang er maar genoeg werkvolk ingezet werd. De negatieve reacties leidden hem ertoe te schrijven naar Brussel, naar de magistraat en de Staten van Vlaanderen. Hij vroeg om een vertegenwoordiger van Wenen. Deze moest de schade aan de haven bevestigen en orders naar de belanghebbende steden, kasselrijen en wateringen te sturen. De heer Simon De Bauffe, hoofdingenieur van de Oostenrijkse Nederlanden en luitenant-generaal in dienst van Karel VI, werd naar de kust gestuurd om te zien hoe het met de Vlaamse kusthavens ging. Zijn brief was kort en duidelijk; zowel de haven

²⁶⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

²⁶¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

²⁶² RAB, Oud Archief Nieuwpoort Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

van Nieuwpoort als die van Oostende hadden grote investeringen nodig om ze te herstellen. Er werd echter geen melding gemaakt wie voor de financiering moest instaan.²⁶³

Volgens het onderzoek dat Stauffenbergh op gang getrokken had loste het Brugse Vrije grote delen van het water uit het Zuiden, Westen en Oosten van het Vrije via Nieuwpoort. Er bestond een ordonnantie van 1662 waarin gesteld stond dat het Brugse Vrije en de stad Brugge voordeel hadden bij de goede staat van de haven van Nieuwpoort, vanwege de handelsverbindingen. De andere omliggende steden, en ruimer gezien de omliggende kasselrijen, hadden ook voordeel bij de toegankelijkheid van de Nieuwpoortse haven. Het Brugse Vrije moest het algemeen belang van de anderen voor ogen hebben en om die reden alleen al moest het instaan voor de verbetering van de haveninfrastructuur in Nieuwpoort.²⁶⁴

Men was veel zekerder over de belangen van de watering van Vladslo. Men sprak van een weggespoelde straalsluis die onder hun verantwoordelijkheid stond, hoogst waarschijnlijk gaat het hier om de vernielde Lekesluis. Dit was de sluis waarlangs de watering van Vladsloo zijn waters loste. Er werd duidelijk op aangedrongen om deze zo snel mogelijk te herstellen, wat een kost van boven de 30 000 gulden met zich mee kon brengen. Door de slechte staat van hun sluis had de watering een kleinere sluis op de Brugse vaart geconstrueerd om via de kreek van Nieuwendamme hun binnenwaters te laten stromen. *“Dienvolgende langst de havent ende prooffitteren alsoo vande selve als van eenen uytwegh soo dat hunne negligentie al hooge comt te beloop en dienvolgende geen het minste refuys en behoorden te maeken “*. Vanwege hun nieuwe sluis is deze watering ook verplicht om de hoofden aan de kreek van Nieuwendamme, recht tegenover het Iepersas te onderhouden.²⁶⁵

De verplichtingen van Ieper waren vastgelegd in het octrooi van 1643. De haven was aan het verzanden en de verschillende transportmogelijkheden voor de koopmanschappen, bedoeld voor Ieper, kwamen hierdoor in het gedrang. Vandaar dat Ieper het beheer van het Iepersas en het kanaal naar Ieper op zich nam. De hoofden aan het sas van Ieper waren te kort gemaakt waardoor het water uit de kreek van Nieuwendamme en de oostsluis door elkaar stroomden, hun schuurkracht verloren en het gedeelte van de havenkom voor de kaai volledige verzande. De constructie van het Iepersas zorgde ervoor dat de sluis van Nieuwendamme het grootste deel van haar belang voor de stad Ieper verloren had. Hierdoor werd de sluis verwaarloosd waardoor de kreek volledig verzande. Het is dit zand dat voor de problemen aan de kaai

²⁶³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij

²⁶⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁶⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

zorgde. Het zuiveren van de kaai zou meer dan 20 000 gulden kosten en bij deze stelde Nieuwpoort die verantwoordelijkheid aan Ieper toe. Daarnaast hield de sluismeester van het Iepersas zich niet aan de afspraken. Zowel bij opkomend als bij afnemend water stond ze open. Als dit nog niet genoeg was, stond Ieper volgens het decreet van 1643 ook nog in voor de hoofden aan de monding van de IJzer. Ieper werd ook verantwoordelijk gesteld voor de schade die de schepen met bestemming Ieper toebrachten aan de havenbrug, waardoor ze ook moesten betalen voor herstellingswerken aan de *grote brugge* die zich op dat moment in slechte staat bevond.²⁶⁶

De kasselrij van Ieper had tot op dat moment nog nooit bijgedragen aan de werken in de haven. Een brief van de schepenen te Nieuwpoort naar de vorst hoopte hierin verandering te brengen *“wegens de casserie van Ipre men gelooft deselve voor desen noyt en heeft gecontribueert in eenige reparatien vande voors havent, maer men verhoopt dat de maj sal gediend sijn hun te obligieren als zijnde in staete ten eene redelicke contributie ofte quote.”*²⁶⁷

Veurne stond natuurlijk in voor het onderhoud aan de Oost- en Westsluis en eveneens aan de negen hoofden die zich hieraan bevonden. De Westsluis en de hoofden hier in kwestie waren in principe niet gemaakt ten dienste van de haven, maar puur voor de afwatering van Veurne ambacht. Nieuwpoort zag dat de sluizen, de hoofden en hun dijken wel goed onderhouden waren, maar was niet tevreden over de richting die de sluis aan de afwatering van Veurne gaf. De stroom uit deze sluizen verzwakte de IJzer, met natuurlijk verzanding tot gevolg. Het zand stapelde zich op rond de oevers aan het fort de vierboete. Veurne moest dus ook verantwoordelijk gesteld worden voor de schade aan de haven en dan voornamelijk in het onderhoud van de dijken en oevers rond het fort de vierboete. Gewoon al door het feit dat al hun waters uitkwamen in de haven van Nieuwpoort, veronderstelde dat ze mee moesten instaan in de financiering van het onderhoud van de haven.²⁶⁸

De verantwoordelijkheden van de watering van Nieuwendamme over de gelijknamige sluis en kreek lijkt vrij duidelijk. De tot ruïnes gereduceerde sluis werd aan hun beheer gewijd. *“immers vrijwillige negligentie ter ruine van t’fort terwijl de sluys de ziele is vande fortresse, ende tot opsljckinge vande creke, kaeye, en havent dat groote schaede en intrest aende haven en kaeye, mitsgaders aende sterckte vande stadt heeft veroorsaect”*. Oplossing hiervoor was de vernieuwing van de sluis en de verdieping van de vaart tussen het duivelshoorn en

²⁶⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁶⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁶⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

Nieuwendamme. Voor de constructie van het sas van Ieper werd er veel meer belang gehecht aan Nieuwendamme. Bij hoog water was het een eeuw eerder zelfs nog mogelijk voor schepen om tot aan het fort varen.²⁶⁹

De abdij van Oudenburg had een rijshoofd laten bouwen grenzende aan hun polder, de Sint-Arnoutspolder, ter hoogte van de kaai, bijgevolg moesten ze dus ook instaan voor het onderhoud van dit hoofd.²⁷⁰

Aan de *crommen houck* bevonden zich vier hoofden die rechtstreeks onder jurisdictie van de leden van het land van Vlaanderen stonden evenals het Provinciesas. De hoofden van het sas moesten rechter getrokken worden zodat het water langs de kaai gestuurd werd. Daarnaast waren ze natuurlijk verantwoordelijk om de jaarlijkse 6000 gulden, uit de konvooirechten, aan Nieuwpoort te verlenen.²⁷¹

Nieuwpoort vertrouwde het beheer van de voornoemde steden, kasselrijen en wateringen niet meer en vroeg daarom in de plaats eigen beheer over deze havenconstructies en een taxatie die de betrokken partijen moesten verlenen:

*“ten eijnde te jaegen daer toe men betrouwt sijne maj genegen te zijn als streckende ten sijnen meerderen dienste ende ten welvaert van tlant die maer twee zeehavens en is hebbende dies Nieuwpoort de principaelste van defensie is gelijk t'exemple door menichsvulge belegeringen heeft door blijcken, door cortsten middel is, van eene seker taxatie bij de gemete aen de casselrien van Veurne, Ipre, en t'vrije te stellen ten t'eijnden van crica de 150 000 gulden ter verlangen, verhoogen, ende piloteren vande twee hoofden aenden mont van d'havent. Met de achterwercken, ende ten surplus te ordonneren aen ider wateringe aen hunne obligatie te volkommen, ende principael aen die van Nieuwendamme”.*²⁷²

Eenmaal alles in goede staat terug hersteld was moest er in principe iemand aangesteld worden om deze werken en infrastructuur te controleren en verder te onderhouden. Maar dat dit niet snel zou gebeuren blijkt uit een brief die het schepencollege van Nieuwpoort een jaar later naar Brussel zou sturen.²⁷³

²⁶⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷² RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

Deze brief uit 1726 was bedoeld voor de vorst. Het schepencollege beweerde hierbij de vertegenwoordigers van deze steden, kasselrijen en wateringen geconsulteerd te hebben en achterhaald te hebben wat nu exact onder wiens verantwoordelijkheid viel. Het was niet snel duidelijk wie verantwoordelijkheid had over de reparatie van sluizen, kanalen, krekken en de bijkomende werken ten dienste van het lossen van de binnenwaters en de schuring van de haven evenals de schade die ze veroorzaakt hadden. De onduidelijkheid bracht natuurlijk met zich mee dat niet iedereen akkoord was met de lasten die ze opgelegd werden. Het Brugse Vrije had als antwoord op de brief dat ze geen verantwoordelijkheden over de haven van Nieuwpoort hadden. De reactie van de watering van Vladsloo was dat ze een onderzoek gingen instellen naar hun bevoegdheden en de nodige documenten naar Nieuwpoort gingen opsturen. Hierbij werd verwezen naar een transactie van 1660 tussen enerzijds de watering van Vladsloo en anderzijds Brugge, Veurne en Duinkerke waarin beslist stond dat de watering van Vladsloo instond voor de stand van het water in de Brugse vaart van de Rattevallebrug tot aan de Palingbrug en daardoor op deze plaats zijn water loste en niet meer via de Lekesluis (die sinds 1665 onbruikbaar geworden was). De watering van Kamerlings gaf te kennen dat ze geen sluizen of belangen in de haven van Nieuwpoort hadden. Ieper daarentegen stuurde het octrooi van 1643 op waarin de overeenkomsten op de delving van de vaart tot de IJzer, of het kanaal van Ieper tot Nieuwpoort, in te lezen viel. Daarbij vermeldden ze dat deze vaart, met bijbehorend sas (het Iepersas) in de Nieuwpoortse achterhaven, moest bijdragen tot de schuring van de haven. Ze zagen echter geen problemen aan het Iepersas en vonden ook niet dat er restauraties of veranderingen aangebracht moesten worden. Wat het westershoofd betrof erkenden ze dat er fouten gebeurd waren en dat ze de nodige materialen voor de reparatie hiervan zouden leveren, dat dit de problemen met de zeehoofden niet oploste bleek al uit een vorig hoofdstuk.²⁷⁴

Aan de kasselrij van Ieper werd om een bijdrage gevraagd vanwege de voordelen die ze zou halen uit de haven van Nieuwpoort indien het scheepverkeer en de accommodatie zou verbeteren. De kasselrij antwoordde hier echter op dat ze geen zaken in de haven van Nieuwpoort had en ze erkende ook de mogelijke argumenten van Nieuwpoort niet, waardoor ze financieel geen hulp boden. De kasselrij van Veurne was even min happig om te financieren: *“de ghedeputeerde der stede ende casselrie van Veurne hebben ons te kennen ghegheven dat hunne principael niet voorsien en sijn van eenigh octroyen ofte andere titels ende niet min dat sij onderhouden de westsluyse ende de oostsluyse benevens seven hoofden beginnende aende capelle ghenaeamt ons heeren huysen ende eijdende aende corps de garde staende ter plaetse ghenaeamt*

²⁷⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

de serpents tonghe, de welcke al souden sijn in goeden staet, niet gheloovende eenighe voordere obligatie te hebben.”. Hetzelfde antwoord kwam uit Nieuwendamme en van de abt van Oudenburg die beweerden geen akten of documenten te bezitten die hen verantwoordelijkheden opdroegen met betrekking tot de haven.²⁷⁵

Nieuwpoort wou dus in deze brief duidelijk maken dat het beheer van de achterhaven en het binnenwater serieus aan verandering toe was, zodat alle schepen opnieuw zonder problemen tot in het kanalenetwerk achter de haven kon varen. Naast de commerciële voordelen werd ook het militair belang van de haven en Nieuwpoort benadrukt. Indien er vijandige omstandigheden waren kon de haven ook als militair middel ingezet kon worden via de inundaties, maar dat was op dat moment onmogelijk door het verval van de sluizen.²⁷⁶

Er kan over het algemeen aangenomen worden dat het vooral de heer Stauffenberg was die zo aandrong op de veranderingen en werken in de haven. Voor de oprichting van een compagnie in Nieuwpoort moest immers de nodige infrastructuur aanwezig zijn. In een verslag van 1727, een jaar nadat alle steden en kasselrij een verzoek verzonden werd voor hulp aan de restauraties van de haven, schreef hij dat hij zelf de staat van de beide hoofden aan de havenmonding waargenomen had in een inspectie met Pieter Vermeulen, die op dat moment één van de loodsen van de haven was. Dezelfde kritieken kwamen steeds opnieuw terug; het hoofd was niet afgewerkt en zorgde voor veel problemen voor de haven. Langs de westduiker had er zich een zandbank gevormd. Ook aan de voet van de vierboetes en aan de bakens waren ondiepe stukken waar te nemen. De enige reden waarom de haven nog bereikbaar was, was door het binnenwater die langs de haven passeerde, hoewel ook hier veel op aan te merken viel. Kijk naar het wanbeheer dat rond de Nieuwpoortse achterhaven heerste. In een droge periode was de Nieuwpoortse haven onbereikbaar doordat de schepen vanwege de lage waterstand vast kwamen te zitten. *“soo haest de voors opperwaeteren sullen ophouden geen schip noch boot en sal connen uit of invaeren, niet alleen tot ruine, vande cleene overighe negotie van Nieuwport, veuren, dixmuyde en ipre met den platten lande maer oock tot den generaelen onderganck van visscherie de welcke alsu de selve havent veel meer is vreesende als wel de swaerste stormen der volle zee.”* In de ogen van Stauffenberg was het dan ook van cruciaal belang dat het staketsel hersteld werd. Pas hierna zou eventueel de haven gezuiverd kunnen worden. De sluizen stonden dan wel in voor het behoud van de diepte van de ijzergeul, maar zolang het staketsel voor puin in de havenmonding zorgde was het dweilen met de kraan open. De restauratie van het staketsel kon op korte termijn al voor een grote verbetering zorgen:

²⁷⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

*“doende te notteren dat de embouchure ende geule van d’havent soo ondiepe ende versant is geworden dat men de selve te voet ende te peerde kan passeren al de strandt, twelkce door het verlangen ende verhooghe der hoofden voort kan gepreveniert werden.”*²⁷⁷

Nieuwpoort had na de negatieve antwoorden van de verschillende steden en kasselrijen een verzoek gestuurd naar de Staten van Vlaanderen om hun de rekeningen te sturen van de havenwerken in Nieuwpoort, om zo te achterhalen wie waar voor instond. Het antwoord van de Staten van Vlaanderen was kort en duidelijk. Ze meenden dat Nieuwpoort niet het recht had om deze te vragen *“wij aen niemant en moeten satisfactie gheven, als aende maj ghelijck alreede ghebeurt is”*. Toch stuurden ze de kopieën van de verschillende betalingen aan restauraties en herstellingwerken aan de haven in de hoop dat Nieuwpoort zijn geklaag zou stoppen. *“waer mede betrouwende uw alsnu sullen ophauden van ons te vraeghen, tgonne niet in onse obligatie viele”*. De Staten van Vlaanderen konden de andere steden, kasselrijen en wateringingen niet verplichten om de werken aan de haven uit te voeren of financiële steun te geven. Tot grote teleurstelling van Stauffenbergh *“sijnde seer sensible ende bedroeft dat wij vande staeten van t’lant onse vaederen soo slecht geseceureert worden, ende dat de zeeercken van soo groote aengelegentheit faute van sorghe en protectie totaliter vervallen en irreparabel sullen worden ten sij met excessive cost.”*²⁷⁸

9.8 De Compagnie

Het initiatief van Gollet de La Merveille in verband met de Oostendse Indische Compagnie en de steun van Karel VI, zorgde ervoor dat er ook in Nieuwpoort interesse ontstond voor een dergelijke onderneming. De Raad van State stelde zich niet akkoord met de plannen die Stauffenbergh te Nieuwpoort wilde uitvoeren. Ten eerste zagen ze de Compagnie als een beperking van de vrije concurrentie doordat ze aanvankelijk het monopolie op de haringvisserij nastreefde. Vooral vanuit het milieu van de Brugse vissers, die hun belangen in gevaar zagen komen kwam er veel verzet.²⁷⁹ Ten tweede begon er ook internationale kritiek op de Oostendse Indische Compagnie te komen. Engeland en de Republiek zagen de vennootschap als een schending van het Barrièretraktaat en een te grote concurrentie voor hun eigen koopvaardij en visserij. Dit vormde de voornaamste reden waarom de Oostendse Compagnie in 1731 opgedoekt werd. Het politiek getouwtrek rond de GIC zorgde voor twijfel en een nadelig milieu bij de oprichting van de Nieuwpoortse Compagnie. Veel GIC-

²⁷⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

²⁷⁹ ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island varen* p. 5-6.

aandeelhouders die wel geïnvesteerd hadden in de Oostendse Compagnie zagen het dus niet meer zitten om te investeren in een gelijkaardig project te Nieuwpoort. Dit was één van de redenen waarom Stauffenbergh er drie jaar over deed om goedkeuring te krijgen en nogmaals 2 jaar om het benodigde kapitaal te verzamelen.²⁸⁰ In 1727 zag de Nieuwpoortse “Compagnie ter Vischvaart” het licht. Ze was hoofdzakelijk gefinancierd door Brussels en Gents kapitaal en had als doel de bevordering van de haringvangst op IJsland en het vrachtvervoer.²⁸¹ De problemen rond de Oostendse Compagnie zorgden er echter voor dat investeerders argwanend waren om hun geld in Nieuwpoort te investeren. Het beoogde startkapitaal van 200 000 gulden werd niet bereikt, er werden maar voor 115 000 gulden aandelen van de nieuwe Compagnie verkocht.²⁸² Al van in het begin waren de inkomsten uit de haringvisserij niet voldoende om winsten te garanderen. Op verdere investeringen kon niet gerekend worden, vandaar dat verschillende Nieuwpoortse schepen verpacht werden aan Nieuwpoort of Duinkerke ten dienste van het vrachtvervoer naar Ierland en Frankrijk. Schulden bleven zich opstapelen en in 1731 zag Stauffenbergh zich genoodzaakt om af te treden. Zelfs zijn opvolger kon geen verandering in de zaak brengen waardoor de Compagnie in 1738 failliet ging.²⁸³

De Compagnie brengt op het eerste zicht geen verandering in de economische toestand van Nieuwpoort. De toename die vanaf 33-34 op te merken valt (zoals te zien is in grafiek 1) is er vanwege de enorme stijging in inkomsten via de eeden van wethouders. Ook dit heeft niets met de haven te maken. In de rekeningen valt te lezen dat er via de eden van wethouders eigenlijk niets van inkomsten binnenkomt, maar de *rendant* heeft hier het slot van de vorige rekening bijgeteld. Het jaar 1732-1733 is met een winst van rond de 10 000 gulden afgesloten. Deze som werd in de rekening van 1733-1734 onder de rubriek *eeden van wethouders* gebracht, met als gevolg dat de totale inkomsten van dat jaar plotseling 10 000 gulden hoger liggen. Indien deze niet meegeteld werden dan liggen de totale inkomsten van de volgende jaren rond de 15 000 gulden, zoals normaal is voor de jaren vanaf 1718. Dit blijft zo tot 1741. Enkel het jaar 1738-1739 vormt een uitzonderlijk jaar doordat er een heleboel oude renten die de vorst nog schuldig was aan de stad terugbetaald werden.²⁸⁴

²⁸⁰ BAGUET (J.), *De Oostendse Compagnie*, p. 132.

²⁸¹ GHIJS (J.), *Een socio-demografische studie van het vissersmilieu. Nieuwpoort en Adinkerke (De Panne), 1750-1850*. Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: C. Vandenbroeke, 1992, p. 16.

DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 27.

²⁸² PARMENTIER (J.), “In de wereld is niets volmaekt”, p. 36.

²⁸³ ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island varen*, p. 8.

²⁸⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr.3812-3829.

Ondanks dat er in de stadsrekeningen geen abnormale toename van winsten te lezen viel was Nieuwpoort in de jaren 30 van de 18^{de} eeuw toch één van de belangrijkste vissershaven van de Oostenrijkse Nederlanden. Haar afzetmarkt was echter enkel regionaal bepaald doordat de visaanvoer van de Zuidelijke Nederlanden een te grote concurrentie vormde om verder in Vlaanderen Nieuwpoortse vis te verkopen. Oostende beperkte zich eerder tot een aantal koopvaartschepen.²⁸⁵

Het was uiteindelijk het tekort aan overheidssteun, de passiviteit en terughoudendheid van investeerders die de ondergang van de Compagnie veroorzaakte.²⁸⁶ Daarnaast liep na tien jaar hun vrijheid van tol af waardoor ze in 1738 ophield te bestaan.²⁸⁷ Toch betekende dit niet direct het einde van de visserij voor Nieuwpoort. De schepen van de Compagnie werden verkocht om de schuldenberg af te betalen. Verschillende reders te Nieuwpoort zagen hierin hun kans om goedkope investeringen te doen en nieuwe schepen aan te schaffen. De Compagnie was dan wel weg, maar een aantal vissers bleven wel in Nieuwpoort, evenals enkele schepen die gewoon onder naam van andere reders uitvoeren. Louis Bernaert bijvoorbeeld bepaalde de voornaamste vissersactiviteit in het begin van de jaren 40 in Nieuwpoort met zijn “*Societeyt van visscherye van Harinck*”.²⁸⁸ Bernaert had reeds ervaring als de voormalige hoofdcommissair van de Generale Keijzerlijke Indische Compagnie en was naast Stauffenberg ook een van de grootste initiatiefnemers die de Zuid-Nederlandse maritieme handel nieuw leven wilde inblazen. Zo vroeg hij ook in 1737 aan de Raad van Financiën voor een enorme verhoging van de invoerrechten op buitenlandse haring, maar dit werd natuurlijk geweigerd. Brugge, Gent, Antwerpen en Brussel bleven afhankelijk van de Hollandse en Zeeuwse vis.²⁸⁹

Er waren hoge verwachtingen op vlak van geldgewin en de traditionele visserij werd wat uit het oog verloren en kreeg dus ook amper of nauwelijks financiering of steun. Stauffenberg was één van de zeldzame initiatiefnemers die het voordeel en de mogelijkheden van de Vlaamse visserij inzag, maar er was te weinig interesse bij investeerders en men dacht vooral aan de winsten die op korte termijn gehaald konden worden en nooit aan lange termijn investeringen.²⁹⁰ Na het faillissement kwam de visserij en de vloot van Nieuwpoort op een lager pitje te staan tot ze

²⁸⁵ ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island varen*, p. 11.

²⁸⁶ FILLIAERT (J.), *De Compagnie van vischvaart*, p. 70.

²⁸⁷ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, p. 79.

²⁸⁸ ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island varen* p. 11. en PARMENTIER (J.), “In de wereld is niets volmaekt”, p. 38.

²⁸⁹ PARMENTIER (J.), “In de wereld is niets volmaekt”, pp. 38-39.

²⁹⁰ PARMENTIER (J.), “Haring of kabeljauw”, p. 94.

helemaal in crisis kwam halverwege de 18^{de} eeuw.²⁹¹ De Oostenrijkse successieoorlog die vanaf 1744 insloeg in Nieuwpoort zorgde voor een einde aan deze havenactiviteiten. Op dit moment belegerden de Fransen de stad opnieuw en ondanks de nieuwe inundaties werd de stad vrij snel ingenomen.²⁹²

Investerings in de Nieuwpoortse haven in de jaren 20 van de 18^{de} eeuw zijn er vooral gekomen om de haven in staat te stellen om een compagnie onder te brengen. Het idee kwam er in de context van de Oostendse Compagnie die enorme winsten met zich mee bracht. Het initiatief kwam dan voornamelijk van private personen, zoals Stauffenbergh, die hun invloed in het stedelijk bestuur lieten voelen en die persoonlijk belang hadden bij een verbeterde haven. Restauraties aan de Nieuwpoortse havengeul, die voor een betere toegang moest zorgen, en de verbindingen naar het Vlaamse binnenland, moesten het succes van een compagnie garanderen. De investeringen vanuit de provincie in de Oostendse haven zorgden voor een tekort aan aandacht voor die van Nieuwpoort. Daarnaast kwam dan nog de internationale (vooral vanuit Groot-Brittannië en de Republiek) afkeuring voor de GIC, die ook vragen deed reizen bij de oprichting van een Nieuwpoortse Compagnie. Investerings en overheidssteun voor deze laatste bleven bijgevolg uit, wat al van in het begin de kortstondige levensduur van deze Compagnie bepaalde.

²⁹¹ GHIJS (J.), *Een socio-demografische studie*, p. 17.

²⁹² DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 22. DUMON (R.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, p. 427.

