

BIEKORF - WESTVLAAMS ARCHIEF -

DIT IS EEN LEER- EN LEESBLAD VOOR ALLE VERSTANDIGE
VLAMINGEN GESTICHT DOOR GUIDO GEZELLE IN 1890

91ste Jaar

Aflevering 3

1991

DE VLAAMSE VISSERS- EN HANDELSVLOOT IN HET BEGIN VAN DE FRANSE TIJD

Het is niet zo gemakkelijk om de belevenissen van onze handels- en vissersvloot gedurende de bewogen jaren van de Franse Tijd te volgen. Om te beginnen waren de 20 jaren van het Frans Bewind op politiek en militair gebied zeer wisselvallig. Nu eens was er oorlog tegen Engeland, dan weer was er een korte tijdspanne van vrede en kenden handel en visvangst goede dagen. Anders kon alleen en uitsluitend op Franse havens worden gevaren en beperkten de zeehandel en de visserij zich tot het verkeer naar en van deze kusthavens, en visvangst kon maar bedreven worden op korte afstand van het strand.

Vervolgens is een vloot moeilijk om bij te houden door haar grote beweeglijkheid. In tegenstelling tot onroerende goederen zoals gebouwen of landerijen, zijn schepen en scheepjes gemakkelijk verplaatsbaar, moeilijk te tellen of te registreren en vrijer te verhandelen of weg te halen. Een onroerend goed staat jaar na jaar ingeschreven op een kadaster of in een legger en is stabiel dan een schip.

Tenslotte heeft de oorlog met Engeland grote verliezen op zee en kaping van vaartuigen teweeggebracht, erger en omvangrijker dan men bij een eerste opzicht zou vermoeden.

In deze bijdrage willen wij enkele gegevens mededelen over de getalsterkte der zeelieden en de omvang van de vloot in de Westvlaamse havensteden en de ravages die ze, vooral in het eerste decennium van de Franse Tijd, opliep in de oorlogen tegen Engeland. Het overzicht wordt duidelijker als wij haven per haven behandelen.

ken, Rusland en Polen, en onze producten uitvoerden naar Italië, Spanje, Portugal, Frankrijk, Engeland en Scandinavië. De handelsbalans van in- en uitvoer was positief.

De vernieling van het sas Slijkens te Bredene, voorafgegaan door de troebelen der Franse legers in de beginjaren, legden de Brugse haven tijdelijk stil.

Een heropleving der havenactiviteiten begon nadien onmiddellijk en een wet van 8 floréal XI (28 april 1803) bepaalde *que l'entrepot de Bruges fait partie de celui d'Ostende*. Er kon opnieuw, maar in beperkte mate, worden gevaren naar de Franse koloniën, Emden, de Baltische Staten en Frankrijk (2).

De Brugse reders rustten ook schepen uit voor de visvangst op haring en kabeljauw naar de Doggersbank. Vroeger, in de 18de eeuw, trok Brugge zelfs op walvisvangst (*pêche à la baleine*) naar verdere zeeën.

De oorlogen met Engeland hebben ongetwijfeld zware gevolgen gehad voor de Brugse ondernemers ter zee. Maar of er Brugse schepen verloren gingen of scheepsadingen werden geroofd, is in de bundels die wij onderzochten en waarin de andere kusthavens van het Leiedepartement verschijnen, niet te vinden. Ook geven deze rapporten en vragenlijsten niets weer over het aantal schepen die Brugge als thuishaven hadden en eigendom waren van de Brugse reders.

Oostende

In vroegere tijden was de haven van Oostende nagenoeg uitsluitend een vissershaven. Grote havenwerken werden in de 18de eeuw te Oostende uitgevoerd. Ten tijde van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog in de jaren 1780 werd Oostende hoofdzakelijk een drukke handelshaven. In 1782 bij voorbeeld vaarden er niet minder dan 2.636 schepen de haven binnen. Oostende was daardoor de belangrijkste kusthaven van onze gouw.

