

DE HANDELS- EN SCHEEPVAARTBETREKKINGEN TUSSEN HAMBURG EN OOSTENDE OP  
HET EINDE VAN DE ACHTTIENDE EEUW.

---

De ontwikkeling van de betrekkingen tussen Hamburg en de Nederlanden in de vier decennia 1780-1820 vormen het thema van onderhavige studie (1). Scheepvaart en handel worden afzonderlijk behandeld. De schrijfster verrichtte daarvoor omvangrijk bronnen- en literatuuronderzoek in Duitsland, Nederland en België, want ook de Zuidelijke Nederlanden betrok ze erbij. Mevr. Roehlk voert zoveel mogelijk cijfers aan. De uitkomsten zijn over het algemeen niet erg verrassend, wel een aantal details. In een afzonderlijke band heeft de schrijfster een zeer groot aantal tabellen opgenomen. Het raadplegen ervan tijdens het lezen van de hoofdtekst wordt hierdoor vergemakkelijkt. Samenvattend betreffen de beste delen van het boek de behandeling van de economische en politieke problemen van Hamburg en de Nederlanden, de scheepvaart en de algemene beschouwingen van het handelsverkeer. Het geldverkeer, de praktijk van de handel, wie de vooraanstaande kooplieden waren komen niet ter sprake. Het gaat om een interpretatie van cijfers.

Sedert het begin van de 18e eeuw begon Hamburg zich steeds meer aan de Nederlandse voogdij te onttrekken. Vooral de Amerikaanse Vrijheidsoorlog (1774-1783) bood het neutrale Hamburg goede gelegenheid zijn handel en scheepvaart uit te breiden. De periode 1780-1820 was er een van overgang. De scheepvaart tussen Hamburg en de Nederlanden had een gesloten karakter. Beide gebieden waren vrijwel steeds eindbestemming. De schepen waren klein, gemiddeld hooguit 15 "last".

... Reeds in de 18e eeuw was de vaart op Oostende dikwijls verbonden met die op Duinkerke en Spanje. In 1783 werd een schip van "Dünckerquen & Ostende", in 1784 een schip van "Mallaga, Alicante und Ostende" geregistreerd (blz. 40). Het menigvuldigst werd in Holland Amsterdam, in België tot de definitieve opening van de Schelde (1796) Oostende, daarna Antwerpen door Hamburgse schepen aangedaan. (blz. 48).

In verhouding met het levendig verkeer, dat Hamburg met Holland onderhield, waren de scheepvaartbetrekkingen tussen de Hansestad en de Zuidelijke Nederlanden nauwelijks van belang. Sinds 1760 beterde het. De uitroeping van Oostende tot Vrijhaven (1781) en zijn betekenis tijdens de oorlog tussen Engeland en Nederland bleven vooreerst zonder grote gevolgen op de overzeese betrekkingen tussen Hamburg en België. Beslissender schijnen deze door het uitbreken van de eerste Coalitieoorlog (1792-1797) beïnvloed te zijn geworden... Van 1792 tot 1795 liepen ongeveer 21 schepen per jaar uit de Zuidelijke Nederlanden, waarvan 16 uit Oostende, binnen in Hamburg. De opening van de Schelde sedert 1796

---

(1) ROEHLK (Frauke), Schiffahrt und Handel zwischen Hamburg und den Nederlanden in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Wiesbaden, Fr. Steiner Verlag, 1973.  
8°, X-187+II-203 blz. (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte nr. 60). (2 delen. Samen DM 54.).

had aanvankelijk slechts tot gevolg, dat voor het zeeverkeer van Hamburg het belang van Antwerpen toenam, dit van Oostende afnam (blz. 71).

... De goederenruil tussen Hamburg en de Zuidelijke Nederlanden was in vergelijking met deze met de Noordelijke Nederlanden niet van betekenis... De leveringen van waardevolle handelsgoederen concentreerden zich op de jaren 1782-83, 1785-86 en 1789 tot 1794-95. Nu leverde Oostende in sterkere mate koloniale waren (koffie, thee, suiker, rijst, sago, tabak, specerijen, huiden, hoornen, katoen) aan Hamburg. De uitvoer van overzeese produkten voornamelijk in de opgesomde jaren was gemotiveerd door de ontwikkeling van Oostende tot een internationaal handelscentrum gecurende de Zeeoorlog tussen Spanje, Frankrijk, Holland en Engeland (1778-1783). Hetzelfde geldt voor de ondernemingen van de "Aziatische Associatie van Triëst" (1775 tot 1785), die met steun van de Oostenrijkse regering werkte en naast Triëst en Livorno ook Oostende van koloniale waren voorzag. De binnenlandse moeilijkheden van de havens Nantes, Bordeaux, Marseille en Le Havre tijdens de periode 1789 tot 1794/95 zijn Oostende zeker ten goede gekomen.

In de tijdspanne 1796 tot 1801 gingen voornamelijk over Antwerpen, in slechts geringe mate over Oostende, produkten van de inheemse nijverheid (boeken, schilderijen, meubels, porselein, ijzer en ijzerwaren, textiel, leder en tegels) naar de Hansestad.

Schaars zijn de verwijzingen over de uitvoer van Hamburg naar België. Kwantitatieve gegevens ontbreken geheel. Een auteur noemt koloniale waren ; verder moet koper op de voorgrond geplaatst worden. Tussen 1795 en 1803 leverde Hamburg ook produkten uit het Noorden en Oostende alsmede Engelse fabrieksgoederen aan de Zuidelijke Nederlander. Sedert 1804 echter waren de zeeverbindingen tussen de Elbestad en België onderbroken (blz. 175-176).

E. Smissaert

---

### POSTGEBOUW.

Toevallig konden wij de hand leggen op een kleine catalogus van de grote Postzegeltentoonstelling en Filatelistische beurs, ingericht door de Koninklijke Postzegelkring Oostende op 3.9.1977.

Stelt U evenwel onze grote verwondering vast toen we daarin een artikel over het postkantoor te Oostende het volgende passus over het postgebouw van 1905 lazen : "Ondanks heel wat verzet tegen dit met ornamenten en torentjes overladen gebouw drukte Leopold II zijn willetje door.

Zo'n zin weerspiegelt Leopold II als een urbanistische dictator. In een zekere zin was hij dat misschien wel, maar had men niet te lang getreuzeld om een waardig postgebouw voor Oostende op te trekken ? Daarbij het was voor sommigen niet de toren van het gebouw dat hen niet bekoorde, maar de ligging van het nieuwe postgebouw.

O. V. .