10 Crisis: jaren 40 en 50 van de 18^{de} eeuw

De opvolging van keizer Karel VI door Maria Theresia bracht opnieuw een politieke escalatie met zich mee die zich uitte in de Oostenrijkse successieoorlog. Frankrijk betwiste haar autonomie en viel daarop de Zuidelijke Nederlanden binnen waardoor de Pragmatieke sanctie geschonden werd. Ondanks de barrièresteden, die in opdracht van de republiek van een garnizoen voorzien waren, kon Frankrijk de Zuidelijke Nederlanden voor een groot deel innemen. Met de steun van Groot-Brittannië kon Maria-Theresia een aantal jaar later de overhand halen en werd haar gezag uiteindelijk erkend.²⁹³

Oorlogsomstandigheden lieten zich uiteraard weer voelen in de Nieuwpoortse haven. Verschillende brieven maakten duidelijk dat kapers de Noordzeewateren onveilig maakten en een gevaar vormden voor de Nieuwpoortse visserij. De toenmalige burgemeester De Brauwere sprak van een aanval op een Nieuwpoorts schip, met bestemming IJsland, waarvan de bemanning gevangen genomen werd. Grote boosdoeners hierachter waren de Engelsen. Doordat Nieuwpoort als vertrekhaven niet meer als veilig beschouwd werd zochten veel vissers een manier om onder neutrale vlag de Noordzee op te gaan. Dit kon door zich poorter te maken van bijvoorbeeld het Noord-Nederlandse Vere. Tegen het einde van de zevenjarige oorlog hadden zowel de Nieuwpoortse visserij, als de Oostendse koopvaardij hun dieptepunt bereikt.²⁹⁴

Naast een tegenvallende havenactiviteit bevond de stad zich ook in de schulden. Uit de stadsrekeningen viel dit aanvankelijk niet op te maken, maar de vermelding bij de *extraordinaire inkomsten* voor het jaar 1749-1750 geeft meer uitleg:

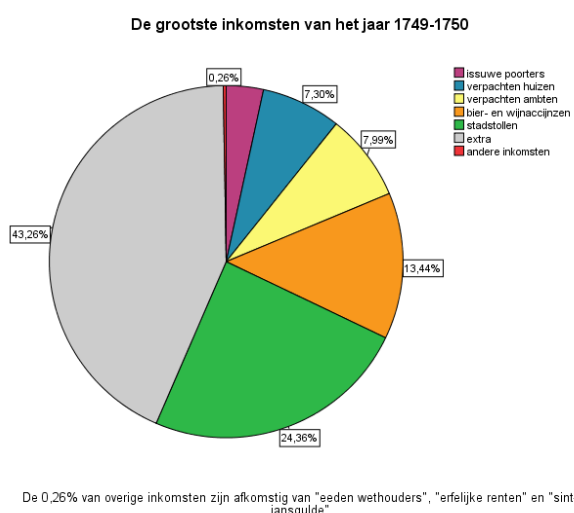
“Deser stede genootsaekt hebben geweest in daten 18 juny 1749 tot laste van dese stadt eene somme van twee duysent een hondert en veertigh croonstucken doende in guldens ses duysent negen hondert t’negentigh guldens derthien stuyvers en drije deniers, ten effecte van daarmede te connen voldoen eenighe logement gelden ende de meest preserende schulden van dese stadt, welcke somme den rendant ontfaen heeft ende aen

²⁹³ VERMEIR (R.) ed., *Een inleiding tot de geschiedenis van de Vroegmoderne Tijd*, pp.77-92.

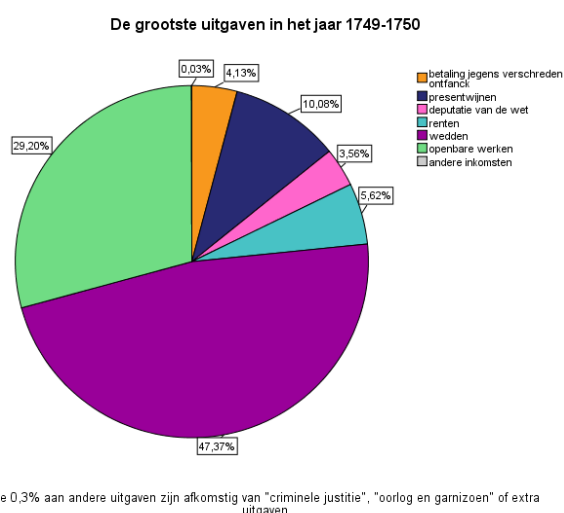
²⁹⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij. (1650-1770). 1756 ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island vare*, p. 116. PARMENTIER (J.), “In de wereld is niets volmaekt”, p. 44.

*dese stadt ten intreeste gegeven is door d'heer ende mre Frans Mergelijck woonende binnen de stadt van Ipre*²⁹⁵

In grafiek 10 valt te lezen dat de extraordinaire inkomsten, voor het jaar 1749-1750, ongeveer 43% van de totale inkomsten bedroeg. Dit verklaart bijgevolg de piek die te zien is in de lijngrafiek die de totale inkomsten voor de 18^{de} eeuw weergeeft²⁹⁶. Als de rubriek in deze rekening wat beter bekeken wordt, dan wordt duidelijk dat er nog voor 888 gulden aan andere inkomsten, buiten de lening, vermeld staan. Het gaat hier hoofdzakelijk om bedragen afkomstig van “*nieuwe rechten op azijn*” of op “*ieder tonne groot bier*”. Bij wie de stad schulden had is niet duidelijk, maar wat wel opvalt is dat de uitgaven voor lonen of wedden aanzienlijk toenam in vergelijking met het vorige jaar²⁹⁷. Zowel de kosten aan wedden als openbare werken vormden gedurende de 18^{de} eeuw de grootste uitgavenpost, maar voor 1749-1750 kan wel gezegd worden dat de betalingen van wedden een uitzonderlijk groot aandeel van de totale uitgaven vroeg.



grafiek 10 Inkomsten 1749-1750 (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekening nr.3838)



grafiek 11 Uitgaven 1749-1750 (RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Stadsrekening nr.3838)

Grafiek 11 illustreert dit en toont dat de uitbetalingen van lonen en wedden bijna de helft van alle koste, in 1749-1750, bedroeg. In deze stadsrekening staat echter niet expliciet dat het om een terugbetaling van schulden gaat.²⁹⁸

²⁹⁵ RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3835

²⁹⁶ Bijlage 2

²⁹⁷ Grafiek 4 en 5

²⁹⁸ RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3835

Ondanks de verkregen lening viel er aanvankelijk geen veranderingen waar te nemen in de stadsrekeningen. Bij de inkomsten is doorheen de jaren 50 van de 18^{de} eeuw een lichte stijging op te merken, maar de uitgaven werden blijkbaar tot op een minimum teruggeschroefd.²⁹⁹

Een andere aanwijzing voor de financiële put, tijdens de jaren 50 van de 18^{de} eeuw, is de verpachting van de volledige haven aan Pieter de Roo van 1752 tot 1758. De voorwaarden van deze overeenkomst blijven onbekend doordat de documenten, die de afspraken rond de verpachtingen vastlegden, verloren zijn. Vermoedelijk nam de stad Nieuwpoort deze stap om van de kosten aan de haven gespaard te blijven. Hoewel hier geen bronnen over bestaan valt te verwachten dat na de Oostenrijkse Successieoorlog, en de Franse inname van Nieuwpoort, de haven schade ondervonden moet hebben vanwege het oorlogsgeweld. En misschien dat de stad deze kosten niet op zich wou, of kon, nemen. Investerings- of werken die de heer de Roo aan de haven liet uitvoeren waren echter ook niet terug te vinden.³⁰⁰

Hoewel Pieter de Roo vermeld staat in de stadsrekeningen van 1752 tot 1758 als pachter van de Nieuwpoortse haven, ontving de stad hier geen inkomen van. De afspraken, in zoverre ze duidelijk werden uit de stadsrekeningen, waren dat Pieter de Roo recht had op de inkomsten uit de haven, maar dat hij in ruil daarvoor ook moest in staan voor de kosten aan de loodsboot, de vuurtorens, havenwerken en de lonen van de loodsen en vuurtorenwachters. Als verantwoordelijk voor de haven verkreeg hij onder andere, gedurende 6 jaar, de inkomsten van: *“Het recht van d’incommende ende uijtvaerende schepen en is voor desen jaere niet verpacht nemaer bij resolutie van d’heeren van de weth op den 29 april 1752 gelaeten aen s. Pieter De Roo op de conditien ende lasten gedregen bij de conventie met hem dien aengegaen als vooren geseijt uit reguard van de middelen op zout, zeepe en haerijnk”*.³⁰¹

Pieter de Roo kwam uit een familie van koopmannen. Hij was één van de aandeelhouders van de Nieuwpoortse Compagnie en kon net als Stauffenbergh beschouwd worden als een rijke ondernemer van Nieuwpoort. De Roo kwam in de stadsrekeningen verschillende malen terug als pachter van bepaalde taksen. Zo kon hij in 1758 genieten van de inkomsten uit de rechten op de brandewijn en de taksen op zout, zeep en haring. Het feit dat hij hiervoor meer dan 3000 gulden kon neertellen, bewijst zijn welgestelde afkomst.³⁰²

²⁹⁹ Bijlage 2

³⁰⁰ RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3837-3843

³⁰¹ RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3837-3843

³⁰² RAB, oud archief Nieuwpoort, nr. 3842

11 Maria Theresia van Oostenrijk

Met de Vrede van Aken in 1748 werd de heerschappij van Maria Theresia over de Zuidelijke Nederlanden erkend. In tegenstelling tot haar voorloper, Karel VI, bracht het beleid van Maria Theresia een aantal veranderingen met zich mee. Ze was dan ook niet meer gebonden aan het Barrièretraktaat dat een dure zaak was voor de Oostenrijkse Nederlanden. De Oostenrijkers hadden met andere woorden hun macht over de regio geconsolideerd, waardoor het loonde om grotere investeringen naar de Zuidelijke Nederlanden te laten vloeien.³⁰³ Centralisatie en rationalisatie stonden centraal in het beleid met als doel de administratieve verbetering, economische heropleving en culturele bloei.³⁰⁴ Door centraliserende maatregelen probeerde ze de stedelijke en regionale autonomie aan banden te leggen in de hoop dat op deze manier de financiële mogelijkheden voor de centrale overheid zou toenemen. En vooral ook om vat te krijgen op het financieel beheer van de regionale en lokale overheden.³⁰⁵ Van hogerhand kwam er meer inspraak en inzicht in het beleid van de provinciale staten en steden, doordat deze te kampen hadden met wanbeheer of crisissen. De samenstelling van de Staten van Vlaanderen onderging aanpassingen.³⁰⁶ Vanuit het stedelijk niveau kwam er ook meer inspraak doordat de kleinere steden en kasselrijen een zitje in de Staten van Vlaanderen verwierven.³⁰⁷

Dirk Van De Vijver zag in deze context, van centralisering en sterkere controle op het financieel beheer van de provincies, ook veranderingen qua organisatie van openbare werken. De fiasco's op dit vlak van de Staten van Vlaanderen hadden onder andere de instorting van het sas Slijkens veroorzaakt en vele problemen bij de bouw van het kanaal Gent-Brugge, de coupures in beide steden en algemeen gezien ook de slechte staat van de Vlaamse zeehavens.³⁰⁸

Hervormingen die hierop volgden waren bedoeld om het waterbouwkundig beleid beter te organiseren en zelfs op dit vlak een centralisatie door te voeren. Vanwege de centralisatiepolitiek kon de centrale overheid zich meer betrekken bij de uitbouw en het onderhoud van bijvoorbeeld stadsversterkingen. De Staten van Vlaanderen kregen beter grip

³⁰³ VERMEIR (R.) ed., *Een inleiding tot de geschiedenis van de Vroegmoderne Tijd*, pp.77-92.

³⁰⁴ WILS (L.), *Van Clovis tot Di Rupo: de lange weg van de naties in de Lage Landen*, Garant (Antwerpen), 2005, pp. 91-93.

³⁰⁵ VERMEIR (R.) ed., *Een inleiding tot de geschiedenis van de Vroegmoderne Tijd*, p.93.

³⁰⁶ WILS (L.), *Van Clovis tot Di Rupo*, pp. 91-93.

³⁰⁷ VERMEIR (R.), *cursus bij opleidingsonderdeel heuristiek Vroegmoderne Tijd*, p.85.

³⁰⁸ VAN DE VIJVER (D.), *Ingenieurs en architecten*, p. 123. LOMBAERDE (P.) ed, *Antwerpen versterkt*, pp. 94-95.

op wat er in de kuststeden gebeurde, hadden er door de hervormingen de financiële middelen voor en kregen van hogerhand ook een grotere druk op zich om ze tot een goed einde te brengen. Zo werd Hendrik Pulinx de jongere verantwoordelijke voor het onderhoud van de havens van Oostende, Nieuwpoort en Brugge, de verharde wegen naar Blankenberge, het kanaal Brugge-Gent en het kanalennetwerk in de kuststreek.³⁰⁹ Hij werd aangesproken als de *directeur van de openbare werken en navigatie van de Staten van Vlaanderen in het kwartier Brugge* en werd officieel aangesteld in 1750. Pulinx moest verslag uitbrengen aan de *directeur-generaal voor de hele provincie*, Ingace-Balthazar Malfeson. Deze laatste opereerde vanuit Gent en stond onder directie van de Staten van Vlaanderen.³¹⁰

Wat de directie van de openbare werken aan de haven van Oostende, Nieuwpoort en het sas Slijkens betrof, beheerde de heer Caloen de inkomsten van de konvooirechten. Deze inkomsten werden door de provincie ingezet ter financiering van de provinciale werken aan beide havens. Om deze havenwerken ter plaatse te coördineren werd er een *controleur vande zeevercken der have van Ostende, Nieuwpoort, sluisen van Slijkens ende voordere wercken*, aangesteld door de provincie. Voor de regio Oostende kreeg Joannes Emmanuel Pijle deze functie toebedeeld. Hij moest toezicht houden op alle provinciale werken, de aannemers, de werklieden maar ook op de hoofdwakers. Hij werd verondersteld verslag uit te brengen aan de directeur van de navigatie van de provinciewerken, in dit geval directeur Hendrik Pulinx. Hij was dus in principe de vertegenwoordiger van Pulinx te Oostende. Joannes De Brock hield ook toezicht op de werken, maar stond ook in voor de nodige arbeidskrachten en de aankoop van de materialen. Voor de haven van Nieuwpoort was de sasmeester van het Provinciesas aangesteld om deze de taak op zich te nemen, zodat De Brock niet steeds vanuit Oostende naar Nieuwpoort moest komen. Gedurende de hele 18^{de} eeuw lag het sasmeesterschap te Nieuwpoort bij de familie Vanden Abeele.³¹¹

³⁰⁹ VAN DE VIJVER (D.), *Ingenieurs en architecten*, p. 123. LOMBAERDE (P.) ed, *Antwerpen versterkt*, pp. 94-95.

³¹⁰ VAN DE VIJVER (D.), *Ingenieurs en architecten*, p. 21. RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10852, richtlijnen m.b.t. het beheer van de onderhoudswerken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort, inondatie camerlings ende werken aan de sluisen te slijkens. 1776

³¹¹ Gedurende de volledige 18^{de} eeuw wordt de naam Vanden Abeele geassocieerd met de sasmeester van het Provinciesas te Nieuwpoort. Het gaat hier echter om een functie die blijkbaar van vader op zoon doorgegeven werd. Voor het begin van de 18^{de} eeuw is er sprake van Cornelis jr. Vanden Abeele, tot minstens 1729. Pas vanaf 1741 wordt Basilius Ferdinand Vanden Abeele vermeld als sasmeester. Beiden waren schepen in Nieuwpoort en B.F. Vanden Abeele werd later ook controleur van de fortificatiën te Nieuwpoort. RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10852, richtlijnen m.b.t. het beheer van de onderhoudswerken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort, inondatie camerlings ende werken aan de sluisen te slijkens. 1776

Hoofdwakers surveilleerden met laag water langs de haven om diefstal van materialen tegen te gaan, maar ook om mensen van de rijshoofden weg te houden, en ze bijvoorbeeld te beletten mosselen te plukken of hout van de constructies te halen.³¹²

Op centraal niveau werden ook de nodige aanpassingen uitgevoerd. In de eerste helft van de 18^{de} eeuw waren de hogere niveaus afhankelijk van de mening van de ingenieurs die door de Staten van Vlaanderen als experts aangesteld werden. Aanpassingen maakte de centrale regering hier onafhankelijk van. In 1772 zag de *Jointe des Eaux* in Brussel het licht.³¹³ Deze hield toezicht op het netwerk van kanalen en steenwegen en de uitbouw hiervan ten dienste van de handel en de industrie.³¹⁴ De *jointe* bestond uit een eigen *ingenieurcorps* en een *ecole hydraulique*. Hetzelfde jaar werd door de regering van de Oostenrijkse Nederlanden de *Académie royale et impériale de Bruxelles*, deze legde zich toe op onderzoek ten dienste van de staat. Ze concentreerde zich op de exploitatie van natuurlijke bronnen en de nieuwste evoluties in wetenschap en techniek, dit ten dienste van de economische ontwikkeling. De aandacht ging onder andere naar constructiematerialen als beton en bakstenen en de hydraulische eigenschappen van de Zuidelijke Nederlanden. Voor het eerst sinds de grote kanalisatiewerken van de 17^{de} eeuw kon er vanuit de overheid weer voordeel gehaald worden uit de strategische ligging, tussen het Noordzee kanaal en het Duitse binnenland, en de economische positie van de Lage Landen. Er werd dan ook gepoogd om deze ten volle tot ontwikkeling te laten komen.³¹⁵

In de eerste helft van de 18^{de} eeuw werden de infrastructuurwerken, zowel voor kanalen, havens als steden, beïnvloed door de grote stedelijke en provinciale autonomie die hun eigen belangen naar voren schoven. Steden wilden meer controle en zeggenschap over de werken die zich op hun terrein voordeden, terwijl de organisatie op provinciaal niveau bepaald werd door diegene die de grootse invloed hadden, bijvoorbeeld Brugge en Gent. De verzelfstandiging van het ingenieurenkorps, de vernieuwde opleidingen aan de academies in Brussel en Wenen en de centralisatiepolitiek van Maria Theresia gericht op economische ontwikkeling, verstevigde het

³¹² RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10852, richtlijnen m.b.t. het beheer van de onderhoudswerken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort, inondatie camerlings ende werken aan de sluizen te slijkens. 1776

³¹³ VAN DE VIJVER (D.), "From Nieuport to Magnel: An institutional history of building science in Belgium, 1780-1930", in: *Proceedings of the First International Congress on Construction History, Madrid, 20 - 24 January 2003*, pp. 2055-2056. MORTIER (R.) en HASQUIN (H.), "Unité et diversité de l'empire des Habsbourg à la fin du XVIIIe siècle", in: *Etudes sur le XVIIIe siècle*, Vol. 15, 1988, pp. 48-49.

³¹⁴ MEDEMA (G.), *Achter de façade van de Hollandse stad. Het stedelijk bouwbedrijf in de 18^{de} eeuw*, Universiteit Utrecht (doctoraatsverhandeling), 2008, p.271.

³¹⁵ VAN DE VIJVER (D.), "From Nieuport to Magnel", pp. 2055-2056.

centrale gezag en de wisselwerking tussen stad, provincie en centraal niveau.³¹⁶ Dit uitte zich in een aantal grootschalige projecten in zowel de Nieuwpoortse als Oostendse haven.

In Oostende werden in de jaren 70 van de 18^{de} eeuw de bestaande dokken vergroot uitgediept en voorzien van een sas zodat schepen er ook bij laagwater konden aanmeren. In dezelfde periode werd ook een nieuw dok gebouwd dat in 1776 officieel geopend werd en nog twee andere werden begin jaren 80 van de 18^{de} eeuw voltooid.³¹⁷

Hoe het einde van het barrièretraktaat en het beleid van Maria-Theresia van Oostenrijk invloed had op de economische activiteiten in de Nieuwpoortse haven en welke infrastructuurwerken er uitgevoerd werden komen in de volgende hoofdstukken aan bod.

³¹⁶ MEDEMA (G.), *Achter de façade van de Hollandse stad*, p. 271. VAN DE VIJVER (D.), “From Nieuport to Magnel”, p. 2055.

³¹⁷ BAETENS (R.), “Het uitzicht en de infrastructuur”, p. 54.

12 Beginnende overheids­hulp

Pas halverwege de 18^{de} eeuw werd er vanuit de regering een meer mercantilistische politiek gevoerd. Men wilde de nationale visserij in die mate herop­bouwen zodat ze de volledige Zuid-Nederlandse markt kon bevoorraden.³¹⁸ Er moesten veranderingen komen waarbij de Vlaamse douanepolitiek de export stimuleerde en de import reguleerde. ³¹⁹ Nieuwpoortse en Oostendse reders verzochten om een protectionistische politiek ten gunste van hun haringvisserij.

Norbert Boudeloot, reder te Nieuwpoort, had in de vergadering van het schepencollege van de stad in 1766 de mededeling gemaakt dat een verzoek, voor het verbod op invoer van vreemde haring, ingediend was door de magistraat te Brussel. De Brabantse visverkopers probeerden dit voorstel echter tegen te houden via klachten die ze hadden over de Vlaamse haring. De reactie vanuit Nieuwpoort was dat deze Brabantse verkopers, simpel gezegd, bedriegers waren. Zomerharing, die bijvoorbeeld naar Brussel verzonden werd op 30 juli en 11 augustus 1766, bracht onder normale omstandigheden ongeveer 35 gulden per ton voor de reders op. Van dit bedrag moesten de reders wel nog de transportkosten betalen. De zomerharing van Nieuwpoort die op 20 augustus 1766 naar Brussel verzonden was, werd in Brabant veel goedkoper verkocht en bracht nog geen 17 gulden per ton op. Opnieuw moesten van dit bedrag nog de transportkosten door de reders betaald worden. In Brabant werd beweerd dat de Nieuwpoortse vis van inferieure kwaliteit was en daarom goedkoper verkocht werd dan de Hollandse. Daarnaast was ook één van de argumenten, tegen het verbod van invoer van vreemde vis, dat de Vlaamse vissers niet genoeg vis hadden om de markt te bevoorraden. Het antwoord vanuit Nieuwpoort hierop was klaar en duidelijk *“Op den lesten 7bre 1766 tot Nieuport noch te becommen waeren meer dan 170 tonnen somerharinck, wanof op heden 6 gbre noch t’sestigh tonnen onvercoght ende becommelick sijn. Waer uyt resulteert dat er geene penurie ofte courtresse van somerharinck en is geweest, mits er nu noch actuelick overigh is, emmers het en can niet t’sament staen dat’er in Brussel courtresse van Somerharinck soude geweest hebben, in den tijdt den selven harinck aldaer tot soo leegen prijs als voorschreven, vercoght is geworden”*. Indien er in Brussel vraag was naar meer haring, dan konden de

³¹⁸ PARMENTIER (J.), “Haring of kabeljauw”, p. 94.

³¹⁹ MAHIEU (E.), “Investerings via aandelen als steun voor een meer competitieve visserij in de Oostenrijkse Nederlanden, Anno 1787”, in: LESCRAUWAET (A.K.) et al. Ed., *Abstractenboek studiedag ‘Vissen in het verleden. Een multidisciplinaire kijk op de geschiedenis van de Belgische zeevisserij’*, VLIZ Special Publications 54, p. 54. RONSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven*, p. 18.