(2) Les députés du conseil municipal et la chambre de commerce de Bruges aux Consuls de la République, in: *Mémoire tendant à faire conserver un Entrepôt de Commerce à Bruges, département de la Lys, à Paris*, de l'Imprimerie d'Auguste Doublet, Rue-Saint-Germain-l'Auxerrois, n° 34 (27 blz.). Van dit zeldzaam drukwerkje steekt een exemplaar in Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 2.872.

Sinds halfweg 1700 werd de kanaalverbinding tussen de zee te Oostende en de stad Brugge verbeterd door het meer bevaarbaar maken van de bestaande waterwegen en de uitrusting van de havenkom van Brugge. Zodat de Brugse haven, in acht genomen de toenmalige omvang van de handelsbedrijvigheid en de kleine tonnemaat van de vaartuigen, als een echte en moderne binnenvaart met uitweg naar de zee kon doorgaan. Sinds 1751 was te Brugge een *entrepot* of stapelplaats geïnstalleerd (1). Brugge was in 1751 de eerste havenstad geweest in de Nederlanden waaraan een stapelrecht werd toegekend. De Fransen hebben in de eerste jaren na hun verovering dit entrepot nog bevestigd bij besluit van het *Directoire exécutif* van 3 messidor V (22 juni 1797), maar nadien, in het licht van de Franse *liberté*, eenvoudig afgeschaft.

In het kanaal van Brugge naar Oostende werd het zeewater gescheiden van het zoet water door de sluizen van Slijkens (1672). In het jaar VI werden deze sluizen door de Engelsen vernield, bij een inval van een Engelse legermacht onder admiraal Popham, maar door de Fransen nadien terug opgebouwd. In het jaar XI gingen deze nieuwe sluizen door voor de schoonste van heel Europa.

De haven van Brugge, die via een kanaal verder in verbinding stond met Gent, kende gedurende de Amerikaanse Vrijheidsoorlog enkele gouden jaren. Het aantal van de binnengelopen schepen spreekt voor zichzelf :

oct. 1782 - sept. 1783	372 schepen
oct. 1783 - sept. 1784	329
oct. 1785 - sept. 1785	243
oct. 1785 - sept. 1786	292

De haven van Brugge was geen echte vissershaven, maar vooral een handelshaven, en dan nog een binnenvaart, slechts onrechtstreeks verbonden met de zee. Brugse reders waren eigenaar van de schepen die vanuit Brugge alle zeeën bevaarden en allerlei waren invoerden uit Napels, Livorno, Genua, Spanje, Engeland, Noorwegen, Zweden, Denemar-

(1) Enkele gegevens bij J.A. VAN HOUTTE, De geschiedenis van Brugge (1982), blz. 425-441, aan te vullen met B. DEWITTE, De aanpassing van de havenkom te Brugge in 1781, in: *Biekorf* 1985, blz. 359-365.

In het jaar 1810 was deze vloot verder geslonken door de oorlog op zee en de plagerijen der Engelse schepen. Over de handelsvloot treffen we in dit verslag geen gegevens aan, maar op 2 juli 1810 schreef de maire van Oostende naar de prefect te Brugge dat er amper 20 *barques de 10 à 16 tonneaux* bevaarbaar waren, waarvan er maar 6 regelmatig uitvaardden, *faute de marins*. De Oostendse visserij werd toen zwaar getroffen door de militaire conscriptie; vele jonge Oostendse vissers dienden als matroos op de Franse oorlogsschepen van de *marine impériale*.

Ook het verbod om ver in zee te gaan vissen wegens het gevaar van de Engelse kustwachters was een zware handicap voor de visserij. De meeste overblijvende Oostendse vissers en schippers waren dan nog werkzaam op de weinige handelsvaartuigen die zich met kustvaart bezig hielden en vooral de Franse havens aandedden.

In de jaren VI tot VIII (1798-1801) had de Oostendse haven zwaar te lijden gehad van aanvallen uit zee door de Engelsen. Vele schepen werden aangeslagen en naar Engeland overgebracht, de scheepsgoederen geroofd en de bemanning in Engeland een tijdlang vastgehouden.

