

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

Nadat wij vorige week begonnen met de publicatie van het werkje van gewezen schepen Emile Vroome over de Evolutie van de Oostendse Vissershaven, gaan wij in huidig nummer verder. In huidige bijdrage hebben wij het ondermeer over de belegering van Oostende door de Spanjaarden, over de Oost-Indische Compagnie en de verre reizen die werden ondernomen naar Indië en China en het eerste handelsdok dat in november 1776 werd open gesteld.

De geschiedenis van deze belegering leert ons tairijke vermakelijke en eigenaardige staaltjes over het leven der soldaten en der belegerden. Zo bijvoorbeeld, om zich te verbergen en zich beter te kunnen beschutten, werden er stukken lijnwaad boven de straten gespannen, maar omdat deze stof te gauw gescheurd en vernield werd door de kogels, werd ze vervangen door lange, groene, bebladerde twijgen, samengebonden met touwen en twijgen. Zijn het niet juist soortgelijke camouflagemethoden die gebruikt werden tijdens de laatste grote oorlogen? Zo ziet men dat er niets nieuws is onder de zon!...

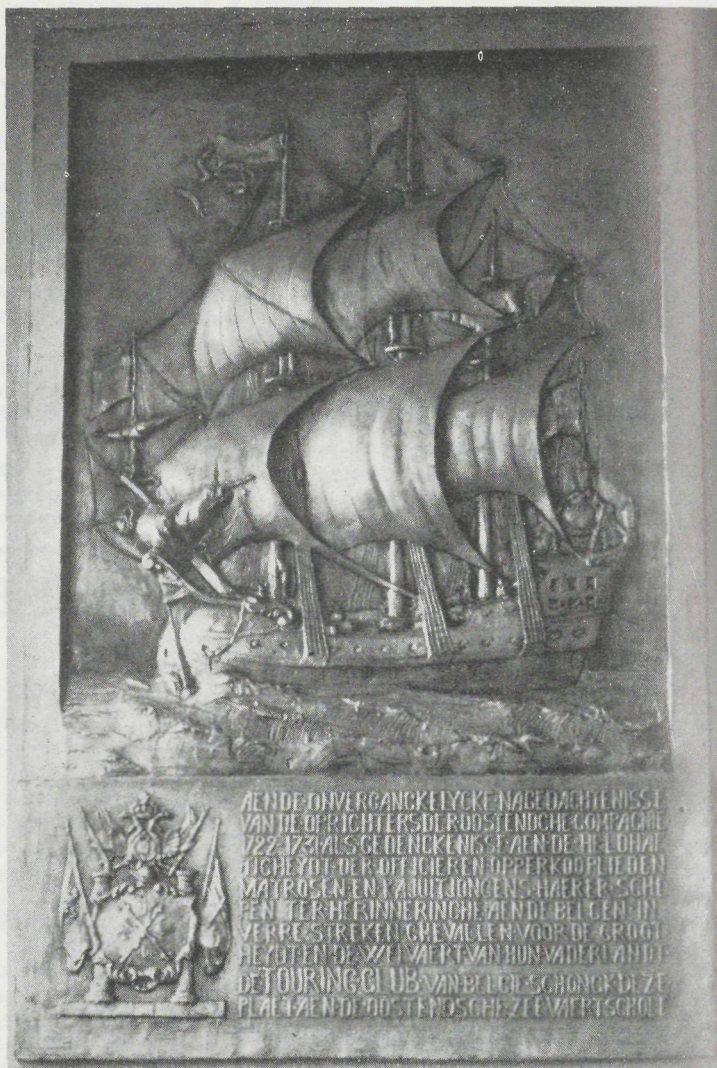
Gedurende geheel de XVIIe eeuw wordt ons land het slagveld der Spanjaarden, Fransen en Hollanders. België bezit maar 2 havens meer van belang: Oostende en Duinkerke. Het zijn echte nesten van zeekepers. Alswanneer in Holland, Michiel De Ruyter, Piet Hein en Tromp beroemd gebleven zijn, dan hebben wij te Oostende hun waardige tegenhangers: Jacob Besage, Jan Jacobsen, Roel de Reus, Jan Braecke, Vestelle, De Riddér, Pol Bestenbustel, Erasmus Debrouwer, Jan Diericksen en de koene Filips van Maestricht aan wie Aarts-hertog Albrecht in 1618 een medaille toekende voor zijn dapperheid; op deze kon men lezen: „altijd overwinnaar, nooit overwonnen”.