Vlaamse havens daarin voorzien. De Nieuwpoortse reders zagen de goedkope prijzen van hun vis als een reactie op de verzoeken die ingediend waren voor het verbod.³²⁰

De discussies rond de verkoop van de zomerharing in Brabant hadden als gevolg dat de reders van Oostende en Nieuwpoort de haring niet meer op hun kosten wilden laten transporteren. In hun ogen was het de taak van de staat om hiervoor iemand aan te stellen. Wat natuurlijk de nodige reacties teweeg bracht bij de Brabantse visverkopers. Op deze manier had de staat meer controle en stonden de verkopers in Brussel onder een grotere druk om aan een hogere prijs te verkopen. Voordien hielden ze duidelijk geen rekening met de inkomsten die de Nieuwpoortse en Oostendse reders uit deze verkoop nog moesten halen, en de kosten die ze er nog aan hadden *“ende dus op risque der reeders te vercoopen, ende alsoo te teecken hunne commissie, de reeders te degoutteren ende die branche vanden nederlandschen vischvaart te vernietigen, t’gonne schijnt hunne intentie te wesen, mits sij alom soo den Nieuwpoortschen en Oostendschen harijnck als het gedragh van de reeders / sonder oorsaecke noghtans/ sijn blamerende, ten nadeele van d’eijgen onderdaenen ende ten voordeele der vremde ende uytlandsche.”* De Vlaamse reders wilden meer inspraak en controle over de verkoopprijzen in Brussel, waar ze tot dan toe niets aan te zeggen hadden: *“is den harinck en crakeloot schaers en dier in Brussel, sulcx is eenighlick te wijten aende vischvercoopers aldaer, aen wie het daegelijcx libre staet hunne ordres te geven ende te coopen soo vele sij tot hun debit noodigh souden hebben.”*³²¹

De magistraat van Brussel had als reactie op de Brabantse klachten een onderzoek ingesteld naar de visbevoorrading vanuit de Vlaamse kusthavens. De Brauwere, op dat moment burgemeester van Nieuwpoort, voorzag het antwoord aan Van Beelen, die het onderzoek vanuit Oostende voerde, waaruit duidelijk bleek dat er wel genoeg vis aanwezig was. Van Beelen schreef bijgevolg zijn verslag naar Brussel die de aantijgingen van de Brabantse verkopers ontkende. Het verslag gaf een beeld van de nog opgeslagen vis in het magazijn te Plassendale, de prijzen en de hoeveelheid vis die in de zomerperiode binnengekomen is, *“waer mede de nieuwe wederspenticheydt der brusselaers, mitsgrs hunne leugens vernietigen sal”*. Bij deze kwam er een oproep van de Nieuwpoortse en Oostendse reders aan de overheid om geen

³²⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr 4807, diverse verordeningen en reglementen over allerhande punten de zeevaart en het havenbeheer aangaande

³²¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr 4807, diverse verordeningen en reglementen over allerhande punten de zeevaart en het havenbeheer aangaande

gehoor te geven aan de verzoeken van de verkopers te Brussel, maar in het teken van de bescherming van de Vlaamse visserij het verbod op vreemde haring door te voeren.³²²

De reders slaagden uiteindelijk in hun opzet en de regering stelde in 1767 een verbod op de import van vreemde haring en kabeljauw in.³²³ Daarnaast kwam er ook een vrijstelling van belasting op vis, zout en schepen ten voordele van de nationale visserij.³²⁴ Hierdoor werd het mogelijk voor de Vlaamse havens, en industrie, om zich in de tweede helft van de 18^{de} eeuw verder te ontplooiën en te vernieuwen, wat vooral de zware concurrentie uit de Noordelijke Nederlanden op een afstand hield.³²⁵ De visserij van Oostende en Nieuwpoort oversteeg het lokale niveau en voor het eerst sinds de bloeiperiode van de 14^{de} en 15^{de} eeuw, konden Oostende en Nieuwpoort weer instaan voor de visbevoorrading van de Zuidelijk Nederlanden, ten nadele van de Nederlandse visserij.³²⁶

De Brabantse steden klaagden nog tot eind jaren 80 dat de haringtoevoer vanuit Nieuwpoort en Oostende niet voldoende was. De Brabantse handelaren bleven zo weinig mogelijk Vlaamse vis aankopen, vanwege de zogenaamde duurdere prijzen ten opzichte van de Hollandse en Zeeuwse vis. De centrale overheid bleef brieven en verzoekschriften ontvangen, die in sommige gevallen een verkeerd beeld van de situatie weergaven, in de hoop dat zo de import vanuit de Noordelijke Nederlanden opnieuw gestimuleerd zou worden.³²⁷

Dumaray zag de veranderende mentaliteit van de overheden optreden na de Vrede van Aken, die de zevenjarige oorlog beëindigde, en wijdt ze aan het feit dat het Oostenrijkse bestuur nu een zelfstandige douanepolitiek kon voeren. Hij ziet net als Parmentier een groter engagement van Nieuwpoortse en Oostendse reders³²⁸ Parmentier zag als resultaat van deze samenwerking het ontstaan van een stevige basis die mogelijkheden bood voor een rendabele nationale visserij. Er werden bijvoorbeeld vangstquota van haring en kabeljauw vastgelegd evenals de hoeveelheid boten die tijdens het visseizoen uitgestuurd mochten worden.³²⁹ Hoewel dit voor Parmentier het doorslaggevende argument was, zag hij nog twee andere zaken die de veranderingen in het bestuur van de centrale overheid konden verklaren. Ten eerste zou

³²² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr 4807, diverse verordeningen en reglementen over allerhande punten de zeevaart en het havenbeheer aangaande

³²³ DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 35.

³²⁴ GHIJS (J.), *Een socio-demografische studie van het vissersmilieu*, p. 17.

³²⁵ MAHIEU (E.), "Investerings via aandelen", p. 54. RONSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven*, p. 18.

³²⁶ PARMENTIER (J.), "Haring of kabeljauw", p. 97.

³²⁷ PARMENTIER (J.), "In de wereld is niets volmaakt", p.49.

³²⁸ DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij*, p. 35.

³²⁹ PARMENTIER (J.), "Haring of kabeljauw", p. 97.

keizerin Maria-Theresia een ander beleid aanhouden en andere visies hanteren met betrekking tot de economie en de handel. De Raad van Financiën in Brussel vertoonde daardoor meer interesse in nieuwe projecten ten voordele van de visserij. Ten tweede was de Vlaamse visserij veel te afhankelijk van de veranderingen die zich voordeden in Frankrijk, vooral Duinkerke, en de Noordelijke Nederlanden. Hun zware concurrentie zorgden er aanvankelijk voor dat Oostende en Nieuwpoort zelfstandig de kans niet hadden om een grootschalige visserij uit te bouwen.³³⁰ Dit wordt geïllustreerd door het faillissement van de Nieuwpoortse Compagnie, die niet tegen de prijzen van Hollandse vis kon opboksen. Daarnaast werd ook de Oostendse Compagnie opgeschort vanwege de internationale politiek die zijn greep op Vlaanderen had en de Compagnie niet als concurrent wilde zien optreden.³³¹ Mahieu zag het mercantilistische beleid als een deel van een ruimere Europese context waarbij zowel Engeland, Frankrijk, Nederland, maar ook het gebied onder het Oostenrijks bewind vanaf de tweede helft van de 18^{de} eeuw meer protectionistische maatregelen troffen.³³² Ronsse duidde dan weer op een veranderende visie op de doorvoer van producten binnen de Zuidelijke Nederlanden. Met de Schelde in de handen van de Noorderburen nam de Oostenrijkse centrale overheid verdere initiatieven om de Vlaamse binnenvaart te stimuleren en de verbinding tot de Vlaamse havens te verbeteren, wat aansluitend ten goede kwam van de Vlaamse visserij.³³³ Daarnaast zou Hasquin ook de binnenlandse industriële groei, het verbeterde wegenstelsel en de geleidelijke bevolkingsgroei aanduiden als elementen die voor een opwaartse beweging zorgden. De Zuid-Nederlandse nijverheden zoals textiel, metaal, tabak, suiker en zout kwamen opnieuw tot bloei tot dat ze plots hun einde zouden kennen vanwege de Franse revolutie.³³⁴

Wat de haven van Oostende betreft, kon een gelijkaardige evolutie opgemerkt worden. Tot halverwege de 18^{de} eeuw moest de stad er alles aan doen om zijn economie en havenactiviteiten op peil te houden. Net zoals de Nieuwpoortse Compagnie zorgde de Oost-Indische Compagnie in Oostende tot 1731 voor een tijdelijke opleving van havenactiviteiten. Daarnaast zou ook in de jaren 40 de Franse belegeringen zijn sporen nalaten. De stad had het moeilijk om in deze situatie verandering te brengen. De enige troef die ze kon uitspelen was de verbinding naar Brugge en door de beëindiging van het barrièretraktaat kon deze in de tweede

³³⁰ PARMENTIER (J.), "Haring of kabeljauw", p. 94.

³³¹ BAGUET (J.), *De Oostendse Compagnie*, pp. 16-17

³³² MAHIEU (E.), "Investerings via aandelen", p. 54.

³³³ RONSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven*, p. 18.

³³⁴ RONSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven*, p. 2. HASQUIN (H.), "Nijverheid in de Zuidelijke Nederlanden 1650-1795", in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden VIII. Nieuwe Tijden*, Fibula van Dishoeck (Haarlem), 1980, pp. 124-159.

helft van de 18^{de} eeuw verder uitgebouwd worden en de economische voordelen eruit gehaald worden.³³⁵

³³⁵ RONSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven*, p. 1.

13 Een nieuwe haven

De vorige twee hoofdstukken bespraken de invloed van het economisch beleid van Maria-Theresia op de kusthavens, en meer bepaald hoe er in Nieuwpoort op gereageerd werd. Hier gaan we verder in op de infrastructuurwerken die in deze nieuwe tijden en nieuwe politieke context de haven beïnvloedden en van waar de voornaamste financiering kwam. Qua infrastructuur worden de dijken, het Provinciesas en de kaai behandeld. Deze werken moeten gesitueerd worden in een ruimere context waarbij de jaren 70 en 80 van de 18^{de} eeuw, zowel voor Oostende als Nieuwpoort, belangrijke jaren betekenden wat betreft havenverbetering. In het geval van Oostende was zelfs sprake van havenuitbreiding.

Net zoals er niet veel informatie bestaat over de Nieuwpoortse haven in de jaren 50 van de 18^{de} eeuw, daar ze verpacht werd aan Pieter de Roo, is er het volgende decennium ook niet veel activiteiten waar te nemen in de haven. Pas vanaf 1771 is er een lichte stijging waar te nemen.³³⁶

In 1768 werden er opnieuw vertegenwoordigers van de Staten van Vlaanderen naar de kust gestuurd om de zeewerken te controleren en verslag uit te brengen. Ditmaal ging het over de prelaat van de abdij van De Duinen en de Baron van Lovendeghem.³³⁷

Eerst en vooral gaven ze hun opmerkingen over het Provinciesas van Nieuwpoort. Het metselwerk van beide hoofden van dit sas bevonden zich in ruïne, vooral aan de zeezijde. Deze bevonden zich in zo'n slechte staat dat men er ijzeren barelen tegen gezet had. De muren van de ebdeuren waren ingestort met als gevolg dat er in de deuren geen beweging meer te krijgen was. Sasmester Vanden Abeele had de opdracht gekregen om deze deuren voorlopig te herstellen, en als hij verdere schade zag moest hij deze rapporteren.³³⁸

Ten tweede controleerde men de zeedijk vanaf het hoornwerk tot aan de Provinciedijk. Hier werden enkel de hoogst noodzakelijk herstellingswerken uitgevoerd aangezien er voor de volgende winter grotere constructiewerken en aanpassingen aan deze dijken gepland stonden.³³⁹

³³⁶ Bijlage 2

³³⁷ RAG, Staten van vlaanderen, Nr. 10825 - diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

³³⁸ RAG, Staten van vlaanderen, Nr. 10825 - diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

³³⁹ RAG, Staten van vlaanderen, Nr. 10825 - diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

13.1 Dijken

Vooraleer gesproken wordt van de infrastructuurwerken is het belangrijk om even kort in te gaan op de voorgeschiedenis van de bedijkingen rond Nieuwpoort. Hierdoor wordt duidelijk welke belangengroepen betrokken waren bij deze bouwwerken.

De eerste polders bevonden zich stroomopwaarts van Nieuwendamme aan de linkeroever van de IJzer.³⁴⁰ De ontginning van de schorregebieden en de drooglegging van deze polders ten voordele van de landbouw zou eeuwen vergen.³⁴¹ Tegelijkertijd met de eerste nederzettingen in het IJzerbekken ontstonden de eerste kustabdijen. Het was de graaf die de oorspronkelijke eigenaar van het poldergebied was, maar hij schonk deze weg aan het klooster van Sint-Winoksberg, het Veurns kapittel van Sint-Walburga en de Duinenabdij.³⁴² De abdijen stonden in voor de inpoldering van de kustregio in de loop van de 13^{de} eeuw, om in het gebied nieuwe weide- en akkergronden te maken via bedijking.³⁴³

Meer stroomafwaarts van de stad Nieuwpoort kon de polder van Jan van Namen, of kiele, teruggevonden worden. Wat verder bevond zich ook de polder van Zeger van Belle, later de Lenspolder genoemd. Het is de verkoopsakte van deze twee polders uit de 13^{de} eeuw die voor het eerst de twee Vierboetes vermeldde. Aan de andere kant van de havengeul stond de abdij van Oudenburg in voor de bedijking, hierdoor ontstonden de Bamburghoeven en de Bamburgpolder, beschermd door de Boterdijk.³⁴⁴

In de middeleeuwen was het niet zo dat waterwerken door de lokale overheden verwezenlijkt werden, zij stonden enkel in voor een jaarlijkse inspectie. Het waren vaak de landeigenaars die instonden voor het onderhoud van de waterwegen en de dijken, onder toezicht van de lokale overheid weliswaar.³⁴⁵ Landeigenaars werden meer en meer genoodzaakt tot samenwerking voor het onderhoud en evolueerden zo tot de wateringen. Een watering was een overkoepelend orgaan die het technisch beheer over de poldergronden en hun dijken in handen had. Naast het technisch beheer beschermdde ze ook de plaatselijke agrarische belangen. Vanwege de wisselende politieke en economische contexten waren wateringen genoodzaakt om autonoom,

³⁴⁰ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 23.

³⁴¹ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 97.

³⁴² DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort tot omstreeks 1302*, pp. 12–14. BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee*, p. 66.

³⁴³ DEGRYSE (R.), “s Gravendomein te Nieuwpoort”, p. 70.

³⁴⁴ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 23. DEGRYSE (R.), “s Gravendomein te Nieuwpoort” p. 88.

³⁴⁵ SOENS (T.), “De Magna Slusa, Ten Duinen en haar rol in de drooglegging en de waterhuishouding van de Vlaamse kustvlakte (12^{de}-16^{de} eeuw)”, in: *Museumjaarboek, Abdijmuseum Ten Duinen 1138 Koksijde*, Vol. 11., p. 67.

van de plaatselijke en regionale overheden, op te treden. Hun beleid werd afgestemd op de geologische context en de waterkundige situatie.³⁴⁶ In het bestuur van de watering van de kasselrij Veurne speelde de abdij van de Duinen een belangrijke rol.³⁴⁷ De cisterciënzer abdij van Ter Duinen ontstond in het begin van de 12^{de} eeuw en groeide in de loop van de eeuwen uit tot één van de grootste abdijen langs de Vlaamse kust. Vanwege haar rol in de bedijkingen en wateringen van de regio liet ze dan ook haar invloed in de ontwikkeling en geschiedenis van het west-kwartier voelen.³⁴⁸

In theorie deden de territoriale grenzen er niet toe, enkel het algemeen belang werd voorop gesteld. De praktische invulling door de verschillende belanghebbenden, die verantwoordelijkheden hadden in de regio, bewees echter dat eigen economie en korte termijn visies voorrang hadden. Nieuwpoort bevond zich op de grens van het Brugse Vrije en de kasselrij Veurne, en vormde daarnaast nog eens het kruispunt van verschillende wateringen. Verschillende steden hadden ook nog overeenkomsten met de haven in verband met het onderhoud van dijken of sluizen.³⁴⁹

De verschillende belangengroepen brachten dus ook de nodige geschillen met zich mee. Er waren de steden, de landbouwers, de sluiswachters, grondeigenaars, schippers... Het belang van de steden primeerde vaak op dat van de landbouwers, denk maar aan de vele inundaties die de oogst van een heel jaar, na één getijdenwissel konden vernielen. Bij de aanleg van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort halverwege de 17^{de} eeuw ging het belang van de handel en de schippers voor op dat van de landeigenaars, die maar een schamele vergoeding kregen voor hun onteigende gronden.³⁵⁰

13.2 *Stads hofstede*

Een stad als Nieuwpoort werd omringd door dijken ter bescherming tegen overstromingen enerzijds en ter ontginning van gronden anderzijds. De kosten voor het onderhoud, de bouw hiervan, en wie ervoor verantwoordelijk was liepen ver uiteen. Denk maar aan de verschillende abdijen die vele gronden in en om Nieuwpoort verpachten, de wateringen, Veurne Ambacht of het Brugse Vrije, enz...

³⁴⁶ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 97-98.

³⁴⁷ SOENS (T.), "De Magna Slusa", pp. 67-70.

³⁴⁸ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 99.

³⁴⁹ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 98.

³⁵⁰ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 99. VYVEY, *De nieuwe riviere*, pp. 54-63

Voor Nieuwpoort was het duidelijk dat het onderhoud van deze dijken vaak te wensen overliet. Zo kan men terugvinden in brieven en rekeningen dat het meestal particuliere personen waren die initiatief namen om deze dijken te herstellen. Vaak ging het om mensen die hun eigendom moesten beschermen en die in direct gevaar kwamen door doorbrekende dijken. Een andere manier, waarbij de stad meer controle behield op herstellingswerken aan de dijken, waren verpachtingvoorwaarden. Voor bijna de volledige 18^{de} eeuw zijn de contracten van de verpachtingen van de stadspolder, en de daarbij behorende stads hofstede, terug te vinden in het rijksarchief te Brugge. Op deze manier kan een evolutie van de huurders doorheen de 18^{de} eeuw opgemaakt worden, maar een belangrijker element voor dit onderzoek waren de voorwaarden die aan de huur verbonden waren. Ten eerste moesten de pachters instaan voor de levering van gley voor de vuurtoren. Ten tweede hadden de pachters, van de stads hofstede en zijn polders, het recht “*te paghten de keune jaght*”, zodat ze plagen van deze konijnen konden tegenhouden. Indien deze konijnen voor een doorbraak of beschadigingen van de dijken zorgden, werd de pachter verantwoordelijk gesteld voor de kosten. Naast de dijken te beschermen tegen knagend wild, stond de pachter ook in voor het onderhoud, inspectie en restauratie aan de Nieuwpoortse havendijk en de andere zeedijken, teneinde de stad te beschermen tegen overstroming. Het gebied van de stadspolder en de stadshofstede bestond uit drie percelen die elk apart of samen verpacht werden door de stad. De pachtsom voor het geheel bedroeg ongeveer 1156 gulden.³⁵¹

Sinds 1736 kwamen er steeds meer meldingen in de stadsrekeningen van herstellingswerken aan deze dijken. Er was sprake van werken in 1738, 1743, 1745, 1746, 1750 en 1751. In 1745 was er zelfs sprake van een doorbraak en kwam de hele polder onder water te staan. Aanvankelijk waren deze uitgaven voor de stad bijna verwaarloosbaar, maar bij de laatste schade in 1751 kregen Jacobus de Bruyne en Pieter Vermeulen 102 gulden voor herstellingswerken aan de zeedijk in de stadspolder. Daarbij mogen de betalingen die de pachter van de hofstede aan de zeedijken nog had niet vergeten worden. In 1757 werd aan deze jaarlijkse terugkerende kost een halt toegeroepen. Basilius Ferdinand Vanden Abeele kreeg de opdracht van de stad Nieuwpoort om de zeedijken aan de stadspolders in goede staat te brengen, waarvoor het schepencollege uiteindelijk 2499 gulden moest ophoesten. De latere herstellingen werden uitgevoerd door de pachters die in ruil daarvoor een vergoeding van de stad ontvingen. Vooral de betalingen aan Zacharias Jonckheere vielen hierbij op. In het teken van de havenverbetering vanaf de jaren 70 (waarbij onder andere het Provinciesas, de kaai en de zeehoofden onder handen genomen werden) en de kortstondige bloeiperiode van de stad en haar

³⁵¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 2909 – akten van verpachtingen van stadseigendommen.

havenactiviteiten, werd ook deze hofstede en de omliggende stadsdijken grondig onder handen genomen. Zacharias Jonckheere nam vanaf 1777 de verantwoordelijkheden van de stedelijke hofstede op zich, samen met de drie omliggende percelen. Voor de grote herstellingswerken die hij liet uitvoeren aan de zeedijken, in opdracht van de stad, ontving hij de komende vier jaar een som die varieerde tussen de 308 en 581 gulden. Na deze werken werd er in de stadsrekeningen geen melding meer gemaakt van werken aan deze dijken.³⁵²

De zeedijk gelegen achter de drie rijshoofden van de stad, tussen de Gapaert en ons *heerens huysen* (of het *kappeleken*), behoorde ook Nieuwpoort toe. De stadsrekeningen maken sporadisch melding van enkele herstellingen die hieraan uitgevoerd werden, maar hieruit konden geen grote werken in de 18^{de} eeuw teruggevonden worden.

13.3 *De abdij van Oudenburg*

De werken die onder Pulinx aan de Nieuwpoortse Provinciedijk gepland waren, maakten deel uit van een groter plan, waarbij ook Oostende betrokken was. Op 3 januari 1767 werden de dijken van Oostende door “*de grote vloed*” doorbroken waardoor de stad en omliggende landen onder water kwam te staan. Men wou voorkomen dat dit een tweede keer voorviel en Pulinx begon daarop plannen te maken om de zeedijken onder handen te nemen. Dit vormde de aanzet voor verschillende bezoeken en controles van de zeedijken in de jaren 1767 en 1768. Voor Oostende werden ingenieur De Laun gestuurd die verslag moest uitbrengen aan “*het gouvernement*”. Hij kwam tot het besluit dat de “*cofferingen*” van de dijken op verschillende plaatsen doorgebroken waren en dat deze zeker niet in staat waren om een tweede stormvloed te weerstaan. Het advies van de Raad dat hierop volgde was dat luitenant kolonel de Thomerot samen met een aantal andere ingenieurs aangesteld moesten worden om ter plaatse een plan op te stellen zodat ze de stad Oostende en de landen van de provincie konden beschermen tegen de zee. De dijken werden voorlopig gerepareerd om de springvloed van de maand maart te doorstaan en het nodige gereedschap lag klaar om een tweede doorbraak zo snel mogelijk te repareren. Het plan bleef echter een jaar op tafel liggen, maar in maart 1768 werd er een nieuw voorstel naar voren geschoven. De provincie nam uiteindelijk alle kosten op zich, gefinancierd vanuit de konvooirechten.³⁵³

³⁵² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekeningen, nr. 3821 - 3864

³⁵³ RAG, Staten van vlaanderen, 10825 - diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

Het onderhoud van de zeedijk te Nieuwpoort viel tot dan toe aan de abdij van Oudenburg. Volgens de plannings van de heer Pulinx moest deze de nodige herstellingen en aanpassingen ondergaan, op kosten van diezelfde abdij. Pulinx had verschillende commissarissen naar Nieuwpoort gezonden om er de staat van de haven te controleren. Deze hadden opgemerkt dat de dijk aan het einde van de Ringdijk (of Provinciedijk) zich in slechte staat bevond. Deze zeedijk bevond zich langs de schorren van de Nieuwpoortse haven, gelegen op het eigendom van de abdij van Oudenburg. Volgens Pulinx bevond deze zich in een dergelijke slechte staat dat ze een volgend springtij niet meer heelhuids zou doorkomen. Het is dus nodig deze te verhogen met twee voeten boven het tot dan toe gekende hoogste waterpunt. De burgemeesters en schepenen van het Brugse Vrije bepaalden dat dit zo snel mogelijk moest gebeuren en dit deels door *“sijne excellentie”* en deels op kosten van de abdij. Het extract uit de begroting zou de kosten schatten op 621-16-8 grooten. Hierop stuurde de prelaat van Oudenburg een brief naar de Staten van Vlaanderen. Deze brief maakte duidelijk dat de abdij van Oudenburg niet in staat was om deze kosten op zich te nemen: *“sijne aerme abdije die sonder eene groote economie haere waerachtighe lasten niet en soude connen keeren de selve sonder verlies danof ontlasten sullen”*. Daarbij werd ook de opmerking gemaakt dat het einde van de dijk in kwestie geen publieke dijk was die iedereen moest beschermen tegen de vloed van de zee, maar dat het ging om een privé-dijk die gemaakt was door de abdij om de schorrelanden ten westen van de dijk droog te leggen en te kunnen bewerken. Het Brugse Vrije, de Staten van Vlaanderen of de stad Nieuwpoort hadden dan ook niet het recht om van de abdij te eisen deze te herstellen.³⁵⁴

³⁵⁴ RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10824 – Herstellingswerken aan de Rynckdijck of Provintiedijck, gelegen nabij de haven van Nieuwpoort, op grond van de abdij van Oudenburg, 1757-1768.



Figuur 8 caerte figurative van de uytghedijckte sanden competeerende d'abdie van oudenburgh groot ses en vijtigh ghemeten gheleghen van oosten jehens d'aven van nieuwoort ghemaeckt soy d'onderschreven gheswooren lantmeters's lants van den vrijen ten jaere 1767 (bron; RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10824 – Herstellingswerken aan de Rynckdijck of Provintiedijck, gelegen nabij de haven van Nieuwoort, op grond van de abdi van Oudenburg, 1757-1768.)