Eén der ergste invallen gebeurde op 29 floréal VI (18 mei 1798) en volgende dagen toen een legermacht van circa 2.000 man ontscheepte op het strand nabij Oostende, de stad bombardeerde, schepen verwoestte en enorm veel schade aan de gebouwen in de stad toebracht. Deze Engelsen stonden onder het bevel van admiraal Popham en werden bijna allen krijgsgevangen genomen.

Op 6 ventôse XI (25 februari 1803), enkele weken vóór het bezoek van de eerste consul aan ons land, zond de maire Blake van Oostende twee lijsten op naar de prefect te Brugge van aangeslagen schepen uit Oostende, door de Engelsen buit gemaakt in de jaren VI tot VIII. Wij geven deze lijsten in bijlage (6).

Eigenaardig genoeg zijn beide lijsten gedagtekend op dezelfde datum, 6 ventôse XI, maar de inhoud verschilt totaal. De eerste opgave vermeldt 24 en de tweede 38 aangeslagen schepen, respectievelijk toebehorend aan 8 en 14 reders uit

(6) Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 1.025.

In Oostende verbleven talrijke Engelsen; er waren acht wisselagenten-makelaars; er werkte een zeeverzekeringsmaatschappij; de firma Herries opende er de eerste bankinstelling in ons land, enz. De bevolking was er gestegen tot om en bij de 10.000 inwoners, toen de Fransen met één klap deze steile en vlugge opgang door hun invallen in onze gewesten en de Engelsen met hun aanvallen op de zee en zelfs op het vasteland, dreigden te vernietigen. Oostende bleef in het Leiedepartement in weerwil van deze tegenslagen zeker de nijverigste en levendigste stad.

Over de omvang van de Oostendse vloot in het begin van de Franse Tijd zijn we niet nauwkeurig ingelicht.

Op 7 ventôse XI (29 september 1802) was de haven uitgerust met een havenkom van 55.000 m², verdeeld in drie dokken, opgehouden door een sluis, en een tweede bassin van 9.000 m², gedeeltelijk voorzien van een stenen kaaimuur. In de andere kusthavens waren de kaaimuren (als er aanlegplaatsen bestonden!) in hout. In het jaar XI waren er grote reparaties nodig aan de Oostendse haveninstallaties. De statistieken en rapporten uit het jaar XI, het jaar dat Napoleon als eerste Consul ons land bezocht, werden blijkbaar opgesteld om de hoge bezoeker in te lichten over de toestand van onze havens, over de belangrijkheid van onze vloot en onze visserij en hem meteen mede te delen welke openbare werken en reglementeringen er nodig waren om de havens optimaal uit te rusten (3).

Oostende telde toen 25 kleine vissersvaartuigen en 35 *chaloupes de grande pêche*. De handelsvloot bestond uit alle soorten schepen, gaande van de *sloop* tot vaartuigen van 5 à 600 ton, samen een 250 schepen (4). Deze schepen hoorden allemaal toe aan Oostendse reders en zakenlui, *et proviennent en grande partie de prises faites pendant la guerre* (5).

Oostende telde geen echte scheepstimmerwerven, wel enkele werven waar vissersvaartuigen werden opgezet. Er wordt niet opgegeven waar de schepen van groter formaat werden gemaakt.

(3) Uitvoerige uiteenzetting bij J. YERNAUX, Le premier consul en West-Flandre, in: *Ann. de la Soc. d'Emulation* 1911, blz. 185-223. Men zie ook A. VIAENE, Napoleon en Marie-Louise te Brugge (Brugge, 1958), 90 blz.

(4) Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 2.921.

(5) Kan deze zin er soms ook niet op wijzen dat Oostendse vissers of Franse schepen eveneens Engelse schepen kaapten ?

Blankenberge

Over de Blankenbergse haven en vloot zijn enkele details beschikbaar uit diverse inlichtingen die naar de prefect te Brugge werden gestuurd (7).