Deze schare dappere mannen, kloekmoedige Oostendenaars, heeft niet gearzeld de strijd aan te gaan tegen de Hollandse, Franse en Engelse oorlogsvloot. In één enkel jaar brachten deze mannen 78 schepen, die zij buit gemaakt hadden, in onze haven. Te dien tijde was het beroep van zeekeper gevaarlijk, maar winstgevend en achtbaar. Zulks in tegenstelling met de zeeschuimers die er enkel en alleen op uit waren om te roven en te plunderen. En wat de uitnemende dapperheid van onze stoere zeelieden, ook wel muiters genoemd, klaarder bewijst dan welke lofrede ook, is, dat de Hollanders geen één van hen gevangen namen zonder ze dadelijk op te hangen, ... maar, ... ze namen er niet veel, want onze onverschrokken lui verkozen liever zich in de lucht te laten vliegen; de heldhaftige dood van Jan Jacobsen in 1662 is daar een duidelijk bewijs van. Het zou Jacob Besage, een andere Oostendse kaper, geweest zijn, die vooraleer ook de heldendood op zee te sterven, de geduchte Piet Hein, de Admiraal van de „Zilveren Vloot”, zou verslagen hebben in 1629. Nog hedendaags, wanneer een Hollander zich kwaad uitspreekt tegenover de Belgen, dan noemt hij ze: „Belse muiters”.

Het was aan de belegering van 1600 dat de Oostendenaars de latere gunstige, bijna roemrijke dagen, te danken hadden. Indien de schepen zeldzaam waren, er ontbraken ten minste geen matrozen; het geslacht der „Watergeuzen” was niet ontaard. In het jaar 1667 hadden 14 kaperschepen Oostende als thuishaven. In oktober van hetzelfde jaar werden 13 grote

vijandelijke schepen buitgemaakt en naar Oostende, dat alsdan een echt kapernest was, gebracht.

De Oostendse kaper, Pasquier De Moor, werd door de beroemde Hollandse Admiraal, Michiel De Ruyter, als medewerker geëngageerd en nam deel aan verschillende grote zeeslagen door de Bataafse Admiraal tegen de verenigde Franse en Engelse vloten geleverd. Deze Pasquier De Moor leverde op 26 maart 1676, op de rede van Oostende, slag met de onversaagde kaper Jean Bart uit Duinkerke. Dit gevecht duurde 3 uur en noodzaakte Jean Bart zich terug te trekken in volle zee, zonder er in geslaagd te zijn Pasquier De Moor en dezes zoon Mattheus te overwinnen. Toen de twee schepen, de „Rechtvaardigheid” en de „San Francisco”, waarover vader en zoon het bevel voerden, de haven van Oostende, na het gevecht, binnenliepen, stelde men vast dat de tweederden van hun bemanningen vermist waren en er 5 voet water in de ruimen stond.



Gedenkplaat voor de «Oostendse Compagnie» door de Touring Club van België geschonken aan de Zeevaartschool te Oostende.

Dit homerisch gevecht kon door de Oostendse bevolking van op de zeedijk gevolgd worden. Wanneer dan ook de twee De Moor's voet aan wal zetten, werden zij op schouders van de vissers in triomf naar het stadhuis gedragen.

Na het Verdrag van Munster en de afstand van Duinkerke aan Lodewijk XIV, was Oostende de enige haven waarover het land beschikken kon. Er ontbrak slechts een verbinding met het binnenland.

Het kanaal Brugge-Oostende, over Plassendale, voltooid in 1669, bracht een belangrijke verbetering op dit gebied.