De dijk aangeduid met de letter C die noordwaarts liep en zuidwaarts tot E, tot aan de palingbrug, was de “waerachtighen dijck van de generaliteijt”, en werd door de commissarissen van het land van het Vrije de Ringdijck of de Provinciedijck genoemd. Maar deze dijk bood geen bescherming aan de Sint-Aernouts polder (G), of de schorrelanden van de abdi van Oudenburg waarop ze een dijk ten westen van deze polder, aangeduid met D, bouwde. De abdi stelde dus, doordat dit een “privédijck” was, dat ze niet verplicht kon worden door de

overheden om deze te herstellen. Als de provincie zou instaan voor de herstellingen aan de Provinciedijk, die blijkbaar in veel slechtere staat was, dan zou de abdij wel de inundatie van de Sint-Aernoutspolder moeten ondergaan. De abdij had zelf niet de middelen om hun eigen dijk te herstellen. De abdij probeerde de edelen van het Brugse Vrije ervan te overtuigen dat goede gronden hierdoor verloren zouden gaan, en dat het Brugse Vrije er zelf voordeel bij zou hebben moest hun zeedijk hersteld worden in plaats van de Provinciedijk. Ten eerste was de Provinciedijk al 80 roeden langer dan de zeedijk en doordat ze in veel slechtere staat verkeerde, konden de kosten tot drie keer hoger oplopen. Hun laatste argument was, dat wanneer de Sint-Aernoutspolder zou overstromen, er aan de palingbrug een sas of op zijn minst “*conterdeuren*” gebouwd zou moeten worden. Kort gezegd; de prelaat van Oudenburg wilde eigenlijk dat deze zeedijk, die in principe onder het beheer van zijn abdij stond, op kosten van de provincie hersteld werd.³⁵⁵

Het antwoord van de Staten van Vlaanderen hierop gaf de standpunten van de abdij gelijk. De zeedijk was inderdaad aanzienlijk korter en in betere staat dan de oude Provinciedijk. De provincie ging dus akkoord met het voorstel om deze dijk te herstellen, maar wou dan ook het beheer van de dijk aan de abdij ontnemen. Het was ze dan ook verboden om er dieren op te laten grazen, om schade te voorkomen. Indien de abdij dit wel liet gebeuren, moest ze het onderhoud van de dijk terug op zich nemen. Deze dijk werd, op advies van directeur Pulinx en sasmeeester Vanden Abeele, verhoogd met twee voet tot boven het dan toe gekende vloedpunt en verbreed tot 12 voeten. De totale som van het werk kwam op 2220 gulden.³⁵⁶

13.4 *Provinciesas*

Bij de controle van de Nieuwpoortse haven in 1770 bleek dat het Provinciesas³⁵⁷ hoogdringend gerestaureerd moest worden. Indien dit niet gebeurde dan was er direct gevaar dat een groot deel van de omliggende landen zou overstromen. Op hetzelfde moment stuurde sasmeeester Vanden Abeele een verontrustende brief naar de Staten van Vlaanderen. Hij had de opdracht gekregen melding te maken bij verdere problemen met het sas, en zei hier dat de noordvleugel aan de zee kant nog verder gescheurd was en op instorten stond. Het hoofd, waar de deuren aanhingen, was buiten gebruik. Dit verval en de scheuren in het sas waren reeds jaren eerder opgemerkt en tijdelijk hersteld met ijzeren barelen. Maar de schade was zo ver gevorderd dat

³⁵⁵ RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10824 – Herstellingswerken aan de Rynckdijck of Provintiedijck, gelegen nabij de haven van Nieuwpoort, op grond van de abdij van Oudenburg, 1757-1768

³⁵⁶ RAG, Staten van vlaanderen, nr. 10824 – Herstellingswerken aan de Rynckdijck of Provintiedijck, gelegen nabij de haven van Nieuwpoort, op grond van de abdij van Oudenburg, 1757-1768

³⁵⁷ Op figuur 8 is het Provinciesas met F aangeduid.

de baren ook geen oplossing meer boden. Vanden Abeele zou het liefst tegen maart beginnen met de herstellingswerken. Volgens zijn planning werd er dan in april een zeedam gelegd die het Provinciesas droog moest leggen. De werken aan het sas zelf waren gepland voor de zomer. In de tussentijd konden alle materialen zoals arduin, hout en kalk geleverd worden. Het sas moest het enkel nog tot die zomer volhouden en niet invallen, want dit zou een ramp betekenen voor de omliggende landen tijdens een springtij.³⁵⁸

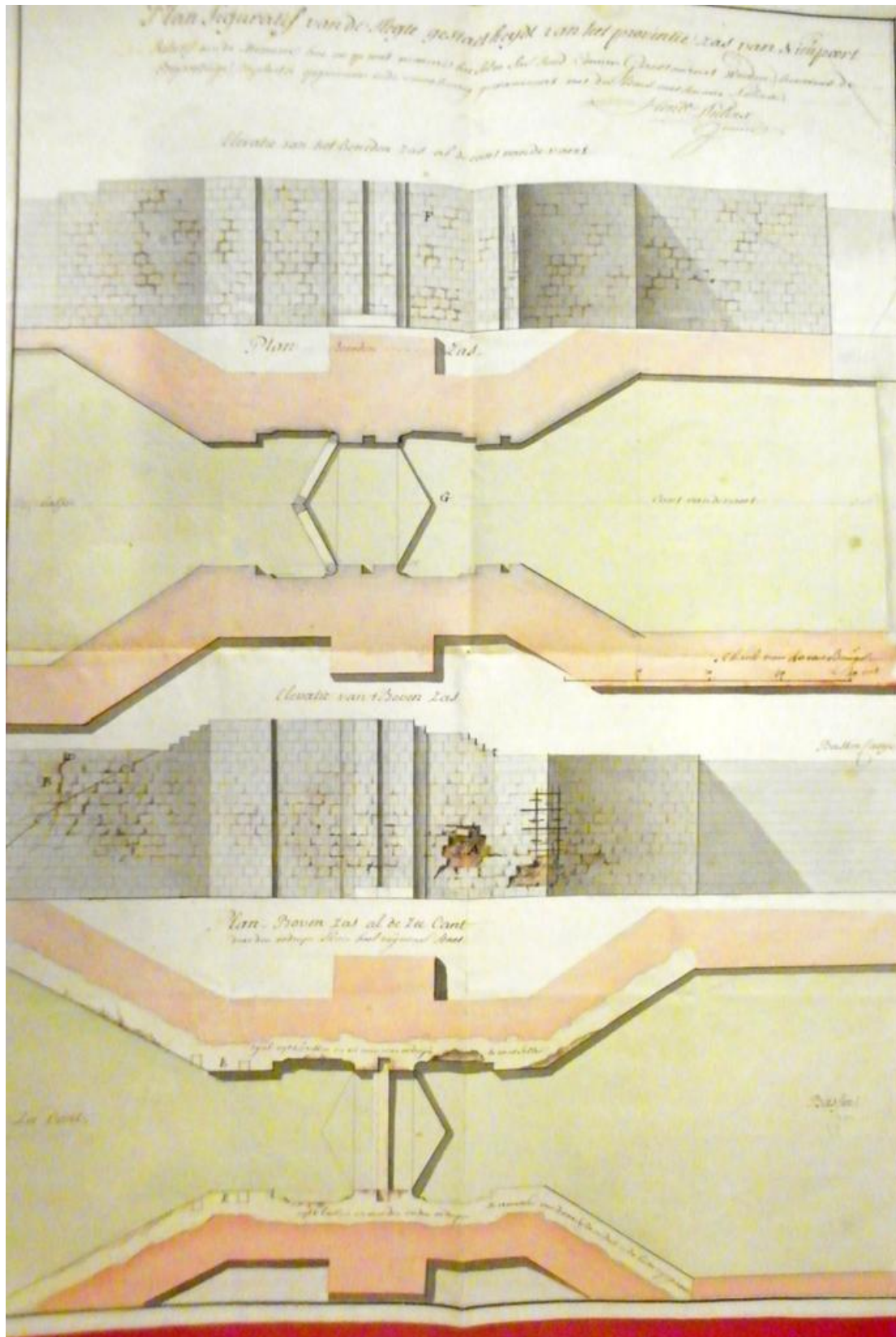
Ondanks de brief van de sasmeester begon men pas aan de werken in 1775. In de onkostenbegroting die de heer Hendrik Pulinx junior hier voor opstelde, werd duidelijk dat deze werken ongeveer 42 066 gulden aan de provincie zouden kosten. Het grootste deel, maar liefst 17 766 gulden, ging naar het metselwerk.³⁵⁹

<i>metslerije</i>	17 766 gulden
<i>timmerage</i>	7000 gulden
<i>aerdewercken</i>	10 500 gulden
<i>Iser en cooper werck</i>	2700 gulden
<i>Diversche</i>	4100 gulden
Totaal	42 066 gulden

Tabel 1: Onkostenbegroting werken provinciesas (bron: RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10848)

³⁵⁸ RAG, Staten van Vlaanderen, Nr. 10833 – Verslag van controle van openbare werken in de havens van Oostende en Nieuwpoort in het district Brugge. 1770

³⁵⁹ RAG, Staten van Vlaanderen, nr; 10848, kaart en onkostenbegroting m.b.t. herstellingswerken aan het provinciaal sas te Nieuwpoort. 1775



Figuur 9 "Plan figuratif van de slegte gestaetheydt van het provincie zas van Nieupoort" (bron: RAG, Staten van vlaanderen, nr; 10848)

Het metselwerk aan het sas zelf bevond zich in zeer slechte staat, maar daarnaast zou het ook te kampen hebben met verzanding. Het bassin van het sas moest uitgezuiverd worden en voorzien worden van zinkrijs om de bodem te beschermen. Bij een openbare aanbesteding werd dit werk toegewezen aan Albertus Vergauwe en Pieter Questier die instonden voor de levering van zinkrijs.³⁶⁰

De ijzeren verstevigingen die aan de muren geplaatst waren hadden het verval van de sluis nog wel enkele jaren uitgesteld, maar hadden wel als gevolg dat de arduinstenen niet meer hergebruikt konden worden. De heer Pulinx waarschuwt hierdoor de Staten van Vlaanderen dat een reparatie, hoewel die een grote omvang zou aannemen, nu nog mogelijk was. Indien het sas niet snel verandering onderging zou het volledig kunnen instorten.³⁶¹

Dit Provinciesas stond net als de andere sluizen in Nieuwpoort in voor de afwatering van het achterland. Als deze niet meer functioneerde was er het gevaar dat men het waterpeil niet meer kon controleren waardoor grote overstromingen mogelijk waren. Volgens de planning van Pulinx konden de werken in mei aangevat worden en zouden ze ongeveer vier maanden in beslag nemen. De provincie vreesde hierbij voor de waterhuishouding van de Nieuwpoortse vaart, hoewel dit geen probleem vormde als ze in de zomertijd hun waters losten via het Engels sluisje. Het scheepvaartverkeer dat normaalgezien langs het Provinciesas zijn weg verder zette naar Oostende en Brugge moest zijn goederen voor een deel over land transporteren. Om aan de werken te kunnen beginnen moest het sas droog komen te liggen door de constructie van zeedammen aan beide zijden van het sas.³⁶²

“bekentmaeckinge. Men laet aen een jegelijck weten van wegen de seer eerweerde, edele, weirde, ende voorsienige heeren, de gedeputeerde van de staeten van vlaenderen, als dat’er tot repareren van het provintiesas, staende ende liggende nevens de stadt van Nieuport, moeten gheleijt worden twee dammen, soo aen den zee kant van het selve sas, als aen den verschen kant, ter welcker occasie de navigatie langhst het ghes. Sas, sal geinterrumpeert wesen, gedeurende heel den aenstaenden somer, immers tot dat de selve reparatie sal

³⁶⁰ RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 10847, stuk m.b.t. de openbare aanbesteding van werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort en de Oostendse vaart. 1775

³⁶¹ RAG, Staten van Vlaanderen, nr; 10848, kaart en onkostenbegroting m.b.t. herstellingswerken aan het provinciaal sas te Nieuwpoort. 1775

³⁶² RAG, Staten van Vlaanderen, nr; 10848, kaart en onkostenbegroting m.b.t. herstellingswerken aan het provinciaal sas te Nieuwpoort. 1775

gedaen wesen, welcke interruptie van passagie maer sijn begin en sal hebben, op den 20 meye 1775 waer naer een jegelijck sijn can reguleren, Elck segge het den anderen voort”³⁶³

Zoals bijna alle openbare werken werd de constructie van de twee dammen openbaar uitbesteed aan de minst biedende. Pieter Wittebolle nam dit werk op zich voor ongeveer 2 400 gulden, maar uiteindelijk bood François de Brock aan om het werk voor een veel lager bedrag uit te voeren. De minst biedende kreeg het werk, in die geval François de Brock, voor 1250 gulden. In juni 1775 kwam het bericht dat de dammen afgewerkt waren, en dat de bedden van het sas drooggelegd en gezuiverd waren. De rest van de zomer werd aan het sas zelf gewerkt.³⁶⁴

13.5 Kaai



Figuur 10 *figuratieve weergave van de 17^{de} eeuwse Nieuwpoortse kaai (bron: SANDERUS ANTIQUARIAAT, “antique map of Nieuwpoort by blaeu J.”, in: <http://www.sanderusmaps.com/en/our-catalogue/detail/163060/antique-map-of-nieuwpoort-by-blaeu-j/> laatst geraadpleegd 17/07/2013.)³⁶⁵*

De kaai kwam er op het einde van de 14^{de} eeuw, ten eerste vanwege het toenemende handelsverkeer en ten tweede doordat ze een deel uitmaakte van de nieuwe stadsomwallingen.³⁶⁶ De stadsmuur werd natuurlijk voorzien van poorten. Om van de kaai naar het centrum te gaan moest gebruik gemaakt worden van de “Kleine Kaaipoort” of Stegerpoort dicht bij de vismijn (op de afbeelding aangeduid met 3). Deze kon enkel door voetgangers gebruikt worden. De Kraanpoort (Grote Kaaipoort, 2) recht tegenover de Oostendestraat werd hoofdzakelijk gebruikt ten dienste van de Handelskaai. Daarnaast was er ook nog de Noordpoort (1), later de Ieperse poort, hier passeerde minder verkeer dan langs de Grote Kaaipoort.³⁶⁷

³⁶³ RAG, Staten van Vlaanderen, nr - 10848, kaart en onkostenbegroting m.b.t. herstellingswerken aan het provinciaal sas te Nieuwpoort. 1775

³⁶⁴ RAG, Staten van Vlaanderen, nr - 10848, kaart en onkostenbegroting m.b.t. herstellingswerken aan het provinciaal sas te Nieuwpoort. 1775

³⁶⁵ Kaart 1

³⁶⁶ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 25.

³⁶⁷ LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, p. 53.

De kaai zelf was opgedeeld in de Viskaai en de Houtkaai, of Handelskaai.³⁶⁸ De Viskaai bevond zich ter hoogte van de Kleine Kaaipoort, of Stegerpoort. Deze kaai was enkel voorbehouden voor de vishandel om dat de poort te klein was om er met grote karren door te gaan. Andere koopwaar werden gelost aan de Houtkaai nabij de Kraanpoort en de Noordpoort waar men ook de kraan en de brug over de haven, de Langebrug, kon vinden.³⁶⁹ Op de kaai bevonden zich ook de vismijn en de scheepswerf.³⁷⁰

Voor middeleeuwse handelssteden was het een prestige om een kraan te bezitten, dit illustreerde ook het handelsbelang van de haven. Een kraan moet net zoals de kaai, bruggen, sluizen en de poorten een middel geweest zijn om de invoer van producten te controleren en er tolleren op te heffen. Aanvankelijk werd er gedacht dat de kraan er enkel was in de 14^{de}, 15^{de} en 16^{de} eeuw en daarna verdween.³⁷¹ Maar een getuigschrift van Jan de Bloo van Nieuwpoort bewijst het tegendeel: “... *der binlander lieden Jan de Bloo, oudt 77 jaeren, goede kennisse en wetenschap te hebben van tgone volgt. ‘... ‘Segt goede kennisste te hebben dat aende kaeye in sijn jonckeyt groote schepen fluyten, en alle andere andere onder de crane hebben gelost.*”³⁷² Dit documentje dateert van eind jaren 20 van de 18^{de} eeuw. De periode waarin Stauffenbergh zoveel druk uitvoerde om de Nieuwpoortse haven te verbeteren. Deze herinneringen moesten de Staten van Vlaanderen ervan overtuigen dat de haven van Nieuwpoort wel commerciële capaciteit had, zolang de nodige restauratiewerken uitgevoerd werden. Jan de Bloo beschrijft hoe hij in zijn jonge jaren op de handelsschepen, die voor Nieuwpoort bedoeld waren gewerkt had. Hij sprak hoe men met de schepen nog tot Nieuwendamme kon varen en hoe schepen moesten aanschuiven aan de kaai om hun waren te lossen. Dit document was de enige aanwijzing voor de aanwezigheid van een kraan in de 17^{de} en 18^{de} eeuw.³⁷³

De kraan moet samen met de eerste stadsomwalling ontstaan zijn in de 14^{de} eeuw. Oorspronkelijk stond ze op een houten steiger maar door de constructie van de kaai kon ze verstevigd worden met een stenen fundering. De kaai werd vervolledigd in het begin van de 15^{de} eeuw met een stenen kaaimuur die in taswerk uitbesteed werd.³⁷⁴

³⁶⁸ DEGRYSE (R.), *belgische steden in reliëf, plannen opgenomen door franse militaire ingenieurs*. P. 35

³⁶⁹ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 18. CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 57.

LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, p. 53.

³⁷⁰ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 35.

³⁷¹ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 55-56.

³⁷² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4812 - Dossier over havenwerken. (18de eeuw).

³⁷³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 4812 - Dossier over havenwerken. (18de eeuw).

³⁷⁴ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 56.

Op het einde van de 16^{de} eeuw, na de Noord-Nederlandse bezetting, ondergingen de stadsmuren aanpassingen. Dit moet gezien worden in de ontstaanscontext van een aantal forten, bijvoorbeeld het fort van Nieuwendamme, de kleine Vierboete en Fort Triniteyt. Hierbij werd de haven en kaai zelf ook voorzien van een versterking en kwam ze binnen de bescherming van de stadsmuren te liggen door de bouw van het redoute of hoornwerk aan de overkant van de kaai.³⁷⁵ De haven was dus aan alle zijden militair versterkt en beschermd. Een bijkomend voordeel hieraan was dat alle inkomende en uitvarende schepen beter gecontroleerd konden worden, wat ook efficiënter was voor de tolninning.³⁷⁶ Aan de oostzijde werd de haven beschermd door de Noordpoort en de brug over de IJzer. De verdediging langs de westkant van de haven was de Gapaert (op figuur 10 aangeduid met 4), een uitkijktoren die de toegang tot de haven in het oog hield.³⁷⁷

De slechte staat van de sluis van Nieuwendamme en de verzanding van de gelijknamige kreek hadden als gevolg dat ook de haven met zware verzanding te maken kreeg. In 1725 voerde men werken aan de kaai uit vanwege de slechte staat waarin deze zich bevond. De kaai had af te rekenen met grote hoeveelheden slijk en modder, waardoor de schepen niet meer konden aanmeren. Het plan was dat de werkers het overtollige zand van de kaai zouden wegnemen en naar de overkant, het hoornwerk, brachten, dit ter versterking van de kaai. Er werd een schatting gemaakt van de kosten die het werk met zich mee zou brengen en dit kwam op 10500 gulden. Dit viel niet binnen het budget dat voor Nieuwpoort mogelijk was. In het werk waren ook herstellingen aan het Iepersas inbegrepen. Het is niet duidelijk of deze werken effectief uitgevoerd werden, of enkel bij planning bleven.³⁷⁸

In 1771 startten de grote werken aan de Nieuwpoortse kaai in opdracht van de vorst. Op dat moment bevond de kaai zich dan ook in zeer slechte staat: *“que le quay du dit port, se trouve deperie, au point, qu’un chariot, ne peut plus passer, et qu’avant peu de tems, les eaux laveront le pied de la muraille, du corp de la place, qui se sapperá insensiblement.”*³⁷⁹ Loppens vergeleek de kaai zelfs met een strandhaven waar de schepen aanmeerden op een zandplaats aan de oevers van de rivier, getekend door de stroom, de getijden en de wind.³⁸⁰ Het benodigde hout voor deze werken moest uit het bos van Houthulst gehaald worden, dit waren met andere woorden

³⁷⁵ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 27-28. Kaart 2

³⁷⁶ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p. 17.

³⁷⁷ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 28. LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieuwpoort.*, p. 53.

³⁷⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4812, dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

³⁷⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809, briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

³⁸⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Karel Loppens, *Nieuport et environ*. p. 244.

extra inkomsten voor de vorst aangezien dit zijn domein³⁸¹, *het koninckx vrij bosch van houthulst*³⁸², was.³⁸³ Pieter de Cheren stond in voor de werken aan de kaai. Doordat hij werkte in opdracht van de vorst en de voorwaarden die in Brussel opgesteld waren, traden bij het eerste deel van de werken communicatieproblemen met de stad Nieuwpoort op. Van de Grote naar de Kleine Kaaipoort liep er een kasseiweg die aan de stad Nieuwpoort toebehoorde. De werken aan de kaai veroorzaakten nogal wat schade aan deze weg, meer zelfs, de aannemer had opdracht gegeven de kasseien van de weg te verwijderen. De geplaveide weg beschermde de vestingmuur doordat de stenen de grond eronder vasthielden. De werken aan de kaai, het wegvallen van de kasseien en de voortdurende passage van paarden en karren op deze losse grond hadden grondverzakkingen tot gevolg. De stad Nieuwpoort had schrik voor schade of scheuren aan de stadsmuren en verzocht bijgevolg om geen verdere werken aan deze weg uit te voeren. De aannemer was ervan overtuigd dat de heraanleg van de weg bij de werken aan de kaai hoorde, terwijl het schepencollege van Nieuwpoort alle extra kosten wou vermijden en zich verzette tegen de werken aan de weg. Uiteindelijk bleek het één groot misverstand waarbij de weg langs de kaaipoorten inderdaad ook in de nieuwe werken opgenomen werd. Het meeste verkeer moest tijdens deze werken dus omgeleid worden via de stad om tot aan de vismijn te komen. De verkoop van de vis vond gedurende deze werken niet meer voor de stadsmuren plaats maar werd tijdelijk naar de pleinen in de stad verplaatst. De strenge winter van 1772 zorgde ervoor dat men de werken voor een tijdje stil moest leggen, wat ervoor zorgde dat de werken een half jaar langer duurden. Het is dan ook niet te verwonderen dat de kosten van deze werken duurder uitvielen dan de stad aanvankelijk dacht. Nieuwpoort vroeg bijgevolg of er een bijdrage vanuit de Raad van Financiën mogelijk was.³⁸⁴

De vernieuwing van de kaai zou volgens de berekeningen een kostenplaatje van ongeveer 33000 gulden met zich meebrengen. Nieuwpoort zou de volgende jaren moeten instaan voor de terugbetaling van deze kosten. Om dit te kunnen bekostigen, diende Nieuwpoort een verzoek in tot exemptie, zoals ook aan Oostende verleend was, voor ongeveer 40 jaar, terwijl ze wel de rechten tot verschillende belastingheffingen behielden.³⁸⁵ De financiering gebeurde volgens het octrooi via de taksen op de bieren en het mijnmeesterschap en daarbovenop moesten de aanmerende boten ook een bijdrage leveren op ieder ton die ze aan wal brachten.

³⁸¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4809 - briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

³⁸² RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812 - dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

³⁸³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4809 - briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

³⁸⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 3127 - Bundel akten over werken aan de kaaimuren van de haven

³⁸⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812 - dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

Daarnaast moesten ook de konvooirechten een ondersteuning bieden en er werd gevraagd aan de Staten van Vlaanderen om deze dan ook zeker jaarlijks, zonder uitstel, te voorzien.³⁸⁶ Op deze manier konden ze de onkosten en het onderhoud van de kaai, naar eigen zeggen, op zich nemen. Daarbij werd ook de vraag gesteld om nieuwen penningen te lichten, of taksen die jaarlijks 50 000 gulden moesten opbrengen zoals het *kaeyrecht*, hierbij werd iemand door de stad aangesteld voor ongeveer 20 gulden per jaar: "*aussitot que la ville, par un accroissement de commerce et augmentation en population, sera en etat de faire ce remboursement*". Men verwachtte ook dat de gerestaureerde kaai voor een grotere bevolking van de stad zou zorgen of toch voor een aanwezigheid van scheepslieden, waarbij men voorspelde dat de taksen op bier en wijn voor een groter inkomen zouden zorgen.³⁸⁷

Reeds in 1777 werd er een aanvraag ingediend tot de verlenging van de kaai zodat deze plaats zou kunnen bieden aan meer schepen, maar ook zodat er meer verkeer langs de kaai zou kunnen passeren. Aangezien het eerste deel van de werken aan de kaai in opdracht van de vorst, Maria Theresia en haar ingenieurs gebeurd zijn en deels bekostigd werd door de Raad van Financiën, richtte de stad Nieuwpoort zich opnieuw tot haar voor de verlenging van de kaai.³⁸⁸

*province de flandre fait actuellement
pour mettre notre part en bon etat,
en y relevant et ameliorant, suivant
la resolution prise par les deputés des
etats, tous les ouvrages de la d.
province à ce part, nous font esperer
d'y voir refleurir de plus en plus
la peche nationale, la navigation et
le commerce, dont nous avons deja
remarque desi vous effets, que passé
quelque tenis, notre quay à été
tellement rempli de vaisseaux et*

³⁸⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4809 - briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

³⁸⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4812 - dossier over havenwerken (18^{de} eeuw)

³⁸⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 3127 - bundel akten over werken aan de kaaimuren van de haven

*chaloupes, que nous ne seavions
plus ou les placer³⁸⁹*

De werken voor de verlenging van de kaai vingen aan in 1778. Men achtte deze constructiewerken noodzakelijk, met het oog op een efficiënter laden en lossen van de schepen. De verlenging van de kade moest ook het verkeer op de weg die erover liep vlotter laten verlopen.³⁹⁰

In 1779 ontving Nieuwpoort van de ontvanger-generaal van de provincie van Vlaanderen maar liefst 17 858 gulden voor de onkosten en de restauratie van de verlenging van de kaai van de haven.