In Blankenberge was er geen eigenlijke haven. De boten moesten op het strand blijven liggen en bij hoog tij kon er uitgevaren worden. Meer dan eens werden de Blankenbergse scheepstypes beschreven; deze types waren speciaal gebouwd om gemakkelijk bij ondiepe zee dicht op het strand te kunnen aanmeren (zie bijlage 2).

In het begin van de Franse Tijd beval de Engelse commandant, onder bedreiging dat hij de stad in de as zou leggen, de Blankenbergse vloot naar Vlissingen over te varen om ze niet in handen van de Fransen te laten vallen. Zo kwamen 78 schepen uit Blankenberge te Vlissingen toe. Van deze schepen werden er naderhand door de Staten van Holland maar 38 teruggegeven en ze verkeerden dan nog in een verregaande staat van verval wegens gebrek aan onderhoud. Dit staat te lezen in een naamloos rapport uit het jaar XI aan de prefect.

Uit ditzelfde rapport van het jaar XI vernemen wij dat er toen te Blankenberge opnieuw toch reeds 58 schepen waren, alhoewel de Engelsen er in die tussentijd nog 8 op zee hadden geqaapt.

Een ander rapport van ene Goethals-Vanden Berghe (8) van 23 germinal XI (13 april 1803) eveneens gericht aan de prefect te Brugge, schrijft dat de jaren 1798-1801 zeer noodlottig waren voor de bekende en gerenommeerde Blankenbergse visserij, aangezien *la pêche étoit en stagnation après la descente des anglais près d'Ostende jusqu'à la paix*. Een ander rapport van de maire van Blankenberge uit het jaar XI geeft nadere details. In 1789 telde Blankenberge 79 à 80 schepen. Nu nog slechts 58 plus 5 kleine scheepjes *pour la pêche des grenades* (9).

Een vierde rapport uit hetzelfde jaar XI zegt dat Blanken-

(7) Ibidem, nr. 2.921.

(8) Goethals - Vanden Berghe staat aangegeven als "armateur à la pêche maritime".

(9)grenades = klein grut (?).

Oostende. Het is niet duidelijk hoe deze lijsten werden samengesteld en waarom de ene reders of schippers op de eerste en de andere reders en schippers op de tweede lijst afzonderlijk voorkomen. Enkele namen verschijnen op beide lijsten.

Onderaan de eerste lijst van 24 schepen gaf de maire ook het globale bedrag op der schade, de vracht inbegrepen, die hij raamde in totaal op 1.084.982 frs. Hij voegde er dan nog aan toe dat van sommige schepen mocht verwacht worden dat ze definitief verloren waren. Een aantal van deze schepen was blijkbaar jaren later, nl. in het jaar XI (1803) nog niet vrij gegeven door de Engelsen, andere schepen misschien wel, maar dan na beroving van de koopwaren die zij vervoerden.

De tweede lijst geeft, benevens de geraamde schade, door de maire hier begroot op 461.855 frs., ook het aantal gevangen schippers en de duur van hun gevangenschap in Engeland. De periodes variëren van enkele dagen tot meer dan twee jaar. Onderaan de lijst verklaarde de maire van Oostende dat deze staat verre van volledig was en dat de 227 Oostendse zeelieden die ooit gevangen gehouden werden ruim 1.130 personen vertegenwoordigden. Aangezien de beide schadebedragen, die samen tot meer dan anderhalf miljoen goudfrank opliepen, afzonderlijk getotaliseerd werden, moeten we besluiten dat er 24 plus 38, dus samen minstens 62 schepen uit Oostende werden aangeslagen.

De eerste jaren van de Franse Revolutie waren bijgevolg, meer nog dan elders, voor Oostende noodlottig, aangezien in een paar jaar tijd, op een bevolking van 10.000 inwoners meer dan 10% persoonlijk en zwaar getroffen werd door de oorlog met de Engelsen op de zee.