In 1698 werd een Scheepvaartmaatschappij te Oostende opgericht met het doel handel te drijven met Indië, maar de oude tegenstand der Verenigde Provinciën, belette haar te gelukken en stremde al haar pogingen. De maatschappij mocht niets ondernemen.

Enige jaren later nochtans, wanneer het katholieke Nederland beheerd waren door Karel VI, Keizer van Oostenrijk, werd het voorstel om handel te drijven met Indië, hernomen en uitgevoerd, maar de stad moest eerst een nieuwe belegering doorstaan. Het was ten jare 1706. Oostende werd gebombardeerd zo wel van uit zee, door de Engelse vloot onder bevel van Admiraal Fairburn, als vanuit het land door de troepen van Marlborough, de beroemde generaal van het alomgekende liedje „Malbrough s'en va-t-en-guerre". Na 14 dagen moest het Oostends garnizoen zich overgeven. De stad had erg te lijden gehad; geen enkele woning was ongeschonden gebleven. Maar ditmaal ook, zoals voorheen en zoals later, kwam Oostende er weer dapper bovenop.

In 1715 zeilden twee vaartuigen naar het oosten en nadien vertrokken ieder jaar in september keizerlijke schepen naar de oost. De verovering van Indië ging beginnen! Weldra verlieten acht vaartuigen de haven van Oostende om zich naar Indië en naar China te begeven. Het zijn de „STAD WEENEN", „HET HUIS VAN OOSTENRIJK", de „FLANDRIA", de „SINT FRANCISCUS XAVERIUS", de „SINT JOZEF", de „MERVEILLE", de „PRINS EUGENE" en de „EUGENE". Eindelijk op 19 december 1722 gaf Karel VI terug de vergunning, die de keizerlijke en koninklijke maatschappij van Oost-Indië stichtte. Aldus handelde de keizer in zijn eigen voordeel.

Oostende was in volle bloei. Na 1720 was namelijk de „Eugène" teruggekeerd met een lading kruidenierswaren, katoen, zijde en uitheems hout. De verkoop ervan bracht 500.000 kronen op, hetgeen een winst betekende van 100 procent. Het kapitaal van de maatschappij werd gebracht op de voor deze tijd reusachtige som van zes miljoen gulden. Het vertrouwen was zo groot dat op 11 augustus 1723 de bestuurders bijeenkwamen om de inschrijvingen in ontvangst te nemen.

En, wonder, de volgende dag reeds, om 4 uur 's namiddags, was gans het kapitaal geplaatst; de privaten, de gilden, handelskamers, steden en zelfs de provinciën ijverden om ter meest voor het bezit der nieuwe aandelen. De stad Oostende zelve had voor 1.200 gulden ondertekend.

De eerste koopvaardijvloot der Oost-Indische Compagnie verliet Oostende in maart 1724; zij bestond uit 3 schepen: de „ARENDE", de „SINT ELISABETH" en de „SINT KAREL". Ze voeren de „geule" uit en zetten koers op het verre Indië en China. De twee eersten, bestemd voor China, waren vaartuigen van 400 ton, met een bemanning van 75 matrozen, sterk gewapend tegen zeeschuimers: de „ARENDE" droeg 26 kanonnen, de „SINT ELISABETH" 22 kanonnen. De overtocht duurde zes maanden en zij losten er hun lading bestaande uit lood en zilver; dan vulden ze hun binnenruimen met zijde, kruidenierswaren, reukwerk, hout en porcelein en zeilden terug naar Europa. Een jaar later waren ze terug ter rede van Oostende. Bij dit succes was de geestdrift der mensen uitnemend groot. In korte tijd was Oostende een wereldmarkt geworden. Hier dient hulde gebracht aan de dappere kapiteins die, stormen en zeerovers trotserend, hun kostbare lading veilig in de haven binnenbrachten, nl. Jacobus de Winter, Jozef Gezelle, Michel Cayphas, Jan Vande Walle, Michel Pronckaert, Laurens Meyne, Gilles Reyngoet, Willem de Brouwer,

Joannes Declerck, Balthazar Roose, Johannes de Braeckel, Mattheus Clinckaert en zoveel anderen.