*“ontfaen heeft van jonker corns.
carpentier ontfanger generael van
de provintie van Vlaendere
17858g 19s comt soo veele belooppen
de onkosten der restauratie ende
nieuwe verlanginge der caeye deser
stadt ende haven dit bij forme
van avance ende leeninge tot dat
de stadt door meerder populatie
ende grooter commercie in staet
sal sijn van de selve somme te
rembourseeren in gevolge de commisse³⁹¹”*

Het bedrag werd hetzelfde jaar nog uitgegeven aan Charles de Laun, kapitein ingenieur van Nieuwpoort. Hij was door de vorst aangesteld tot de directie van de werken aan de Nieuwpoortse haven. Het aannemerschap ging naar P. Questier.³⁹²

In 1782 vinden we in de stadsrekeningen de eerste terugbetaling terug van het bedrag dat de stad geleend heeft voor de herstellingswerken aan de haven van Nieuwpoort, en meer bepaald de kaai. Het eerste bedrag van 5000 gulden wordt betaald aan de heer Balthazar raadsheer en “ontvanger generaal van majesteits domeinen en financiën” te Brussel. Het is een eerste deel van een totaalbedrag dat geleend geweest is van de Koninklijke financiën. De tweede betaling

³⁸⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 3127 - Bundel akten over werken aan de kaaimuren van de haven

³⁹⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 3127 - Bundel akten over werken aan de kaaimuren van de haven

³⁹¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3863

³⁹² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3863

gebeurt in 1785. Het gaat nu om 9000 gulden. Tot 1790 zijn er geen verdere betalingen terug te vinden in de stadsrekeningen.³⁹³

Voor het eerst sinds de plannen van Stauffenbergh was er weer een toekomstvisie voor de Nieuwpoortse haven. Vanuit de stad werden alle facetten van de haven gecontroleerd, vanuit de provincie werden de plannen voor herstellingswerken in de haven gesteund en gemotiveerd en het was de heer Pulinx de jongere die de werken leidde. De Provinciedijk, het Provinciesas en de nieuwe kaai vormden de grootste projecten van de jaren 70 van de 18^{de} eeuw. Toch waren er nog verschillende andere werken in de haven op te merken. De Westsluis van Veurne was volledig verzand waardoor de waterloop een andere weg aan het zoeken was. Hierop zou Veurne ervoor zorgen dat de Westsluis verlegd werd dichterbij de stad Nieuwpoort toe, deze sluis staat tegenwoordig bekend als het Kattesas.³⁹⁴ Ook de zeehoofden aan de IJzermonding, die zich eigenlijk al de volledige 18^{de} eeuw niet in optimale staat bevonden hadden, waren opnieuw toe aan een grondige (en dit keer deftige) restauratie. Dit maal was de controle op de hoofden veel strenger. Vissers werden verzocht om op minstens 100 roeden afstand van de hoofden te blijven. Er werd opnieuw een controleur voor de hoofden aangesteld om de ergste schade te voorkomen. Net zoals Lieven van Russelo een halve eeuw eerder toezicht hield op de havengeul werd nu sasmester Vanden Abeele aangesteld om de hoofden te bewaken.³⁹⁵ Naast de werken aan de kaai stond het "*corp des ingenieurs*" ook in voor het terug in staat stellen van de kreek en de sluis van Nieuwendamme.³⁹⁶ In de stad zelf werd het gebouw van de griffie volledig verbouwd en al sinds enkele jaren was de verbetering van het wegennetwerk ook een grote investering voor de stad.³⁹⁷ De nodige investeringen en herstellingswerken zullen de volgende jaren hun vruchten af werpen. De stad werd niet alleen qua uitzicht en infrastructuur vernieuwd, maar ook op economisch vlak sloeg ze een nieuwe koers in op het moment ze opnieuw een centrum voor de IJslandvaart werd. De nieuwe opleving van de visserij die zich de volgende jaren voordeed was dan ook enkel mogelijk dankzij de havenverbeteringen.

³⁹³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr 3866 – 3869.

³⁹⁴ INVENTARIS ONROEREND ERFGOED, "Sas, Kattesas of Oude Veurnesas", in: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/200701> laatst geraadpleegd 08/08/2013.

³⁹⁵ RAG, Staten van vlaanderen, 10825 - diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

³⁹⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 4809 - briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visserij.

³⁹⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort nr. 3867-3868.

14 Een laatste heropleving als vissershaven

“Op den 16 8bre 1778 zijn alhier kommen vaeren alle de duynkersche chaloupen en scheepen, aangelokt door de vrije keijserlijke zee brieven, om te konnen vaeren waer het hun liefde”, (bron: Rybens (J.B.), De ROO (T.), “Beschryving der stad ende haven van Nieuport in het Graefschap Vlaenderen, benevens alle de merkweerdigheden er in begrepen, voorgevallen zoo binnen deze stad, als in de omliggende plaetsen ende landen 1770-1876”, in: *Heemkring Bachten De Kupe VZW (Nieuwpoort)*, 1966, p. 28.)

De Amerikaanse burgeroorlog (1778-1783), zorgde in Europa voor conflict tussen Frankrijk en Engeland en escaleerde hier in de vierde Engelse zeeoorlog. Opnieuw was de Noordzee onveilig terrein en werd ze belaagd door kapers. De Oostenrijkse overheid stelde zich neutraal op met als gevolg dat veel Franse en ook Engelse vissers in Vlaamse havens aanmeerden in de hoop om zo veilig te zijn tegen de Engelse kapers. Ze lieten zich poorter van een Vlaamse stad verklaren om zo onder Oostenrijkse vlag de Noordzee op te kunnen zonder risico om aangevallen te worden. Als gevolg hiervan kwamen de eerste Duinkerke schepen in oktober 1778 in Nieuwpoort aan. Vanaf 4 maart 1779 verbleef bijna de volledige Duinkerke vissersvloot in de Nieuwpoortse haven. Dit gaf de visserij in Nieuwpoort een tweede kans, want deze Franse vissers brachten de IJslandvaart met zich mee. De Franse koophandelaars daarentegen lieten zich dan eerder, vanwege de omvang van hun schepen en de snellere verbinding naar Brugge, poorter maken van de stad Oostende.³⁹⁸

De IJslandvaart kwam al in de 17^{de} eeuw voor met als voornaamste vertrekhaven Duinkerke. Zoals Lanszweert zegt, en illustreert aan de casus van de invloed van de Amerikaanse burgeroorlog, vormden Duinkerke, Nieuwpoort of Oostende de belangrijkste centra van de kabeljauwvisvaart rond IJsland naargelang de economische of politieke toestand. Zo kende de IJslandvaart van Nieuwpoort al een kortstondige opleving met de Nieuwpoortse Compagnie. Aan deze enorme boost voor de Nieuwpoortse haven, dankzij de Duinkerke IJslandvaarders tijdens de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog, kwam dan ook al snel een einde met de afloop van de oorlog. In 1783 keerden alle Franse vissers naar hun thuishaven. Toch bleef van

³⁹⁸ GHIJS (J.), *Een socio-demografische studie*, p. 17. LANSZWEERT (W.), “IJslandvaart”, in: PIETERS (M.) et al. Ed., *Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, p.98. VAN ACKER (J.) en STEKELORUM (J.), “De toevloed aan poorters in Veurne en Nieuwpoort, 1781-1782”, in: *Biekorf*, Vol 111, nr. 2, 2011, p. 213-215.

dan af aan de IJslandvaart voor een groot deel de commerciële activiteiten van de Nieuwpoortse haven bepalen.³⁹⁹

Marie-Theresia overleed op 12 oktober 1780. Als verlicht monarch bracht haar opvolger, Jozef II, opnieuw de nodige veranderingen met zich mee. Hij bezocht kort na zijn aanstelling Nieuwpoort, 20 mei 1781, en paste er al gauw zijn progressieve maatregelen toe. Alle buitenforten en verschansingen werden afgebroken, enkel de vestingen rondom de stad bleven onaangeroerd.⁴⁰⁰

De investeringen in de Nieuwpoortse haven en de opleving van de visserij wierpen duidelijk hun vruchten af voor de stad. De stadsrekeningen vertonen duidelijk een stijging van het inkomen vanaf 1778, hoofdzakelijk door een toename in de rubriek van de bier- en wijnaccijnzen. Het gemiddeld inkomen voor de periode 1779-1790 ligt maar liefst 87.17% hoger dan het gemiddelde inkomen van de periode tussen 1740-1779 dat overeen komt met ongeveer 12 752 gulden. Nu moet hierbij vermeld worden dat het jaar 1779-1780 zowel bij de inkomsten als de uitgaven een uitzonderlijke piek vertonen vanwege de *extraordinaire* inkomst en uitgave voor de betaling aan de kaai. Als enkel gekeken wordt naar de verandering in de bier- en wijnaccijnzen dan is te zien dat voor de periode 1779-1790 de inkomsten uit deze rubriek ook hoger lag dan dat van de periode 1763-1778, waardoor de stijging niet enkel vanuit de buitengewone inkomsten te verklaren valt. De stijging van deze accijnzen valt op twee manieren te verklaren. Ten eerste kan het zijn dat er net zoals bij de terugbetaling van Del Campo en De Vleeschauwer hogere taksen geïnd werden om de hogere uitgaven te compenseren. Maar de aanwezigheid van de Duinkerkse vissers op dit moment kunnen evengoed een toename van inkomsten via de verbruiksbelastingen verklaren.⁴⁰¹

Vanaf 1785 werden er blijkbaar ook plannen gemaakt om de dijken en rijshoofden van de haven te vernieuwen. In datzelfde jaar wordt P Thierens betaald voor hulp die hij aangeboden heeft bij het meten van de havendijken en de hoofden samen met de heer Berger kapitein ingenieur. Waar het hier om gaat wordt duidelijk in de rekening van 1786. Burgemeester F. De Brauwere en de eerste raadspensionaris en greffier Charles Coppieters gaan naar de steden Brugge, Gent en Brussel om goedkeuring te vragen voor de aanbesteding en werken voor de verlenging van de zeehoofden of de duikers van deze haven. Ook voor deze plannen moest men verschillende keren naar de Staten van Vlaanderen gaan om leningen en toestemming te bekomen. Het

³⁹⁹ LANSZWEERT (W.), "IJslandvaart", p.98.

⁴⁰⁰ DUMON (R.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, p. 427.

⁴⁰¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3782-3872

bedrag dat de stad meent voor te schieten mag in deze context wel utopisch genoemd worden, men spreekt namelijk van 100 000 gulden voor een volledige restauratie en verlenging van de zeehoofden.⁴⁰²

Meer informatie hierover vinden we in een document uit de Staten van Vlaanderen. Deze zouden op 4 september 1786 goedkeuring geven om onder directie van kolonel De Bron het onderhoud en de “*schuringe*” van de haven van Nieuwpoort uit te voeren en dit samen met de verlenging van het oostershooft. Hierbij werd ook verklaard dat dit werk ten laste van de konvooirechten viel en dus niet volledig gefinancierd moest worden door de stad Nieuwpoort. De planning voor de start van het werk lagen op 20 januari 1787.⁴⁰³

Eind jaren 80 van de 18^{de} eeuw beslisten de overheden om de protectionistische maatregelen op te schorten. Het invoerverbod voor vreemde kabeljauw en haring werd onder luid protest afgeschaft. Het exclusieve recht van de Vlaamse zeesteden om de nationale markt van vis te voorzien kwam zo tot een einde, ondanks de economische heropleving die ze teweeg gebracht had.⁴⁰⁴ De inferioriteit van de Vlaamse gezouten vis, slecht beheer, overbevissing en een te dure prijs (Hollandse vis was ongeveer de helft van de prijs) zorgden ervoor dat men in Brussel voet bij stuk hield: ⁴⁰⁵ “*door te kiezen voor een prijs- en kwalitatiefgunstige buitenlandse aanvoer van vis plaatste de overheid de bevoorrading hoger dan de ontwikkeling van een eigen levenskrachtige visserijsector waardoor deze nijverheidstak in haar (nieuwe) economische ontplooiing werd afgeremd en gefnuikt.*” (bron: MAHIEU (E.), “Investerings via aandelen”, p. 57)

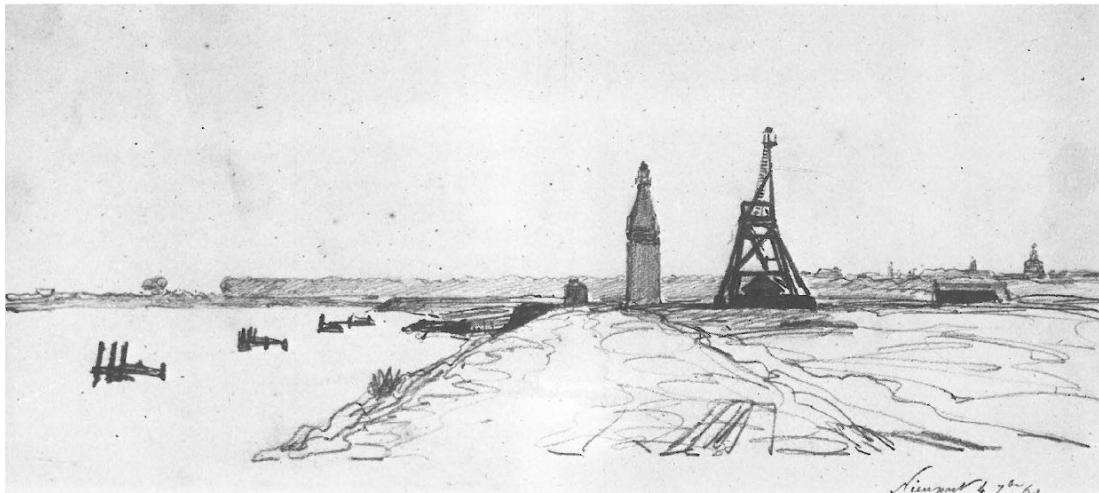
⁴⁰² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, 3869-3871

⁴⁰³ RAG, Staten van Vlaanderen, Nr. 10867 – Stuk m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1786-1787

⁴⁰⁴ MAHIEU (E.), “Investerings via aandelen”, p. 56.

⁴⁰⁵ MAHIEU (E.), “Investerings via aandelen”, p. 57.

15 Vierboetes



Figuur 11 Potloodtekening door P.J. Clays, 1869.

**Bron: RYCKAERT M. en VADEWALLE A., de strijd door het behoud van het zwin, P. 55.
Op deze schets wordt een beeld gegeven van de stenen “grote vierboete” en de houten lichtbaken van de “kleine vierboete” die dicht bij de havenmonding geplaatst is.**

Als laatste wordt hier ingegaan op de vierboetes, of vuurtorens van Nieuwpoort. Er volgt een korte uitleg over de ontstaanscontext en de voorgeschiedenis van beide torens vooraleer overgegaan wordt naar hun bouwgeschiedenis doorheen de 18^{de} eeuw. De reden waarom deze constructies als laatste behandeld worden is dat ze een mooie casus vormen waar verschillende tendensen van de 18^{de} eeuw hun invloed op laten merken.

De vuurtorens van zowel Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge vinden hun ontstaan in de 13^{de} of het begin van de 14^{de} eeuw.⁴⁰⁶

De ontstaansgeschiedenis van de vuurtorens van Nieuwpoort past in de context van de verzanding van het Vloedgat. Halfweg de 13^{de} eeuw gaf gravin Margaretha van Constantinopel de opdracht om in de nabijheid van het Vloedgat over te gaan tot verkaveling en de inpoldering van de gronden. Vermoedelijk waren het deze dijken die het verzandingproces van het Vloedgat versneld hebben waardoor de IJzermonding zich gedeeltelijk verlegde. De gronden kwamen aan het einde van de 13^{de} eeuw in het bezit van Jan, de graaf van Namen en Zeger van Belle, de maarschalk van Vlaanderen. De inpoldering werd voltooid rond 1300 door een nieuwe dijk waarop twee vuurbakens geplaatst werden .⁴⁰⁷ De eerste vuurtoren bevond zich op de oorspronkelijke samenloop van het Vloedgat en de Lombardiekreek . Door de

⁴⁰⁶ DEGRYSE (R.), “De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust”, p. 61.

⁴⁰⁷ DEGRYSE (R.), “s Gravendomein”, pp. 84-85.

terugtrekking van de kustlijn en het ontstaan van nieuwe duinen kwam er nog een tweede vuurtoren bij, maar dan dicht bij de zee. Aanvankelijk was deze een stelling van balken met een lantaarn.⁴⁰⁸ De reden van de houten constructie valt te verklaren door de veranderende loop van de havengeul waardoor de houten constructie soms verplaatst moest worden. De precieze ontstaansdatum is onbekend, maar rond 1300 was er in een verkoopakte van een polder in het bezit van Jan van Namen al sprake van twee torens.⁴⁰⁹ Beiden bevonden zich aan de linkeroever van de havengeul. De eerste vierboete, ook wel de *grote vierboete* genoemd, werd al vrij snel uit steen opgetrokken. Het gebouw had een zeshoekig grondplan met een stenen puntdak. Het licht van brandend strovuur kwam door drie langwerpige verticale vensters.⁴¹⁰ Pas in de eerste jaren van de 15^{de} eeuw werd de *kleine vierboete*, of het tweede baken dicht bij de zee, vervangen door een stenen constructie.⁴¹¹ De evolutie inzake constructie die de kleine vuurtoren doorgemaakt heeft is tekenend voor de meeste Europese vuurtorens. In de meeste gevallen zullen vuurtorens evolueren uit primitieve bakens of vuurhaarden. Deze waren bedoeld om de uitgevaren vissers terug veilig de haven in te loodsen. Om een verder lichtbereik te hebben, zouden deze groeien tot houten stellingen die al snel vervangen werden door de stenen vierboetes. Pas op het einde van de 19^{de} eeuw kregen ze het uitzicht van de vuurtorens zoals we ze vandaag kennen.⁴¹²

De lichtlijn tussen de grote en de kleine vuurtoren gaf de richting van haven aan voor de binnenkomende schepen.⁴¹³ De haveningang was in de 13^{de} en 14^{de} eeuw nog veel breder doordat het staketsel en de rijshoofden nog niet aanwezig waren. De vierboetes waren de enige aanwijzing richting de Nieuwpoortse haven. Casaer maakte in zijn thesis de opmerking dat het mogelijk was dat de Sint-Laureins toren ook dienst kon doen als vuurbaken, aangezien ze zich op één rechte lijn met de twee vierboetes bevond. De duivelstoren, zoals ze ter plaatse genoemd werd, stamt ook uit de 13^{de} eeuw. Casaer maakt hierbij de vergelijking met de kerktorens van Damme, Lissewege en Westkapelle die als bakens ingezet werden in het Zwingebed.⁴¹⁴ Zijn stelling wordt echter tegengesproken door Ryckaert en Vandewalle. Het klopt dat de torens een herkenningspunt voor de scheepvaart waren en dat in sommige regio's

⁴⁰⁸ LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, p. 35. LANSZWEERT (W.), *Vuurtorens en lichtbakens: bewakers van de zee*, Oostduinkerke, 1994, pp. 10-11.

⁴⁰⁹ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, p.24. LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, p. 35.

⁴¹⁰ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*, p. 44.

⁴¹¹ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 77.

⁴¹² PARMENTIER (J.), DEVOS (M.), DESNERCK (M.) et al, "Zeewoorden: De woelige wielingen, Vierboete", in: *De Grote Rede*, Vol. 24, 2009, p. 29.

⁴¹³ DIENST CULTUUR NIEUWPOORT, *Vuurtorens van Frans-Vlaanderen tot Zeeuws-Vlaanderen: Gids*, Stadsbestuur Nieuwpoort (Nieuwpoort), 2002, p. 4.

⁴¹⁴ CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort*, pp. 50-51.

ze juist voor die reden extra hoog gebouwd werden, maar de veronderstelling dat ze ook als vuurbakens dienst deden houdt volgens deze auteurs geen steek. Het is pas in de 15^{de} eeuw dat er nog andere signaalformen in de havens voorkwamen zoals bijvoorbeeld de bakens en tonboeien.⁴¹⁵

De ontwikkelingen van de vuurtorens rondom Nieuwpoort was tevens gedetermineerd door de religieuze spanningen in de Zuidelijke Nederlanden. De uitvallen vanuit het calvinistische Oostende dwongen de Spaanse overheden er immers toe een fortengordel op te richten om hun doortochten tegen te houden. Als deel hiervan werden zowel de grote als de kleine vuurtoren van Nieuwpoort versterkt. Het fort van de kleine vierboete bleef in de Oostenrijkse periode dienst doen als uitkijk op de havengeul. Op 16^{de}-eeuwse kaarten van de havengeul wordt vaak nog een derde bouwwerk langs de havengeul geplaatst. Dit was het fort Trinity die in dezelfde context en voor hetzelfde doel gebouwd was als de versterkingen aan de kleine vierboete. Ook de versterkingen aan de Lekesluis en het fort van Nieuwendamme zagen in deze periode hun ontstaan. Men plaatste echter al snel een nieuwe fortelinie dicht bij Oostende waardoor de forten ter bescherming van de kasselrij Veurne vanaf 1599 al snel aan belang verloren. Fort Trinity, met zijn kazernen en wachthuizen werd nog geen drie jaar na zijn bouwdatum openbaar verkocht.⁴¹⁶ Het fort van de kleine vierboete bleef echter in gebruik en van nut zijn tijdens de belegeringen van Lodewijk XIV. In de Anjouaanse periode werd het fort, vermoedelijk tegelijkertijd met de vernieuwde stadsomwallingen, verbouwd naar het militair model van Vauban. In 1716 onderging het nogmaals de nodige herstellingswerken.⁴¹⁷

De kleine vierboete

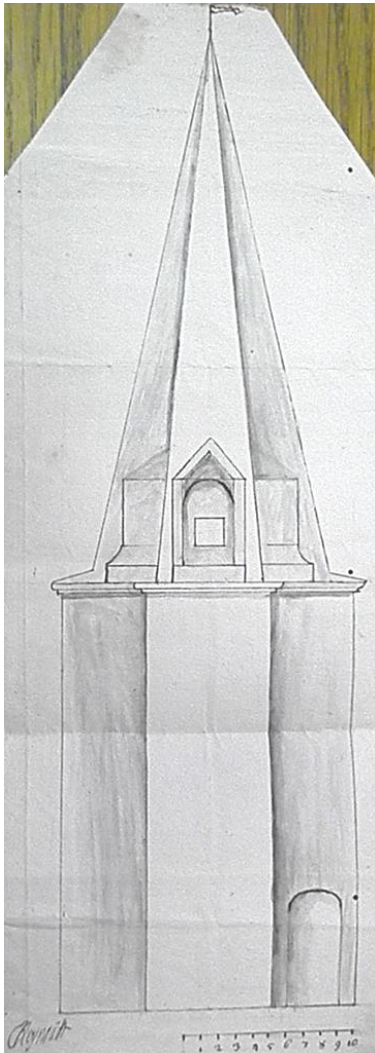
1715 werd een jaar waarin de stad aanving met twee grote werken. Ten eerste begon men met een grootschalige restauratie aan het stadhuis. Ten tweede was er in de stadsrekeningen sprake van werken aan de kleine vierboete. Het grootste bedrag werd uitbetaald aan Martinus Deruyther en Augustijn Isaert. Wat er precies aan de kleine vuurtoren veranderde is uit de stadsrekeningen niet duidelijk. De rekeningen maken vooral melding van de arbeidskosten en de materialen. Er werden zowel oude stenen van de toren hergebruikt en gezuiverd, maar er werden ook nieuwe geleverd. Hier wordt duidelijk dat er niet direct een goede verbinding was tussen de stad en de vuurtoren. Pieter de Potter stond in voor de verbetering van de toegang tot de toren door de aanleg van een nieuwe weg. Hierdoor kon de levering van de stenen ook

⁴¹⁵ RYCKAERT (M.) en VANDEWALLE (A.), “De strijd voor het behoud van het Zwin”, p. 55-56.

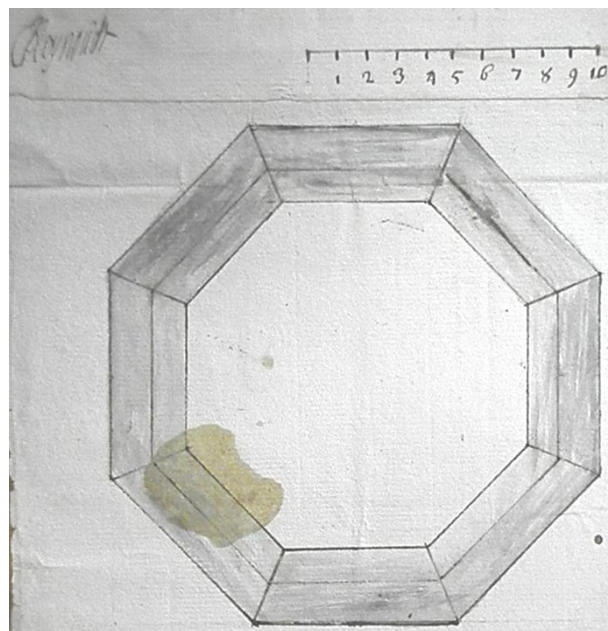
⁴¹⁶ VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort*, pp. 45 - 46.