Latere jaren luidden wel een herstel in, want Napoleon bezocht de haven en bouwde hem uit tot een bastion in zijn oorlogsvoering tegen Engeland, maar de Franse Tijd betekende voor onze grootste Westvlaamse haven een zware stap achteruit in zijn ontwikkeling tot volwaardige zeehaven. De heropstanding gebeurde traag; zo vaarden er in het jaar 1827 nog maar 501 schepen binnen in de haven. Vergeleken bij de uitzonderlijk gunstige jaren van de Vrijheidsoorlog heeft Oostende vele decennia nodig gehad om zich te herstellen.

de longueur formant plusieurs sinuosités et seulement un port de marée, c'est à dire qui assèche et ou les navires sont obligés d'échouer à toutes les basses mers... Dans les vives eaux ordinaires il monte à Nieuport 5 m. et 3 dm. d'eau (13).

Nieuwpoort bezat 21 schepen in het jaar XI die gebruikt werden voor de kleine visvangst dicht bij de kust (5 à 6 mijlen ver in zee) en 15 *chaloupes de grande pêche* van 50 à 60 ton die tot in het Noorden van Europa uitvaardden.

Het handelsverkeer in de Nieuwpoortse haven lag langs de lage kant. Jaarlijks liepen maar 3 à 4 *bricks ou petits batimens chargés de marchandises diverses* de haven binnen. Buiten de visvangst was er in Nieuwpoort ook zeer weinig industriële bedrijvigheid.

Een rapport van de onderprefect van Veurne op 2 juli 1810 aan de prefect te Brugge schatte het aantal vissers te Nieuwpoort toen op 370. Vroeger, in de beginjaren van het Frans Bewind, waren er dit wel 8 à 900. Er waren toen maar 8 boten meer, omdat alleen kustvisvangst toegelaten was.

Napoleon heeft ook meer dan eens Nieuwpoort bezocht en er sommige verbeteringen aan de haven laten uitvoeren. Niettemin bleef Nieuwpoort een kleine haven met weinig verkeer, geheel afgestemd op de visvangst (14).

Hoe klein de Nieuwpoortse vloot ook mag geweest zijn, in het jaar XI werd gerapporteerd dat de vloot van Nieuwpoort, net zoals die van Oostende, voor de helft verloren ging door de Engelsen, maar nadere gegevens over deze kaperij en aanvallen op zee zijn niet voorhanden.

De andere kustgemeenten

De kleine haven van Heist telde in 1810 nog 40 vissers (vroeger 55) en er waren 8 vissersboten. De overige kustgemeenten aan de Westkust hadden in 1810 volgens de onderprefect van Veurne enkele vissers te voet of te paard: Oostduinkerke en Lombardsijde elk circa 50, Adinkerke en Koksijde elk een dozijn, Middelkerke en Westende elk een vijf-

(13) Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 2.921.

(14) Bijkomende gegevens over de moeilijkheden van Nieuwpoortse vissers, o.m. met de Oostendse haveninstanties in die tijd bij R. DUMON, *Geschiedenis van Nieuwpoort* (1989), blz. 463-475.

berge *est improprement appelé port, ni chenal, ni bassins, ni établissements propres à recevoir et abriter les bâtimens* (10). Blankenberge telde toen 60 schepen *à la petite pêche* en 10 *chaloupes à la grande pêche*. Deze 10 schepen hoorden toe aan Brugse reders. Om naar Brugge te varen moesten ze passeren over Oostende.

In 1810 schreef de maire van Blankenberge naar Brugge dat het aantal schippers en scheepslui in zijn stad in 1789 nog 400 personen bedroeg, meestal tussen 18 en 50 jaar oud, maar dat dit aantal nu teruggelopen was tot 150 en dat ze meestal 68 à 72 jaar oud waren ofwel dat het kinders waren van amper 12 jaar oud. In 1810 waren er 38 *barques*, waarvan maar 30 bemand waren. De overige schepen bleven inactief bij gebrek aan bemanningsleden. De conscriptie was hier eveneens een oorzaak van de teleurgang van de zeevisserij. In 1812 was de Blankenbergse vloot teruggevallen tot 32 schepen *en activité*.