Helaas, deze nieuwe voorspoed bleef niet lang duren en onder de druk van Holland, Engeland en Frankrijk ziet Karel VI zich verplicht ten jare 1727 over te gaan tot de schorsing van de Oostendse Compagnie voor een tijdspanne van 7 jaren en dit zozegd „voor het algemeen welzijn van Europa". In 1752 begon de uitverkoop, hetgeen een einde betekende van deze zoveel belovende Compagnie. Men verbeeldt zich gemakkelijk de pijnlijke indruk door deze ongelukkige toestand bijgebracht, des te meer dat onder financieel oogpunt deze nog nooit zo bloeiend geweest was. Aldus ging in Azië de eerste Belgische kolonie verloren.

Gedurende de exploitatie had men bemerkt dat de toestand der maatschappij zodanig gunstig was, dat men tot de oprichting van een Compagnie van Kolonisatie besloot. In die tijd verstond men onder kolonisatie vooral handelskantoren oprichten waar de inboorlingen hun waren brachten.

Daar werden die koopwaren gestapeld tot de komst van het volgende schip, zodat nooit geen enkel vaartuig op vracht moest wachten, hetgeen de Compagnie toeliet, de koopwaar die zij in Europa wilde invoeren, aan een veel lagere prijs aan te schaffen. Deze kolonisatie, ondanks de kosten die ze vereiste, bracht aldus grote voordelen bij. De handel met China had een zuivere winst van 7.058.305 gulden gelaten en de handel met Bengalen en Mokka een winst van bij de 3 miljoen, zodat het kapitaal dat 6 miljoen bedroeg in drie jaar tijd geamortiseerd was.

Maria-Theresia die Keizer Karel VI opgevolgd had, bewees gelukkig een wijze vorstin te zijn. Ze droeg onze bevolking een goed hart toe en toonde een sterke belangstelling voor onze stad. Door allerlei wetten en maatregelen deed ze de zeevisserij, die in volledig verval was, herleven. Om de handel te bevoordelen liet zij rond 1749-1751 belangrijke verbeteringswerken aan de haven en de sassen te Slijkens (gebouwd in 1672) uitvoeren. De houtzagerijen van Slijkens en de stichting van een grote suikerraffinaderij, bij dewelke Maria-Theresia 't entrepot en de doorvoer of transit voegde, hadden de belangrijkheid van de Oostendse handel opgedreven.

In de jaren 1771 en volgende werd veel werk gemaakt met het verbeteren van de zeedijken en golfbrekers; het Loodswezen werd gemoderniseerd en een vuurtoren, later de „Vlaggestok" genoemd, werd ten westen van de havengeul gebouwd, op de plaats waar thans sedert 1954 het Nationaal Monument der Zeelieden is opgericht. In 1859 werd een nieuwe vuurtoren aan de oostkant der haven gebouwd. De haven kreeg een grote diepte: 50 tot 70 voetmaten bij laag water aan de monding en 30 voetmaten binnenwaarts. Een driesmaster die bij de kaai gezonken was, liet nauwelijks de top van zijn grote mast uitsteken bij hoog water.

Het eerste handelsdok werd in 1776 op 24 november plechtig open verklaard, nadat Maria-Theresia twee jaar vroeger de toelating verleend had tot het graven van de door onze vissers zo vurig begeerde dokken. Dank zij al deze doorslaggevende aanmoedigingen stijgt de havenbeweging ieder jaar, maar een grote uitbreiding werd vooral bereikt toen de oorlog tussen Engeland en Holland uitbrak. Gedurende enkele jaren lag de zeevaart van deze landen lam en alleen onze kommen of bassins konden al de schepen ontvangen. De sluiting van de Schelde was besloten en 1781 vaardigde Jozef II een dekreet uit dat aan Oostende de voordelen toekende van Vrijhaven. De tweede handelskom werd in hetzelfde jaar geopend.

(wordt vervolgd)