⁴¹⁷ DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 44. LOPPENS (K.), “De oude vuurtorens van Nieuwpoort”, pp. 174-175.

over land gebeuren en moest niet alles per boot naar de vierboete gebracht worden.⁴¹⁸ Uit andere, weliswaar beschadigde, documenten viel te lezen dat deze werken gingen over het “*maken van een nieuwe torre in het fort de viervoete staende aende westzijde van davent deser stede ende port van Nieuwpoort*”. Bij dit bestek, opgemaakt door Reynoudt in 1715 hoort ook nog een plan en een tekening die een idee geven hoe de toren er aan het begin van de 18^{de} eeuw moet hebben uitgezien.⁴¹⁹



Figuur 12 vooraanzicht van de kleine vierboete (bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr 3130)



Figuur 13 grondplan van de kleine vierboete (bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr 3130)

De aannemer van dit taswerk kreeg de taak de oorspronkelijke toren gedeeltelijk af te breken. Daarnaast moest ook een deel van de ingang van het aanliggende magazijn afgebroken worden tot dat men op steviger fundamenten kwam die als basis van het nieuwe gebouw konden dienen. Het was de bedoeling dat de vuurtoren in zijn oorspronkelijke staat hersteld werd. Dus

⁴¹⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3801

⁴¹⁹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

25 voeten hoog met een omtrek van 60 voeten. De muren moesten minstens drie en een halve steen breed zijn. De naald of piek die op de achthoekige basis of “Cuype” stond werd verondersteld 33 voeten hoog te zijn. Hier moesten de muren één en een halve steen dik zijn. Omgezet betekende dit muren van het funderingswerk van 0,70m dik, de “cuype” was 6,76m hoog terwijl de naald, of de torenspits, nog hoger was met zijn 9,25m. *“In dito naelde sal ghemaect moeten weesen aen de suyt syde een deurgadt met nogh aen de noordt ende noordtwest zyde twee vierplatsen om vier te stoken, immers te maeken ghelijck die jeghenwoordygh staet ende volghens het model, ende in de cuype van dyto selve torre sal oock moeten ghemackt wesen een deur gadt aen het honderste vant dito torre. De selve torre sal wel ende deughdelick moeten ghemackt weesen,”*. De “besteders”, of met andere woorden de stad Nieuwpoort, stond in voor de levering van alle materialen die grotendeels bestonden uit zand, kalk en steen, terwijl de aannemer instond voor het handwerk of het arbeidswerk aan de toren. Het metselwerk van de cuyp bestond uit *“dorenycx kalck, ende de naelde uit claer dorenycx kalck, ende twee voeten hooghe met doorenychsche moortel”*.⁴²⁰

Ondanks de grondige herstellingen van in het begin van de 18^{de} eeuw zijn in de archiefdocumenten over de vierboetes plannen en schattingen te vinden voor herstellingswerken in 1790. *“voor de cleenen vier toren; thien cruysen dornix calck, 25 voeren zant, 10 000 bricken, 50 voet arduin goote in galderie, 350 pont yser voor de ses schyeters, voor houtwerck vande duere en de cappe van stal en duere, 300 pannen voor het stal: saemen 1152 gulden vlams courant”*. Deze schattingen werden opgemaakt door Pieter Thierens, meestermetser van de stad Nieuwpoort.⁴²¹ Karel Loppens schreef de schade aan de kleine vuurtoren toe aan de Franse belegeringen van 1745, maar dit was niet met zekerheid vast te stellen. Deze plannen van Thierens voerde men in de 18^{de} eeuw niet meer uit, de Franse oorlogen aan het einde van de 18^{de} eeuw brachten enorme schade toe aan de kleine vierboete, waarna ze nooit meer heropgebouwd werd.⁴²²

De groote vierboete

Qua uitzicht leek de grote Vierboete op de toren van de kleine vierboete. Ze was daarentegen zeshoekig. In de toren bevonden zich “kappellekes” als ramen die het licht voor de inkomende

⁴²⁰ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

⁴²¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

⁴²² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791). LOPPENS (K.), “De oude vuurtorens van Nieuwpoort”, in: *Biekorf*, nr. 7-8, 1937, pp. 169-175.

boten gaf langs de West-, Noordwest- en Noordzijde. De torenspits was eveneens zeskantig en moest ongeveer 24 voet hoog geweest zijn.⁴²³

Herstellingswerken aan deze toren werden voor het eerst vermeld in de stadsrekening van 1740. Augustijn Isast stond in voor de restauratie van de grote vierboete met hulp van Pieter Verbant, de vuurtorenwachter. Dit werk werd in regie uitgegeven waarbij de stad instond voor alle deelaspecten van de herstelling. Vandaar dat in de stadsrekening van 1739-1740 zowel de arbeidskosten, de inkoop van de materialen als de levering van de materialen vermeld staat. Het volledige kostenplaatje was 405 gulden, waarvan een groot deel de terugbetaling van Joannes de Roo betrof “*van zijn verschodt voor den inkoop en transport*”. Hij kocht een groot deel van de materialen voor de stad aan en regelde het transport, dat voornamelijk via de IJzergeul verliep, en stond ook in voor de arbeiderslonen.⁴²⁴

Naar aanleiding van de bloeiperiode in de jaren 80 en bezoek van keizer Jozef II aan Nieuwpoort, werden er plannen gemaakt om de in slechte staat verkerende Vierboetes van Nieuwpoort te herstellen. Het plan maakte onderdeel uit van de grotere toekomstvisies die men voor Nieuwpoort had en de verbetering van de koophandel en scheepvaartconomie. Pas in 1785 kwamen er concrete plannen op tafel om de oudste vuurtoren van de Nieuwpoortse haven grondig onder handen te nemen.⁴²⁵ A. I. L. Isaert onderwierp in opdracht van burgemeester F. De Brauwere de grote vierboete aan een controle en kwam hierbij tot de conclusie dat deze zich in een zeer slechte staat bevond. Hij benadrukte hierbij dat er vooral restauratiewerken aan de Zuid- en Oostzijde van de toren noodzakelijk zijn.⁴²⁶

⁴²³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

⁴²⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3825

⁴²⁵ C.B., “Nieuwpoort quarantainehaven. Planning in de Pruikentijd 1786 mengelmaren”, in: *Biekorf*, , Vol. 9-10, 1971, pp. 312.

⁴²⁶ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

Ook in 1790 en 1791 schatte men opnieuw de kosten en materialen die noodzakelijk bleken voor de vernieuwing van de torens. De documenten die hiervan bewaard zijn bieden meer informatie over de materiaal- en arbeidskosten die voor een herstelling vereist waren.⁴²⁷

<i>21 000 Bricken</i>	189g
<i>29 cruysen dornicx calck</i>	329g
<i>184 voeren zant</i>	38
<i>antwerck</i>	590g
<i>extra transport</i>	20g
<i>arduinen goot</i>	101g
<i>9 iseren balken</i>	185g
totaal	1452g

Tabel 2 Geschatte kosten voor herstellingswerken aan de grote vuurtoren (bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130- Bundel akten over werken aan de vuurtoren)

Dit dateert van de 4 april 1791, opgemaakt door Pieter Thieren. Indien de werken uitgevoerd werden moest er eerst een stelling rond de toren gebouwd worden om de toren van onder tot boven te kunnen repareren. Vervolgens moesten de slechte stenen uitgekapt en gezuiverd worden. Er was ook sprake van een *galderrie* rond de toren, waarbij men het had over de plaats in de toren waar de vuren gestookt werden. De ramen die zich in deze galerij bevonden verspreidden het licht die zo noodzakelijk was voor de binnenvarende schepen.⁴²⁸

Deze werken voerde men echter nooit uit, vermoedelijk was de Brabantse Omwenteling hier de oorzaak van. De aandacht en de geldmiddelen gingen inmiddels naar de militaire versterking van stad en haven.⁴²⁹

De Vuurtorenwachters

Gedurende de volledige 18^{de} eeuw waren er vuurtorenwakers die instonden voor het onderhoud en het stoken van de vuren in de torens.

Reeds in de eerste stadsrekening die voor deze thesis bekeken is waren Jan de Broecke en Lieven Russelo⁴³⁰ aangeduid als de twee wachters, samen verdienden ze een bedrag van 144

⁴²⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

⁴²⁸ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

⁴²⁹ C.B., “Nieuwpoort quarantainehaven. Planning in de Pruijckentijd 1786 mengelmaren”, in: *Biekorf*, , Vol. 9-10, 1971, pp. 312

⁴³⁰ In de stadsrekening werd hij ook aangeduid als Lieven Rousselare

ponden parisis of 72 gulden voor een heel jaar “viersteken inde cleene ende goote vierboete torren”⁴³¹. Dit loon bleef gedurende de volledige 18de eeuw hetzelfde.

1697	Jan de Broecke Lieven Russelo	<p>Uit de rekeningen kon op deze manier ook gemakkelijk de evolutie en opvolging van de verschillende vuurtorenwachters uitgemaakt worden. Zo viel Jan de Broecke in 1698 weg en werd hij vervangen door Jan Druyve. In 1709 werd Jan Druyve dan weer opgevolgd door Pieter verbant. Lieven van Russelo hield het vol tot 1720 wanneer zijn plaats overgenomen werd door Joos Mycke. In 1740 nam de weduwe van Joos Mycke zijn taak op zich tot zij dan weer vervangen werd in 1750 door Jacobus Adam. Pieter Verbant was voor minsten 60 jaar aangesteld als vuurtorenwachter van de grote vierboetetoren langs de Nieuwpoortse havengeul. Pas in 1780 werd er een melding gevonden dat hij vervangen werd door zijn weduwe Marie Jacoba Rousseeuw die zijn taak overnam en samen met Jacob Adam tot zeker het eind van de 18^{de} eeuw instond voor de beide vuurtorens.</p>
1698	Jan Druyve Lieven Russelo	
1709	Pieter Verbant Lieven Russelo	
1720	Pieter Verbant Joos Mycke	
1740	Pieter Verbant weduwe Joos Mycke	
1750	Pieter Verbant Jacobus Adam	
1780	weduwe P. Verbant Jacobus Adam	

Tabel 3 Vierboetewachters 18^{de} eeuw (bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekeningen, nr; . 3782-3872)

Ze zijn een vaste terugkerende kost in de stadsrekeningen waarbij de stad instaat voor de uitbetaling van hun loon, maar ook hun onderkomen. In een schatting voor herstellingen aan de kleine vuurtoren, door Isaert in 1785, vindt men: “*item aen het woonhuys van Jacobus Adam, staende nefens de kleene vier toorre, is het noodig nieuwe gemaekt te zyn een groot deel van de vlercke paelende aen de westzyde van het woonhuys, moet kosten een somme van 9 gulden, met het vermaeken het dack*”.⁴³² Deze vierboeters werden aangesteld door de stad en mochten met hun gezin in de huizen nabij de vuurtorens inwonen. Daardoor konden ook de vrouwen, bij het overlijden van een vierboeter als wachter optreden, zodat ze niet een ander onderkomen moesten zoeken. Naast vuurtorenwachter, waren dezelfde personen ook vaak terug te vinden

⁴³¹ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3782

⁴³² RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan de vuurtoren

in de rekeningen waarbij ze herstellingswerken aan de haven van Nieuwpoort uitvoerden. Zo voerde Pieter Verbant werken uit aan de zeedijk in 1739⁴³³ en Lieven van Russelo in 1721⁴³⁴.

De Franse oorlogen halverwege de 18^{de} eeuw zijn ook te zien in de uitbetaling van het loon van de vuurtorenwachters. In het jaar 1749 werden Pieter Verbant en de weduwe van Joos Mycke niet uitbetaald als vuurtorenwakers van de stad. In 1750 ontving Jacobus Adam, als waker in het fort van de kleine vierboete, slechts 18 gulden voor een half jaar werk in de vuurtoren. Pieter Verbant ontving eveneens 18 gulden voor zijn werk tot einde december 1747, en voor nog een half jaar tot einde augustus wat hem samen 36 gulden oplevert. Ook in 1751 zouden zowel Jacob Adam en Pieter Verbant maar een half jaar als oppassers van de vuurtorens aangesteld worden wat 36 gulden aan de stad zou kosten. Pas vanaf 1752 werden de lonen op een normale manier terug uitbetaald, hoewel dit dan op kosten van Pieter de Roo gebeurde, die op dat moment de haven pachtte.⁴³⁵

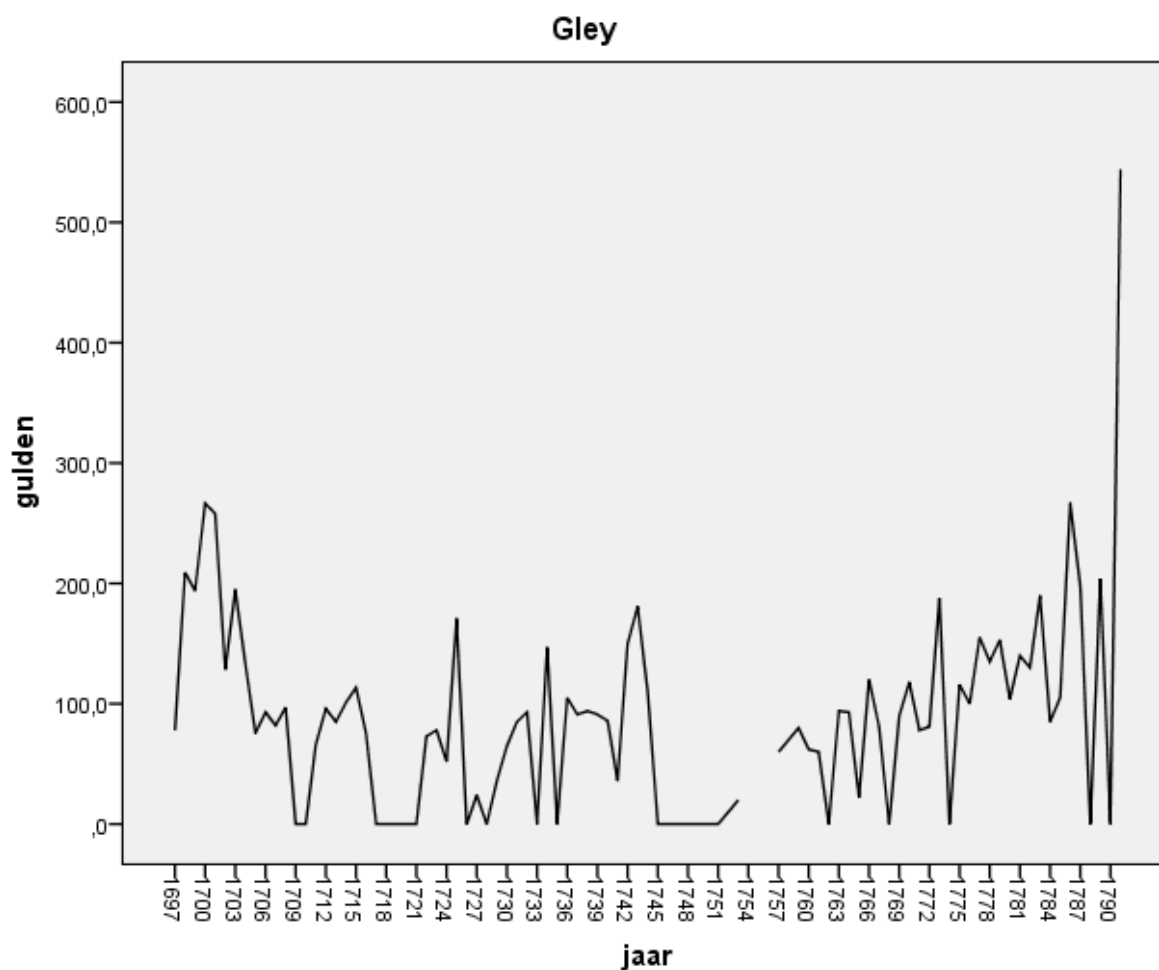
Om de vuren in de beide torens te stoken werden bijna jaarlijks *gleyschoven* aan beide torens geleverd. Gley, glei of glui was een soort stro of riet dat ook wel toegepast werd als dakbedekking.⁴³⁶ Naast het loon van de vuurtorenwachters was dit ook een jaarlijks terugkerende betaling voor de stad Nieuwpoort.

⁴³³ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr 3824

⁴³⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3813

⁴³⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 3835-3843

⁴³⁶ ETYMOLOGIEBANK, "Glui", in: <http://www.etymologiebank.nl/trefwoord/glui> laatst geraadpleegd 15/07/2013.



grafiek 12 De aankoop van Gley (bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, stadsrekeningen nr. 3782-3872)

De kosten hiervan over de 18^{de} eeuw liepen ver uiteen waarbij vooral 1791 een uitzonderlijk jaar was waarbij er 1200 bundels gley aangekocht zijn voor 544 gulden. Uit de grafiek van gley kan geen samenloop gezien worden met evoluties die zich in de haven van Nieuwpoort gedurende de 18^{de} eeuw voordeden. Naast de gleyschoven die door de stad aangekocht werden, leverde de pachter van de stadshofstede jaarlijks ook een redelijke hoeveelheid stro ten dienste van de vuurtorens. Dit is terug te vinden in zowel de stadsrekeningen als de akten van verpachtingen van stadseigendommen. In de stadsrekening van 1735 is er een vermelding te vinden dat geen uitgaven gebeurd zijn voor de aankoop van gley. Dit omdat er 1600 schoven geleverd zijn door Roelandt Jonckheere, de “pachter ende gebruycker van bede stadts hofsteden”. Bovenop de pachtsom die van Roelandt Jonckheere gevraagd werd, verwachtte de stad dat hij jaarlijks 1200 gleyschoven voor de vuurtorens voorzag. Enkel indien hij meer gleyschoven leverde kon hij reken op een vergoeding van de stad, wat bijgevolg ook in de stadsrekeningen terug te vinden was. De kosten die de stad dus aan gley uitgaf en die terug te vinden zijn in de stadsrekeningen geven dus niet het volledige beeld weer. Na Roeland Jonckheere zou de hofsteden en de

stadspolder gepacht worden door Joannes Missuwe in de jaren 40 van de 18^{de} eeuw. Daarna was er nog een document te vinden over een verpachting aan Pieter Joannes de Vos vanaf 1749. Maar deze laatste twee zouden niet in verband gebracht kunnen worden met de levering van gleyschoven. Ze stonden echter wel in voor het onderhoud van de stads- en havendijken hoewel het voornamelijk Zacharias Jonckheere was die als pachter van de hofstede de grootste werken aan de dijken uitvoerde.⁴³⁷

De Franse omwenteling aan het einde van de 18^{de} eeuw betekenden het einde voor de kleine vierboete. Het gebouw bevond zich hierna in zeer slechte staat waardoor afbraak de enige optie was, ze zou nooit meer heropgebouwd worden. De grote vierboete daarentegen werd, hoewel ze ook als ruïne overbleef, al snel weer hersteld. Ze deed tot 1885 dienst wanneer haar functie door lichtschepen en signaalmasten overgenomen werd. Daarnaast werd er een moderne nieuwe vuurtoren gebouwd in 1891 aan het uiteinde van de IJzermonding waardoor de grote vierboete zijn functie verloor. De oude ruïnes stonden als monumenten geklasseerd en maakten verschillende restauraties door aan het einde van de 19^{de} eeuw. Ze verdween pas definitief uit het Nieuwpoortse landschap na de bombarderingen van WOI.⁴³⁸

⁴³⁷ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, Nr. 2909 - akten van verpachtingen van stadseigendommen en RAB, Oud Archief Nieuwpoort, 3782-3872

⁴³⁸ LANSZWEERT (W.), *Vuurtorens en lichtbakens*. p. 14. DIENST CULTUUR NIEUWPOORT, *Vuurtorens van Frans-Vlaanderen*, p. 4-5. DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden*. p. 44. PARMENTIER (J.), DEVOS (M.), DESNERCK (M.) et al, "Zeewoorden: De woelige wielingen, Vierboete", in: *De Grote Rede*, Vol. 24, 2009, p. 29.

Een vervolg

In een zin vormde de sluiting van de Schelde en de toegang tot Brugge, Gent en Antwerpen de reden waarom de Vlaamse zeehavens in de 18^{de} eeuw een geleidelijke vooruitgang vertoonden met als hoogtepunt de jaren 80 van de 18^{de} eeuw. Ondanks dat de aandacht voornamelijk naar Oostende gericht was voor de uitbouw van de maritieme toegangswegen tot heel Vlaanderen, waren er ook veranderingen op te merken in Nieuwpoort. Met het Verdrag van Den Haag in 1795, tussen Frankrijk en de voortaan erkende Bataafse Republiek, kwam de Schelde weer open voor de Vlaamse scheepvaart met bestemming Gent en Antwerpen. Beide havens ondergingen dus de nodige infrastructuurwerken om aan de noden van het nieuwe tijdperk te voldoen.⁴³⁹ Eerste initiatiefnemer was Napoleon die in de haven van Antwerpen nieuwe dokken liet aanleggen en plannen smeedde om Gent opnieuw met de Westerschelde te verbinden. In de periode dat Vlaanderen verenigd was met de Noordelijke Nederlanden in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-1830), vervulde Willem I de plannen die Napoleon reeds in beweging gezet had. Verschillende dokken vulden de Antwerpse haven aan, het kanaal Gent-Terneuzen werd afgewerkt en de start van de werken voor het kanaal van Brussel naar Willebroek werd hier gestart. Hierdoor kreeg ook Brussel rechtstreekse verbinding met de Schelde. Brugge moest voor een heropleving uitkijken naar het einde van de 19^{de} eeuw wanneer Zeebrugge de oplossing vormde voor de zeeverbinding. Hierdoor verloor Oostende haar voorname rol als voorhaven van Brugge. Dit voorrecht ging nu naar de nieuwe zeehaven nabij Heist die er dankzij de ideeën van Leopold II kwam, dit vormde het begin van Zeebrugge. In 1875 zag Jan Strubbe een evolutie naar havenhervormingen in functie van de stoomvaart, terwijl havens zich halverwege de 20^{ste} eeuw moesten aanpassen aan de toenemende omvang en containerisatie van de scheepvaart.⁴⁴⁰

De heropleving in de jaren 80 van de 18^{de} eeuw, in Nieuwpoort en Oostende, kwam bruto tot zijn einde met het begin van het laatste decennium van de 18^{de} eeuw. De Franse omwenteling betekenden het definitieve einde van een succesvolle visserij. De meeste sloepen werden in

⁴³⁹ STRUBBE (J.), "De ontwikkeling van de Belgische zeehavens: Een groei naar de zee", in: *Tijdschrift voor de Geschiedenis der Geneeskunde, Natuurwetenschappen, Wiskunde en Techniek*, Vol. 13, nr. 1, 1990,, p. 111.

⁴⁴⁰ STRUBBE (J.), "De ontwikkeling van de Belgische zeehavens, pp. 111-118

beslag genomen en ingezet in de Napoleontische politiek tegen Groot-Brittannië. Tegen 1815 had enkel de strandvisserij van de plaatselijke kustdorpen de eeuwwisseling overleefd.⁴⁴¹

Zelfs na het ontstaan van België zou de visserij geen opleving meer kennen in de Nieuwpoortse haven. Er werd nog een enkele poging ondernomen met de oprichting van een nieuwe compagnie in 1854 om de visserij nieuw leven in te blazen, maar veel verandering in de penibele situatie van de Nieuwpoortse visserij kwam er niet.⁴⁴² Toch slaagde Nieuwpoort erin haar havenactiviteit te behouden. De Nieuwpoortse haven staat tegenwoordig bekend als één van de grootste jachthavens van West-Europa, waarbij deze haven dus het accent heeft weten te verleggen van visserij naar toerisme. De uitbouw van de jachthaven begon op het einde van de 19^{de} eeuw. De Wereldoorlogen gaven zware klappen aan zowel de stad als de haven, maar in tegenstelling de klappen van de oorlogen onder Lodewijk XIV, kon de Nieuwpoortse haven ditmaal wel haar functie en belang behouden (op vlak van toerisme) en vond de laatste uitbreiding plaats in 1979.⁴⁴³

⁴⁴¹ BROEZE (F.J.A.), BRUIJN (J.R.) en GAASTRA (F.S.) ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden: deel 3 Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca; 1680-1870*, De Boer Maritiem (Bussum), 1977, p. 334.

⁴⁴² BROEZE (F.J.A.), BRUIJN (J.R.) en GAASTRA (F.S.) ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, p.

334.

⁴⁴³ DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom*, p. 78.

Algemeen Besluit

De internationale politieke context in het begin van de 18^{de} eeuw gijzelde de Nieuwpoortse haven. Ze was op het einde van de 17^{de} eeuw door het Barrièretraktaat opgezadeld met Staatse troepen en werd tegen de eeuwwisseling ingenomen door het leger van Lodewijk XIV. In een dergelijke chaos is het logisch dat een stad als Nieuwpoort in deze periode hoofdzakelijk investeert in militaire versterkingen en niet in de uitbouw van haar haven. Initiatief moest dus vanuit particuliere hoek komen. Bijvoorbeeld door de heren De Vleeschauwer en Del Campo, beide behoren tot het bestuur van de stad en beide kunnen persoonlijk voordeel uit een verbeterde haventoestand halen. Stedelijke financiering van havenwerken in dit geval werd door deze heren gestimuleerd, die kort gezegd het stadsbestuur aanwendden om een zeer voordelige lening aan te gaan. Invloed op de stad van deze financiering was zichtbaar in de stadsrekeningen, waarbij vooral de belastingen op de consumptiegoederen enorm toenamen om deze lening te kunnen terugbetalen. Er kan niet gezegd worden dat deze investeringen voor een heropbloei van de Nieuwpoortse haven zorgde.

De lening van De Vleeschauwer en Del Campo vormde een atypische 18^{de} eeuwse casus om mee te starten. Investerings in rijshoofden daarentegen geven een beter beeld op hoe de stad met haar haveninfrastructuur omging. Om de kosten zo laag mogelijk te houden werd het aannemerschap openbaar uitbesteed aan de laagst biedende. Vooral arbeidskosten aan infrastructuurwerken werden op deze manier onder controle gehouden. De aankoop van de materiaal bleef echter onder de bevoegdheid van de stad. Uit deze casus maakten we kennis met de meest gebruikte materialen voor waterbouwkundige werken die in de 18^{de} eeuw voorkwamen. Zinkrijs, rijshout en rijsbundels kwamen doorheen de 18^{de} eeuw voortdurend terug bij alle infrastructuurwerken.

De Vrede van Utrecht bracht een rustigere periode met zich mee, maar de Vlaamse kusthavens bleven in de greep van internationale bepalingen. Het Barrièretraktaat legde het economisch beleid in de Zuidelijke Nederlanden vast, ten voordele van Groot-Brittannië en de Republiek. Toch bracht de oorlogsvrije periode een mogelijkheid voor zowel Oostende als Nieuwpoort met zich mee. Nu pas konden ze profiteren van de sluiting van de Schelde en konden ze ten volle hun eigen transitvoordelen verder uitbouwen. Vooral in Oostende kwam dit tot uiting in een succesvolle compagnie. Geïnteresseerde ondernemers zagen deze mogelijkheid ook voor Nieuwpoort, echter op één voorwaarde: de haveninfrastructuur moest de nodige verbeteringen ondergaan. Ten eerste vormde de haventoeegang een belangrijk element voor een succesvolle

haven, maar zoals reeds gezegd, had de stad Nieuwpoort zelf niet de nodige financiële middelen om de kosten aan zeehoofden of duikers op zich te nemen. Hulp kon gezocht worden bij de Staten van Vlaanderen, maar deze werd overheerst door het zeggenschap van steden als Brugge en Gent. Daarbij lag de nadruk op de verdere uitbouw van de Oostendse haven waardoor Nieuwpoort minder aandacht kreeg. Indien er wel provinciale financiering naar de Nieuwpoortse haven ging werd dit gecontroleerd en georganiseerd vanuit Oostende en Brugge en had de stad Nieuwpoort zelf geen controle op de constructiewerken op haar grondgebied. Belangenvermenging, slechte communicatie en wanbeheer hadden hun invloed op de organisatie van de Nieuwpoortse havenwerken, waardoor er bijna de volledige 18^{de} eeuw problemen waren aan de havenmond met laks gebouwde zeehoofden.

Naast een goede toegankelijkheid vormde het maritieme netwerk die de haven met het hinterland verbond een tweede aspect dat het succes van een haven kon bepalen. De verbinding met de binnenlandse steden, zoals bijvoorbeeld Ieper en Veurne, zorgde ervoor dat er ook andere steden, kasselrijen of wateringten waren die voordeel haalden uit een goed functionerende haven. Er werd dan ook verondersteld dat deze mee zouden helpen in de investeringen in de Nieuwpoortse haven.

Jean-Baptiste Stauffenbergh, was geïntegreerd door het succes van de Oostendse Compagnie en wilde als ondernemer (en als burgemeester van Nieuwpoort) zijn kans wagen om een gelijkaardige initiatief in de haven van Nieuwpoort op poten te zetten. Hij kan dan ook gezien worden als de drijvende kracht achter de vele correspondentie die vroeg om investeringen in de Nieuwpoortse haven. Overheidshulp bleef echter achterwege vanwege het Barrièretraktaat en het aantal geïnteresseerde investeerders was tanende omwille van de buitenlandse kritieken op de Oostendse Compagnie. De Nieuwpoortse Compagnie had dus van in het begin al een financiële achterstand en zou na ongeveer 10 jaar failliet verklaard worden.

De korte opleving van havenactiviteiten kwam al helemaal tot zijn einde wanneer Frankrijk de Pragmatieke sanctie schond en de Zuidelijke Nederlanden binnenviel. Schade aan de haven liep opnieuw op en Nieuwpoort bevond zich voor de komende jaren in een crisis. Ze moest oplossingen zoeken in leningen om haar schulden af te betalen. Om van kosten gespaard te blijven werd de volledige haven verpacht aan Pieter De Roo, die van 1752-1758 instond voor de infrastructuurwerken aan de haven.

De erkenning van het gezag van Maria-Theresia over de Zuidelijke Nederlanden, haar vooruitstrevend beleid en de beëindiging van het Barrièretraktaat zorgde voor veranderingen

in de investeringen van zowel de stad als de provincie. Andere belanghebbenden zoals de abdi van Oudenburg bleven moeilijk doen als er nieuwe kosten aan de haven kwamen. Vanuit de provincie kwam er deze keer wel de nodige financiële hulp en een beter toezicht op de Nieuwpoortse havenwerken. Zowel de dijken, het Provinciesas, de kaai, de zeehoofden en verschillende sluizen werden in de periode van de jaren 60 en 70 van de 18^{de} eeuw onder handen genomen.

Deze nieuwe haven bood de mogelijkheid aan Duinkerke vissers om van Nieuwpoort hun vertrekplaats te maken. Om vanuit een Franse haven te vertrekken kregen ze in de context van de Amerikaanse burgeroorlog en de Vierde Engelse zeeoorlog te veel te kampen met de Engelse Kaapvaart. Pas hier kan gesproken worden van een verbeterde havenactiviteit die haar invloed liet zien in de stadsrekeningen en de positieve ontwikkeling van de stad Nieuwpoort. Toegenomen stedelijke inkomsten en de commerciële bloei zorgden voor verdere investeringen in de haven, bijvoorbeeld de verlenging van de kaai. Nieuwe plannen werden volop besproken, maar de Brabantse en Franse omwenteling zorgden er echter voor dat bijvoorbeeld de plannen voor een vernieuwde vuurtoren niet meer uitgevoerd zouden worden.

Bijlagen

Bijlage 1: muntstelsel

	ponden pars	schellingen pars	denieren pars	gulden	stuivers	denieren
ponden pars	1	20	240	1/2	10	120
schellingen pars	1/20	1	12	1/40	1/2	6
denieren pars	1/240	1/12	1	1/480	1/24	1/2
gulden	2	40	480	1	20	240
stuivers	1/10	2	24	1/20	1	12
denieren	1/120	1/6	2	1/240	1/12	1

1 Pond Parisis = 20 Schellingen

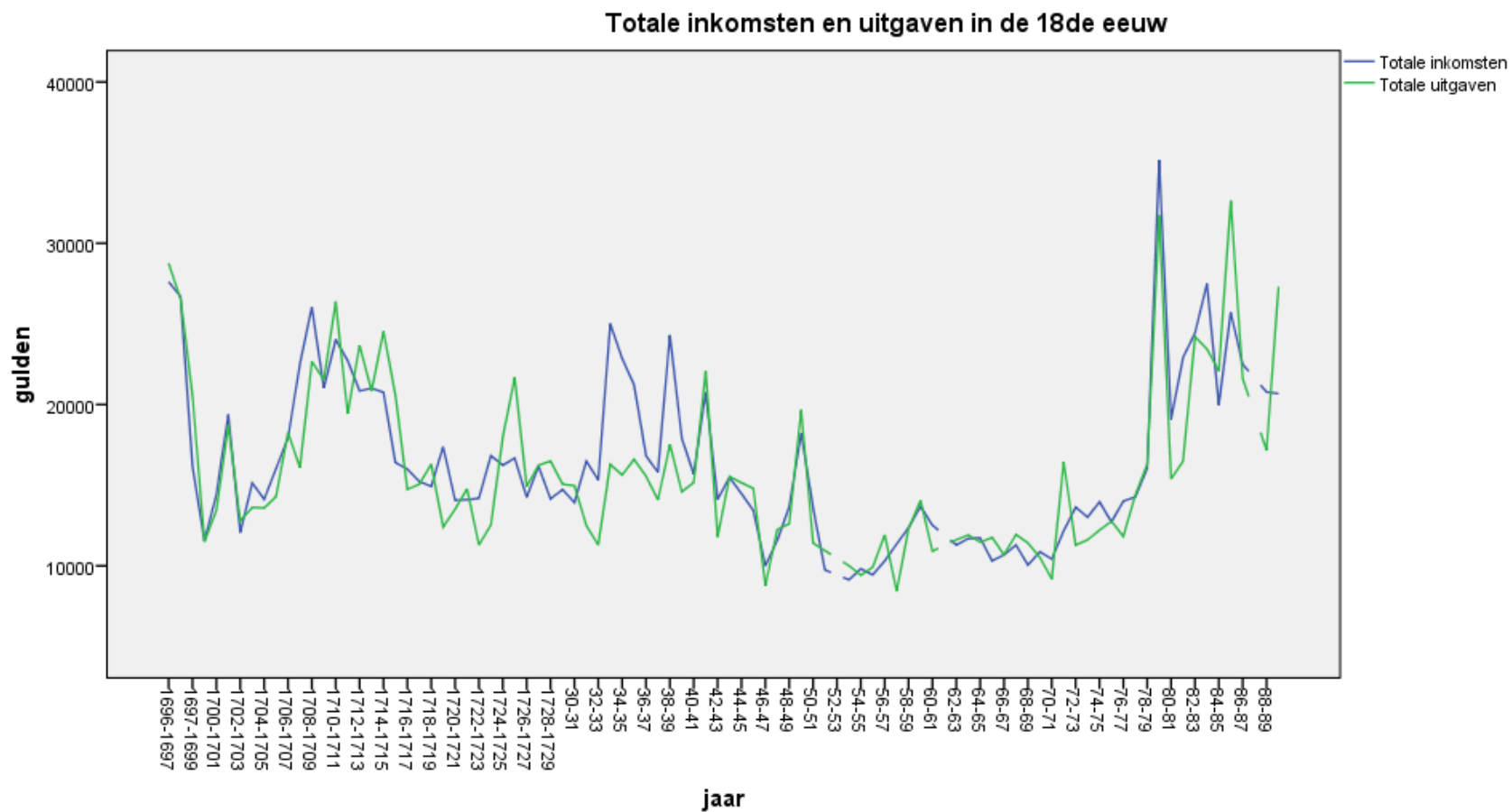
1 Schelling = 12 denieren pars

1 Gulden = 20 Stuivers

1 Stuiver = 12 Denieren

1 Gulden = 2 Ponden Parisis

Bijlage 2: Grafiek: Totale inkomsten en uitgaven in de 18^{de} eeuw⁴⁴⁴



⁴⁴⁴ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3781-3873 (stadsrekeningen van 1696 tot 1791)

Bijlage 3: Tabellen: Terugbetaling van de lening aan De Vleeschauwer en Del Campo⁴⁴⁵

Afbetaling van de stad aan Vleeschauwer (in gulden)

Jaar	Schijf	Betaald	Betaalde interest	%
05-06	1	1 333,325	500,000	3,125
06-07	2	1 333,325	874,950	3,125
	3	1 333,325		
07-08	4	1 333,338	708,305	3,125
	5	1 333,338		
08-09	6	1 333,338	545,800	3,149
	7	1 333,338		
09-10	8	1 333,338	374,925	3,124
	9	1 333,338		
10-11	10	1 333,338	265,825	3,987
	11	1 333,338		
11-12	12	1 333,300	41,650	3,124

Afbetaling van de stad aan Del Campo (in gulden)

Jaar	Schijf	Betaald	Betaalde interest	%
05-06	1	666,825	250,000	3,125
06-07	2	666,600	473,475	3,125
	3	666,600		
07-08	4	666,663	354,150	3,125
	5	666,663		
08-09	6	666,663	272,900	3,149
	7	666,663		
09-10	8	666,663	187,450	3,124
	9	666,663		
10-11	10	666,663	135,400	4,062
	11	666,663		
11-12	12	666,650	20,800	3,120

⁴⁴⁵ RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3791-3797 (Stadsrekeningen van 1705 tot 1712)

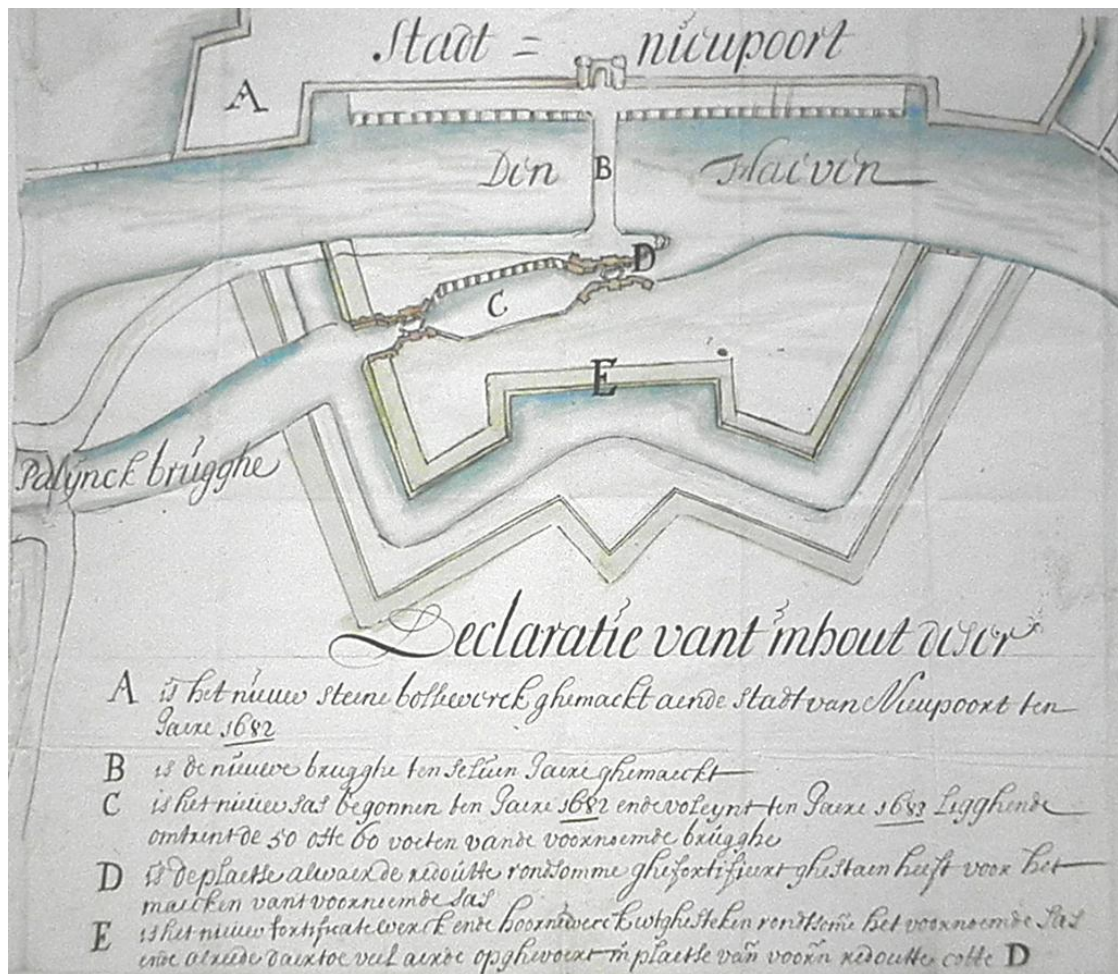
Kaarten

Kaart 1



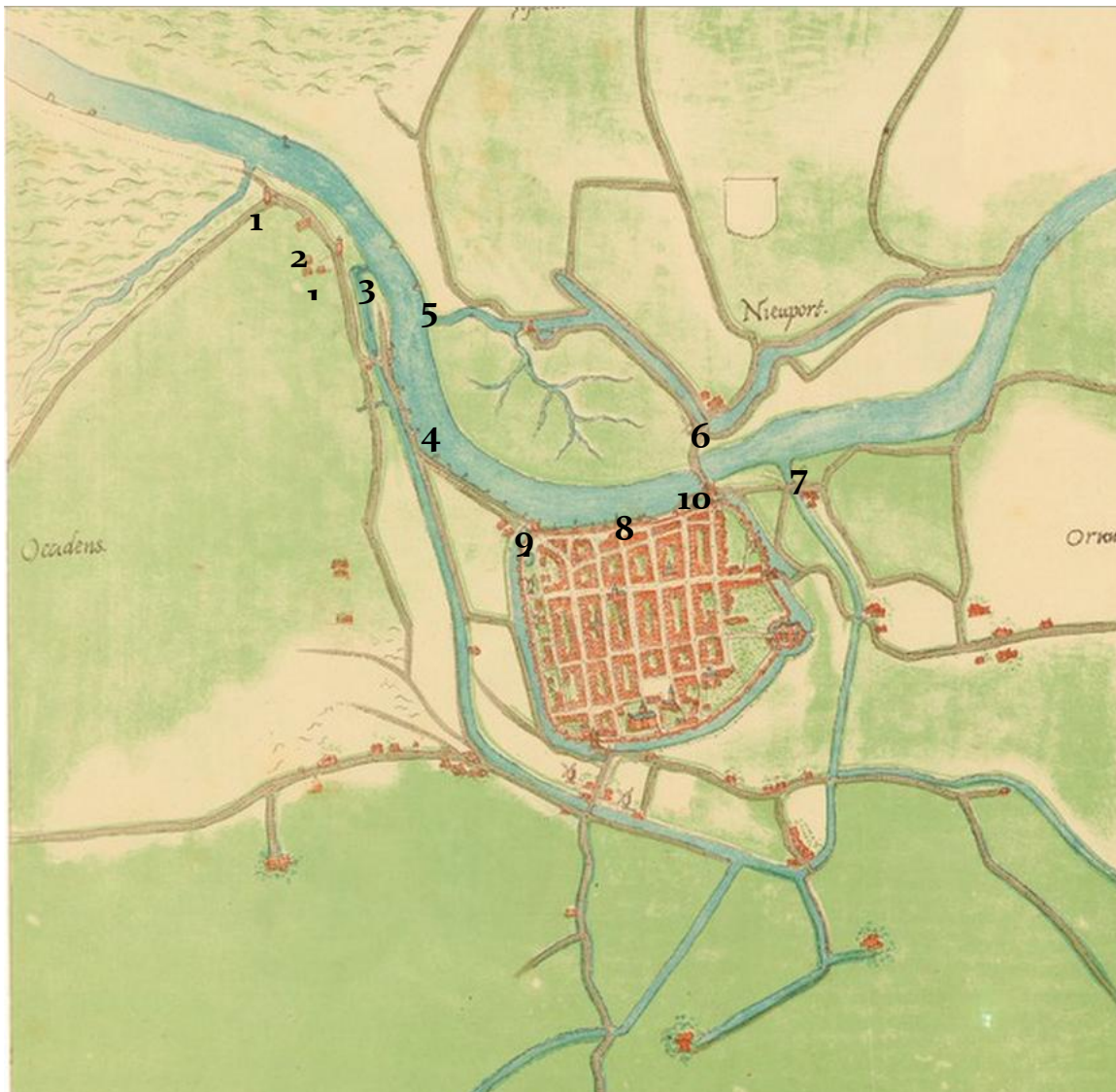
SANDERUS ANTIQUARIAAT, "antique map of Nieuwpoort by blaeu J.", in: <http://www.sanderusmaps.com/en/our-catalogue/detail/163060/antique-map-of-nieuwpoort-by-blaeu-j/> laatst geraadpleegd 17/07/2013.

Kaart 2



RAB, Verzameling kaarten en plannen, 1600-1950, nr. 1084 – Kaart van de vesting en de haven van Nieuwpoort, einde 17^{de} eeuw. 1676-1700

Kaart 3



WETENSCHATTEN VIER EEUWEN KUSTONDERZOEK IN BEELD, “Stadsplattegrond Nieuwpoort, Jacob van Deventer, 1550-1570”, in:

<http://www.vliz.be/wetenschatten/beeldbank.php?pic=59570> laatst geraadpleegd op

08/08/2013

1 – kleine vierboete

2 – grote vierboete

3 – westsluis

4 – rijshoofden tussen westsluis en gapaert

5 – lekesluis

6 – Palingbrug (nu albert I monument)

Kaart 4⁴⁴⁶



1 - oude Westsluis Veurne	5 - kreek van nieuwendamme
2 - vuurtoren	6 - iepersas met erachter vaart naar ieper
3 - provinciesas binnen hoornwerk	7 - oostsluis
4 - Brugse vaart	8 - nieuwe sluis van veurne = kattesas (gemaakt in 1773) 9 - ons heerens huizeken

⁴⁴⁶ RAB, verzameling kaarten en plannen, nr. 62 - Plan van een steenweg van Nieuwpoort via Sint-Joris, Mannekensvere, tot aan de Spermaliebrug in Schore en de steenweg van Schoorbakke, met een plan van een nieuwe sluis te Nieuwendamme, gemaakt door J.F. Maelstaf, 1777

Bibliografie

Archiefbronnen.

RAB (Rijksarchief Brugge)

Fonds: Stad Nieuwpoort, Oud Archief

Nr. 2909 - akten van verpachtingen van stadseigendommen

Nr. 3782-3872 – Rekeningen van de stedelijke ontvangsten en uitgaven.

Nr. 3127 - Bundel akten over werken aan de kaaimuren van de haven (1609-1792)

Nr: 3128 – Bundel akten over werken aan de rijshoofden of staketsels (17^{de}-1753)

Nr. 3130 – Bundel akten over werken aan den vuurtoren (1715-1791)

Nr 4807 - diverse verordeningen en reglementen over allerhande punten de zeevaart en het havenbeheer aangaande.

Nr. 4809 – Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij. (1650-1770).

Nr. 4812 – Dossier over havenwerken. (18de eeuw).

LOPPENS (K.), *Nieuport et environ*, 422 p.

LOPPENS (K.), *Cartes et Plans anciens Nieuport etc.*

Fonds: Verzameling kaarten en plannen, 1600-1950

Nr. 1084 – Kaart van de vesting en de haven van Nieuwpoort, einde 17^{de} eeuw. 1676-1700.

Nr. 62 – Plan van een steenweg van Nieuwpoort via Sint-Joris, Mannekensvere, tot aan de Spermaliebrug in Schore en de steenweg van Schoorbakke, met een plan van een nieuwe sluis te Nieuwendamme, gemaakt door J.F. Maelstaf, 1777

RAG (Rijksarchief Gent)

Fonds: Staten van Vlaanderen

Nr. 10687 - rekening van Jozef Olleviers, sasmeester te slijkens, m.b.t. herstellingswerken aan het sas te Nieuwpoort, 1722.

Nr. 10689 - Rekening van Jozef Olleviers, sasmeester te slijkens, m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1 december 1724 – 30 november 1725

Nr. 10690 - rekening van Cornelis Vanden Abeele, sasmeester en toezieners van de werken aan haven Nieuwpoort, m.b.t. herstellingswerken aan de oostduiker van de haven. 1729.

Nr. 10786 - Stukken i.v.m. het uitvoeren van herstellingswerken aan de haven van Nieuwpoort. 1722.

Nr. 10824 - Herstellingswerken aan de Rynckdijck of Provintiedijck, gelegen nabij de haven van Nieuwpoort, op grond van de abdijs van Oudenburg, 1757-1768

Nr. 10825 - diverse stukken i.v.m. werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort. 1767-1771

Nr. 10833 - Verslag van controle van openbare werken in de havens van Oostende en Nieuwpoort in het district Brugge. 1770

Nr. 10841 - briefwisseling i.v.m. werken aan de haven van Nieuwpoort

Nr. 10847, stuk m.b.t. de openbare aanbesteding van werken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort en de Oostendse vaart. 1775

Nr. 10848 - kaart en onkostenbegroting m.b.t. herstellingswerken aan het provinciaal sas te Nieuwpoort. 1775

Nr. 10852 - richtlijnen m.b.t. het beheer van de onderhoudswerken aan de havens van Oostende en Nieuwpoort, inondatie camerlings ende werken aan de sluizen te slijkens. 1776

Nr. 10867 - Stuk m.b.t. werken aan de haven van Nieuwpoort. 1786-1787

Archiefinventarissen.

HUYS (E.), *Catalogus van de verzameling kaarten en plannen van het Rijksarchief te Brugge*, Rijksarchief België, 1996, 172 p.

NUYTTENS (M.), *Inventaris van het Archief van de Staten van Vlaanderen*, Rijksarchief België (Brussel), 1986, 689 p.

VAN WERVEKE (L.M.), *Stad Nieuwpoort. Inventaris van het archief van het oud regime*, s.l., s.n., 1937, 190 p.

Uitgegeven bronnen

RYBENS (J.B.), De ROO (T.), "Beschrijving der stad ende haven van Nieuport in het Graefschap Vlaanderen, benevens alle de merkwaardigheden er in begrepen, voorgevallen zoo binnen deze stad, als in de omliggende plaetsen ende landen 1770-1876", in: *Heemkring Bachten De Kupe VZW (Nieuwpoort)*, 1966, 389 p.

VAN BREEN (L.G.), *Holland's Rijshout. Het Gebruik van rijsmaterialen bij stroomleidende werken en oeververdedigingen langs bovenrivieren en aan zee*. Oosterbaan & Le Cointre (Goes), 1920, 243 p.

Literatuur

ANTONISSEN (I.), *Allen die willen naer Island varen: Noord-Franse en Vlaamse Ijslandvaart in de 18^{de} eeuw*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: M. Limberger, 2008, 234 p.

AMERYCKX (J.) en VERHULST (A.), "Enkele Historisch-Geografische problemen in verband met de oudste geschiedenis van de Vlaamse kustvlakte", in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks Vol. 12, 1958, pp. 1-24.

ASAERT (G.), VAN BEYLEN (J.) en JANSEN (H.P.H.) ed, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden: Deel 1. Prehistorie, Romeinse tijd, middeleeuwen, vijftiende en zestiende eeuw*, De Boer Maritiem (Bussum), 1976, 369 p.

BAETENS (R.), "Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime: het voorbeeld van Oostende." In: *Mededelingen Koninklijke Marine Academie*, Vol 23, 1975, Antwerpen, pp. 47-62.

BAGUET (J.), *De Oostendse Compagnie, haar directeurs en de Oostenrijkse Bewindvoerders. Een casuïstische analyse van hun onderlinge interactie (1722-1731)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, Promotor: M. Limberger, 2013, 150 p.

BERQUIN (H.), ed. *Tussen land en zee, het duingebied van Nieuwpoort tot De Panne*, Lannoo (Tielt), 1992, 264 p.

BLANCHARD (R.), *La Flandre, Etude Géographique de la Plaine Flamande en France, Belgique et Hollande*, L. Danel (Parijs), 1906, 530 p.

BOONE (M.), "Geld en macht: De Gentse stadsfinanciën en de Bourgondische staatsvorming (1384-1453)", in: *Verhandelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol 15, 1990, 260 p.

BOONE (M.), "Triomferend privé-initiatief versus haperend overheidsoptreden? Over pachters van indirecte belastingen in laatmiddeleeuwse steden", in: *Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis*, Vol 2, 1989, pp. 113-138.

BOONE (M.), "Plus dueil que joie, les ventes de rentes par la ville de Gand pendant la période bourguignonne: entre intérêts privés et finances publique", in: *Bulletin trimestriel du Crédit Communal*, Vol. 45, 1991, pp. 3-25.

BOSCH (R.A.A.), *De middeleeuwse Gelderse stadsrekeningen als bron voor sociaal-economisch onderzoek. Kenmerken, mogelijkheden en problemen*, working paper, 2009, 25 p.

BOTERBERGE (R.), “Historische Geografie van het Overstromingsgebied van de IJzer in de Middeleeuwen”, in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, deel 16, 1962, pp. 77-142.

BRAND (H.) en KNOL (E.) eds, *Koggen, Kooplieden en Kantoren: De Hanze, een praktisch netwerk*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), 2009, 227 p.

BROEZE (F.J.A.), BRUIJN (J.R.) en GAASTRA (F.S.) ed., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden: deel 3 Achttiende en eerste helft negentiende eeuw, van ca; 1680-1870*, De Boer Maritiem (Bussum), 1977, 434 p.

CASAER (L.), *De haven van Nieuwpoort in de eerste helft van de XVe eeuw: infrastructuur, havenwerken en waterwegen naar het binnenland*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, 1993, Promotor: A. Verhulst, 147 p.

C.B., “Nieuwpoort quarantainehaven. Planning in de Pruikentijd 1786 mengelmaren”, in: *Biekorf*, , Vol. 9-10, 1971, pp. 312.

COENEN (A.), *Analyse van het Oostenrijkse handelsbeleid aan de hand van douanestatistieken, 1759-1791*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, Promotor: G. Rayp, 2010, 31 p.

COLPAERT (B.), *De douanepolitiek in de praktijk in Brabant: Een studie aan de hand van het archief van de handelsraadsleden Dominique Wouters en Jacques Ernest de Castillon (1669-1734)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: M. Limberger, 2009, 102 p.

COPPENS (H.), *De financiën van de centrale regering van de Zuidelijke Nederlanden aan het einde van het Spaanse en onder Oostenrijks bewind (ca. 1680-1788)*, Verhandelingen van de Koninklijke academie voor wetenschappen, letteren en schone kunsten van België, Klasse der letteren 142 (Brussel), 1992, 422 p.

CORNILLY (J.), “Het belangenconflict tussen architecturaal ontwerp en toezicht. Het ambt van provinciaal architect in het 19^{de} eeuwse België”, in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, Vol. 40, nr. 4, 2010, pp. 557-601.

DE BACKER (T.), *Het uitvoeren van verdragen. De Vrede van Utrecht, Rastadt en Baden en de Oostenrijkse Nederlanden (1713-1731)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, KULeuven, Promotor: R. Lesaffer, 2007, 153 p.

DE GAST (C.), *De macht van het water*, Vèrse Hoeven uitgeverij (Raamsdonkveer), 2004, 317 p

DE ROO (N.) en HINDRYCKX (K.) ed., *Beeld van een stroom: de IJzer*. Lannoo (Tielt), 1996, 176 p.

DE SCHRYVER (R.), “De eerste Staatse Barrière in de Zuidelijke Nederlanden (1697-1701)”, in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 18, 1963-1964, pp. 65-90.

DE SMET (J.). *Het Vlaamse polderland en de kust: historisch-geographische schets*. Gidsenbond (Brugge), 1948, 24 p

- DE WILT (C.G.D.) ed. , *Delflands kaarten belicht*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), 2000, 179 p.
- DE WOLF (P.), “Kusterosie en verzanding van Het Zwin”, in: VAN LANCKER (V.R.M.) et al., *Colloquium 'Kustzonebeheer vanuit geo-ecologische en economische invalshoek'*, 16-17 mei 2002, Oostende, pp. 1-11.
- DEBAERE (O.), *Stedenatlas: Oostende. Een topografisch overzicht van de ontwikkelingen van een fel begeerde havenstad*. Stadsbestuur Oostende (Oostende), 2002, 351 p.
- DECELLE (P.), “De Gentse renteverkopen in de zestiende eeuw. Een studie van de motieven voor het gebruik van dit financiële instrument”, in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol. 64, nr. 2, pp. 327-368.
- DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort: Belgische steden in reliëf: plannen opgenomen door Franse militaire ingenieurs XVIIe-XIXe eeuw*. Pro Civitate (Brussel), 1965, 357 p.
- DEGRYSE (R.), *De maritieme aspecten van de keure van Nieuwpoort van 1163*. S.l., s.n., 1968, 12 p.
- DEGRYSE (R.), “’s Gravendomein te Nieuwpoort”, in: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, Vol. 85, 1948, pp. 70-105.
- DEGRYSE (R.), “De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust en nabijgelegen Noordzee-oeveren.” In: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, Vol 36 en 37, 1982 en 1983, pp. 39-79 en 45-86.
- DEGRYSE (R.), “Van koggen en koggeschepen in Vlaanderen en elders, 12^{de} en 15^{de} eeuw”, in: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, Vol. 129, nr. 1-2, 1992, pp. 65-93.
- DEGRYSE (R.), “Oude en Nieuwe havens van het IJzerbekken in de Middeleeuwen”, in: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, 1947, pp. 5-40.
- DEGRYSE (R.), “De oudste houten kranen in de Vlaamse havens en andere havens (13^{de}-16^{de} eeuw)”, in: *Handelingen van het Genootschap “Société d’Emulation”*, 1991, pp. 5-46 & 153-187.
- DEGRYSE (R.), *De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort: een havenstad en omgeving in westelijk Vlaanderen tot 1386*. De Rode Bles (Nieuwpoort), 1994, 157 p.
- DEGRYSE (R.), *Nieuwpoort tot omstreeks 1302*. Stadsbestuur Nieuwpoort (Nieuwpoort), 1987, 194 p.
- DEGRYSE (R.), *Vlaanderens haringbedrijf in de middeleeuwen.*, Nederlandsche boekhandel (Antwerpen), 1944, 117 p.
- DEGRYSE (R.), “Uit de geschiedenis van onze zeemacht: de oorsprong van de Admiraliteit van Vlaanderen onder Lodewijk van Male”, in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 14, nr. 3, pp. 177-196.

DEGRYSE (R.), “De Vlaamse Westvaart en de Engelse represailles omstreeks 1378”, in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, Vol. 27, 1973, pp. 193-239.

DEGRYSE (R.), “De gemeenschappelijke grote visserij van de Nederlanden in de XVIe eeuw”, in: *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, Vol 7, 1952, pp. 32-54.

DEMERRE (G.), *kalendarium der geschiedenis van Nieuwpoort in jaartallen*, 1976, Nieuwpoort.

DESNERCK (R.), “De Sierk”, in: *LESCRAUWAET (A.K.) et al. Ed., Abstractenboek studiedag ‘Vissen in het verleden. Een multidisciplinaire kijk op de geschiedenis van de Belgische zeevisserij’*, VLIZ Special Publications 54, pp. 50-52.

DEVOS (I.) en LAMBRECHT (T.), *Bevolking, voeding en levensstandaard in het verleden. Verzamelde studies van Prof. Dr. Chris Vandenbroeke*, Academia Press (Gent), 2004, 366 p.

DHONDT (J.), “Het ontstaan van het Vorstendom Vlaanderen”, in: *Revue Belge de Philologie et d’Histoire*, Vol. 21, nr. 20-3-4, 1941, pp. 533-572.

DIENST CULTUUR NIEUWPOORT, *Vuurtorens van Frans-Vlaanderen tot Zeeuws-Vlaanderen: Gids*, Stadsbestuur Nieuwpoort (Nieuwpoort), 2002

DORSMAN (L.), *1600, slag bij Nieuwpoort*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), 2000, 88 p.

DUMAREY (R.), *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij te Nieuwpoort in de 18^{de} eeuw (1715-1793)*. Onuitgegeven licentiaatbehandeling, UGent, Promotor: J. Craeybeckx, 1961, s.p.

DUMON (R.), *Geschiedenis van Nieuwpoort*, Vonksteen (Langemark), 1989, 588 p.

DUYCK (A.) en UITTERHOEVE (W.), *De slag bij Nieuwpoort: journal van de tocht naar Vlaanderen in 1600*, SUN (Nijmegen), 2000, 103 p.

FARASYN (D.), *1769-1794: De 18^{de} eeuwse bloeiperiode van Oostende*, Oostendse Historische Publicaties (Oostende), 1998, 250 p.

FILLIAERT (J.), *De compagnie van vischvaart: te Nieuwpoort 1727-1737*. Nieuwpoort, 1939, 133 p.

GHIJS (J.), *Een socio-demografische studie van het vissersmilieu. Nieuwpoort en Adinkerke (De Panne), 1750-1850*. Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: C. Vandenbroeke, 1992, 150 p.

GOOSSENS (P.) *De Slag bij Nieuwpoort in 1600, vanuit een Zeeuws logistiek perspectief*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: J. Parmentier, 2007, 219 p.

’T HART (M.) en VAN DER HEIJDEN (M.), “Het geld van de stad. Recente historiografische trends in het onderzoek naar stedelijke financiën in de Nederlanden”, in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, Vol 3, 2006, pp. 3-35.

'T HART (M.) en LIMBERGER (M.), "Staatsmacht en stedelijke autonomie: het geld van Antwerpen en Amsterdam (1500-1700)", in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, Vol. 3, 2006, pp. 36-72.

HASQUIN (H.), "De periode van saneringen (1715-1740)", in: *HASQUIN (H.) ed., Oostenrijks België, 1713-1794. De Zuidelijke Nederlanden onder de Oostenrijkse Habsburgers. Gemeentekrediet* (Brussel, 1787, pp. 437-466.

HASQUIN (H.), "Nijverheid in de Zuidelijke Nederlanden 1650-1795", in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden VIII. Nieuwe Tijden*, Fibula van Dishoeck (Haarlem), 1980, pp. 124-159.

JACOBS (K.), *Nieuwpoort Sector 1917*, De Krijger (Erpe), 2008, p. 272.

JANSE (H.) en VAN STRAALLEN (T.), *Middeleeuwse Stadswallen en Stadspoorten in de Lage Landen*, Europese Bibliotheek (Zaltbommel), 1975, 176 p.

KAPPELHOF (T.), "De stedelijke financiën van 's-Hertogenbosch en Brede onder de Republiek. Aspecten van het financieel-economisch beleid van twee steden in de periferie", in: *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, Vol 3, 2006, pp. 96-117.

KUIPERS (J.J.B.), *Maritieme geschiedenis van Zeeland. Water werk glorie en avontuur van Zeeland*, Den Boer:De Ruiters (Vlissingen), 2002, 104 p.

LANSZWEERT (W.), "Ijslandvaart", in: *PIETERS (M.) et al. Ed., Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, pp. 98-101.

LANSZWEERT (W.), *Vuurtorens en lichtbakens: bewakers van de zee*, Oostduinkerke, 1994, 32 p.

LENDERS (P.), "Fiscale octrooien en pachten te Gent na 1750", in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, Vol, 36, 1983, pp. 179-225.

LENDERS (P.), "Instellingen, de permanente kaders in de Zuidelijke Nederlanden 1700-1880", in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden V, Nieuwe Tijd*, Fibula Van Dishoeck (Haarlem), 1980, pp. 406-418

LENDERS (P.), "De Zuidelijke Nederlanden 1715-1740. Politieke ontwikkeling", in: *Algemene Geschiedenis Der Nederlanden IX, Nieuwe Tijd*, Fibula Van Dishoeck (Haarlem), 1980, pp. 60-70.

LESGER (C.M.), *Hoorn als stedelijk knooppunt: stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Uitgeverij Verloren (Hilversum), vol 26 Hollandse studiën, 1990, 240 p.

LOMBAERDE (P.) ed, *Antwerpen versterkt, De Spaanse omwalling vanaf haar bouw in 1542 tot haar afbraak in 1870*, Asp/Vubpress/Upa (Antwerpen), 2009, 192 p.

- LOMBAERDE (P.), “De militaire werken van Louis-Charles en Simon Bernard te Antwerpen tijdens het Eerste Keizerrijk”, in: *Belgisch Tijdschrift voor Militaire Geschiedenis*, Vol. 25, 1983, pp. 285-328.
- LOMBAERDE (P.), “Vestingbouwkundige werken van Oostende: 1572-1865”, in: *De Plate*, Vol 10, 1987, pp. 236-249.
- LOPPENS (K.), *les Bryozoaires d’eau douce*, 1908, 23 p.
- LOPPENS (K.), “Sluizen en vaarten van Nieuwpoort in de 15^{de} eeuw”, in: *Biekorf*, Vol 44, 1937, pp. 125-131.
- LOPPENS (K.), *Geschiedenis van Nieupoort.*, Kunstlaboratorium (Koksijde), 1953, 98 p.
- LOPPENS (K.), “De oude vuurtorens van Nieuwpoort”, in: *Biekorf*, nr. 7-8, 1937, pp. 169-175.
- LOPPENS (K.), “Le village enseveli de Nieuwe Yde dans les dunes d’Oostduinkerke”, in: *Bulletin de la société d’Anthropologie de Bruxelles*, 1930, pp. 100-105.
- LOPPENS (K.) “De westsluis van Nieupoort.”, in: *Biekorf*, nr. 10, 1936, pp. 232-237.
- MAGOSSE (R.), *Al die willen te kap’ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*, stadsbestuur Oostende (Oostende), 1999, 212 p.
- MAHIEU (E.), “Investeringen via aandelen als steun voor een meer competitieve visserij in de Oostenrijkse Nederlanden, Anno 1787”, in: *LESCRAUWAET (A.K.) et al. Ed., Abstractenboek studiedag ‘Vissen in het verleden. Een multidisciplinaire kijk op de geschiedenis van de Belgische zeevisserij’*, VLIZ Special Publications 54, pp. 54-57.
- MEDEMA (G.), *Achter de façade van de Hollandse stad. Het stedelijk bouwbedrijf in de 18^{de} eeuw*, Universiteit Utrecht (doctoraatsverhandeling), 2008, 400 p.
- MERTENS (J.), “Stoob (Heinz), See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung.”, in: *Revue Belge de Philologie et d’Histoire*, vol 69, nr. 2, 1991, pp. 516-519.
- MEYER (H.), *City and port: urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*, international Books (Michigan), 1999, 424 p.
- MEYER (J.), “Vissen in het westelijk deel van de Baltische Zee van de Vikingtijd tot de Middeleeuwen: recente opgravingen en nieuw onderzoek”, in: *PIETERS (M.) et al. Ed., Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, pp. 74-77.

MORTIER (R.) en HASQUIN (H.), "Unité et diversité de l'empire des Habsbourg à la fin du XVIIIe siècle", in: *Etudes sur le XVIIe siècle*, Vol. 15, 1988, 185 p.

PAESIE (R.), "De stadsdocke van Middelburgh: de geschiedenis van het oudste getijdenvrije havendok van Nederland", in: *Tijdschrift voor waterstaatgeschiedenis*, Vol. 17, 2008, pp. 1-12.

PARMENTIER (J.), "In de wereld is niets volmaekt: de evolutie van de Zuid-Nederlandse visserij in relatie tot de Zeeuwse en Hollandse invoer tijdens de 18^{de} eeuw", in: *Archief: Mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, 2003, pp. 31-60.

PARMENTIER (J.), "Haring of kabeljauw: de evolutie van de visserij in Oostende tijdens de 18^{de} eeuw", in: *PIETERS (M.) et al. Ed., Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde, VLIZ special publications, nr. 15, pp. 94-96.*

PARMENTIER (J.), DEVOS (M.), DESNERCK (M.) et al, "Zeewoorden: De woelige wielingen, Vierboete", in: *De Grote Rede*, Vol. 24, 2009, pp. 28-30.

PROVOOST (T.), "De IJzer: een kleine stroom met een groot verleden", in: *Water: Tijdschrift over Waterproblematiek*, Vol. 16, nr. 97, pp. 233-238.

PUYSTIENS (R.), *Uitbouw van de Oostendse haven in de 18^{de} eeuw*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, 2010, Promotor: M. Limberger, 116 p.

RONSSSE (S.), *De internationalisering van de Oostendse haven in de tweede helft van de 18^{de} eeuw*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, Promotor: G. Rayp, 2009, 35 p.

RYCKAERT (M.), "De verzanding van het Zwin", in: *Water: Tijdschrift over Waterproblematiek*, Vol 49 nr. 8, 49, 1989, pp. 204-207.

RYCKAERT (M.J.), "De Brugse haven in de Middeleeuwen", in: *Handeling van het Genootschap voor Geschiedenis*, 109, 1972, pp. 5-27

RYCKAERT (M.) en VANDEWALLE (A.), "De strijd voor het behoud van het Zwin", in: *VERMEERSCH (V.) ed, Brugge en de Zee: Van Bryggia tot Zeebrugge*, 1982, pp. 52-70.

RYCKBOSCH (W.), "Tussen Gavere en Cadzand, De Gentse stadsfinanciën op het einde van de middeleeuwen (1460-1495)" in: *Verhandelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, Vol. 31, 2007, 345 p.

SERRUYS (M.W.), "The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. A Geopolitical Approach", in: *International Journal of Maritime History*, Vol 19, nr. 2, 2007, pp. 319-347.

SERRUYS (M.W.), *Oostende en de Oostendse Compagnie. Het economisch effect van koloniale zeehandel op een Zuid-Nederlandse havenstad tussen de Spaanse en de Oostenrijkse Successieoorlog (1713-1745)*, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, KULeuven, Promotor: E. Buyst, 1999, 346 p.

SIGMUND (J.P.), *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam 1989.

SOENS (T.), “De Magna Slusa, Ten Duinen en haar rol in de drooglegging en de waterhuishouding van de Vlaamse kustvlakte (12^{de}-16^{de} eeuw)”, in: *Museumjaarboek, Abdijmuseum Ten Duinen 1138 Koksijde*, Vol. 11, pp. 65-73.

SOSSON (J.P.), *Les travaux publics de la ville de Bruges XIVe-XVe siècles: les matériaux, les hommes*, Crédit communal de Belgique (Brussel), 1977, 375 p.

STOOB (H.) ed., *See- und Flusshäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung*, Böhlau Verlag (Köln-Wien), 1986, 315 p.

STRUBBE (J.), “De ontwikkeling van de Belgische zeehavens: Een groei naar de zee”, in: *Tijdschrift voor de Geschiedenis der Geneeskunde, Natuurwetenschappen, Wiskunde en Techniek*, Vol. 13, nr. 1, 1990, pp. 111-120.

TAVERNIER (R.), “De jongste geologische geschiedenis van de Vlaamse kustvlakte” in: *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks Vol. 3, 1948, pp. 107-115.

TIMMERMAN (J.), *Brugse haveninfrastructuur in de 18^{de} eeuw (1700-1790)*, onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, 2000, Promotor: J. Parmentier, 146 p.

TYS (D.), “Uitingen van macht in een perifeer landschap? De sociale, economische en politieke context van de 15^{de} eeuwse vissersnederzetting Walraversijde”, in: PIETERS (M.) et al. Ed., *Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, pp. 83-87.

VAN ACKER (J.) en STEKELORUM (J.), “De toevloed aan poorters in Veurne en Nieuwpoort, 1781-1782”, in: *Biekorf*, Vol 111, nr. 2, 2011, pp. 213-232.

VAN BELLE (W.), *De haven van Vlissingen in de 17^{de}-18^{de} eeuw: studie van een droogdok*, onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, 2008, promotor: M. Limberger, 136 p.

VAN DE VIJVER (D.), *Ingenieurs en architecten op de drempel van een nieuwe tijd (1750-1830)*, University Press (Leuven), 2003, 202 p.

VAN DE VIJVER (D.), “From Nieuport to Magnel: An institutional history of building science in Belgium, 1780-1930”, in: *Proceedings of the First International Congress on Construction History, Madrid, 20 – 24 January 2003*, pp. 2055-2063.

VAN DER HEIJDEN (M.), “Stadsrekeningen, stedelijke financiën en historisch onderzoek”, in: *NEHA-Bulletin*, Vol. 14, nr. 2, 1999, pp. 129-166.

VAN DER HEIJDEN (M.), “stedelijke bestuursstructuur en geldleners in nederlandse steden 1550-1650”, in: *Tijdschrift voor Sociaal en Economische Geschiedenis*, Vol. 3, 2006, p. 118-142.

VAN GASSEN (T.), *De ambachten van de metselaars en timmerlieden in laatmiddeleeuws Gent*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, Promotor: M. Boone, 2012, 215 p.

VAN GELDER (K.), *Tien jaar trial and error? De opbouw van het Oostenrijks bewind in de Zuidelijke Nederlanden (1716-1725)*, UGent (doctoraatsverhandeling), promotor: R. Vermeir, 2011, 460 p.

VAN 't HOFF (J.), *Rijshoutconstructies in de waterbouw*, Stichting productiviteit rijswerken- en steenzettersbedrijf (Delft), 1995, 52 p.

VAN NEER (W.) en ERVYNCK (A.), "De laatmiddeleeuwse boeiperiode van de Vlaamse zeevisserij: een studie van visbotten", in: *PIETERS (M.) et al. Ed., Colloquium Visserij, handel en piraterij: vissers en vissersnederzettingen in en rond het Noordzeegebied in de Middeleeuwen en later, 21-23 November 2003 Museum Walraversijde*, VLIZ special publications, nr. 15, pp. 102-105.

VAN NIMWEGEN (O.), "The Dutch Barrier. Its Origins, Creation and Importance for the Dutch Republic as a Great Power, 1697-1718", in: *DE JONGSTE (J.A.F.) en VEENENDAAL (A.J.), eds, Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720. Politics, War and Finance*. Instituut voor Nederlandse Geschiedenis (Den Haag), 2002, pp. 147-176.

VAN ULZEN (P.), *Dromen van een metropool. De creatieve klasse van Rotterdam, 1970-2000*, Uitgeverij 010 (Rotterdam), 2007, 283 p.

VAN UYTVEN (R.), *Stadsfinanciën en stadseconomie te Leuven: van de XIIe tot het einde der XVIe eeuw*, Paleis der Academiën (Brussel), 1961, 723 p.

VANSTIPHOUT (W.), *Maak een stad: Rotterdam en de architectuur van J.H. van den Broek*, Uitgeverij 010 (Rotterdam), 2005, 560 p.

VEENENDAAL (A.J.), *Het Engels-Nederlands Condominium in de Zuidelijke Nederlanden tijdens de Spaanse Successieoorlog 1706-1716*. Universiteit Utrecht (doctoraatsverhandeling), 1945, 299 p.

VERHULST (A.), "Historisch Geografie van de Vlaamse kustvlakte tot omstreeks 1200", in: *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden*, Vol. 14, 1959, pp. 1-37.

VERHULST (A.), "Historische ontwikkeling van het Kustlandschap", in: *Vlaanderen*, Vol. 49, 2000, pp. 135-138.

VERMEIR (R.), "Grote kanonnen en kleine Karels: city-marketing, gemeenteraadsverkiezingen en geschiedenis", in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, Vol 54, 2000, pp. 3-16.

VERMEIR (R.), *cursus bij opleidingsonderdeel heuristiek Vroegmoderne Tijd*, 2010-2011, 224 p.

VERMEIR (R.) ed., *Een inleiding tot de geschiedenis van de Vroegmoderne Tijd*, Uitgeverij Van In (Wommelgem), 2008, 317 p.

VERMOTE (J.), *De vesting Nieuwpoort doorheen kaarten en rekeningen: Financiering van een vestingstad (17^{de}-18^{de} eeuw)*, Onuitgegeven licentiaatverhandeling, UGent, 2006, Promotor: J. Parmentier, 190 p.

VOGELAERS (E.), *De Nieuwpoortse kaapvaart in de 17^{de} en de 18^{de} eeuw*, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, UGent, promotor: J. Everaert, 2000, 3dl.

VYVEY (E.G.), *De Nieuwe Riviere: het kanaal Plassendale-Nieuwpoort*, De Blende vaert (s.l.), 2010, 221 p.

WILS (L.), *Van Clovis tot Di Rupo: de lange weg van de naties in de Lage Landen*, Garant (Antwerpen), 2005, 297 p.

WINTER de (P.) en JONG de (J.) et al (eds), *havenarchitectuur: een inventarisatie van industriële gebouwen in het Rotterdamse havengebied*, Rotterdamse Kunststichting Uitgeverij (Rotterdam), 1982.

Websites

VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE, “Zeebibliotheek”, in: http://www.vliz.be/NL/Zeebibliotheek/Zeebibliotheek_intro, laatst geraadpleegd op 08/08/2013

PORT OF ZEEBRUGGE, “Port economy”, in: <http://www.portofzeebrugge.be/en/node/452> laatst geraadpleegd op 4/08/2013

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, “Gemeenten, Bevolkingscijfers West-Vlaanderen”, in: http://www.west-vlaanderen.be/provincie/beleid_bestuur/gemeenten/Pages/bevolkingscijfers.aspx, laatst geraadpleegd 29/07/2013.

INFRAWIKI, “Krib (Groyne)”, in: http://www.infrawiki.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=764:krib-groyne&catid=37:begrippen&Itemid=165 laatst geraadpleegd 11/07/2013

ETYMOLOGIEBANK, “Duiker”, in: <http://www.etymologiebank.nl/trefwoord/duiker> laatst geraadpleegd op 2/7/2013.

ETYMOLOGIEBANK, “Glui”, in: <http://www.etymologiebank.nl/trefwoord/glui> laatst geraadpleegd 15/07/2013

INVENTARIS ONROEREND ERFGOED, “Sas, Kattesas of Oude Veurnesas”, in: <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/dibe/relict/200701> laatst geraadpleegd 08/08/2013