Alleen bij dag mocht uitgevaren worden uit vrees voor de Engelse kustwacht die overal op zee patrouilleerden. Nochtans werd er in Blankenberge meest vis gevangen 's nachts in de zomermaanden. Overtredingen werden bestraft met opsluiting in de gevangenissen van Brugge en van Duinkerke (11).

Blankenberge scheen rechtstreeks weinig gevolgen te hebben gedragen van kapingen en zeeroverij, maar de stad leed zware tegenslag door het teleurgaan van de beroemde en gunstig bekende Blankenbergse zeevisserij (12).

Nieuwpoort

De derde haven van onze kust was Nieuwpoort. Een rapport van 7 ventôse XI (27 februari 1803) beschrijft de haven van Nieuwpoort als volgt: *port situé au fond d'une grande crique et ou l'on ne parvient que par un chenal de 1.600 mètres*

(10) *bâtimen* = schip.

(11) Enkele malen werd toch toegestaan verder in zee te varen en meer dan twee dagen uit te blijven, o.m. in 1812.

(12) Over de roem van de Blankenbergse vis, zie o.m. E.N. (= A. VIAENE), Pleidooi voor de vissers van Blankenberge in 1780, in: *Biekorf* 1961, blz. 199-200.

J.N. Willems "et veuve Liebaert et fils"	1
J. de Coninck	4
Charles de Cleir	3

 24

Lijst 2

<u>eigenaar</u>	<u>aantal</u>	<u>man</u>	<u>duur der aanhouding</u>
Jean Barsie	1	6	26 maanden
De Gruytter en Solvyns	1	7	14 dagen
Constantin Valcke	1	5	25 maanden
	1	5	25 maanden lang
Louis Leep	1	7	(met 100 ton vis)
P.J. Questier	1	—	—
	1	—	—
Louis de Creuz	1	6	1 jaar
	1	5	—
Casimir Valcke	1	5	26 maanden
Joseph Weysen	1	5	26 maanden
J.B. Van Damme	1	8	—
	1	6	—
Albert Deweerdt	1	6	—
Jacques Serruys	13	91 families	verschillende tijden
Vander Heyde en Cie	6	elk 7 man	idem
G. Lefèvre	1	6	1 maand
	1	6	14 maanden
Jean Willems	3	elk 6 man	elk 14 maanden
	38	227 man	

(Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 1.025)

2. *Het Blankenbergse schip*

La forme est à peu près illeptique (sic), ayant d'un mat, sans ponts, ayant 27 pieds et environ 8 pouces de longueur sur 9 pieds 10 pouces de largeur, sans galerie en tete, de trois pieds 3 pouces de profondeur de calle et mesurant environ 9 tonneaux.

(rapport uit het jaar XI aan de prefect)

La forme d'un bateau pecheur est comme celle d'un grand canot, sans pont, leur longueur ordinaire est de 6 mètres 966 mm., large 2 mètres 740 mm., et contiennent 8 à 9 tonneaux.

(maire van Blankenbergse aan de prefect 28 germinal XI
of 18 mei 1803)

(Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 2.921)

tiental. Te Kerkepanne (nu De Panne) telde men *plusieurs barques* (15). Voor de andere kustgemeenten (Knokke, ...) ontbreken voorlopig alle gegevens.

Zeer waarschijnlijk ondervonden deze kleine visserslokali- teiten minder hinder van de Engelsen op de zee omdat de vissers zeer dicht bij het strand bleven en ook omdat ze maar enkele schepen hadden.

*
* *

Samenvattend mogen wij dus zeggen dat de Franse tijd een donkere periode was voor onze scheepvaart en onze vis- vangst. De oorlogen van de Fransen en van Napoleon tegen de Engelsen brachten mee dat vele schepen gepraaid werden, dat de ladingen verloren gingen en dat honderden schippers naar Engeland meegenomen werden in gevangenschap.

Later zijn het vooral de harde maatregelen van de Fransen geweest die alle zeeverkeer gedurende de nacht verboden, wat meebracht dat de visserij als verlamd was. De handels- vloot kon, op een paar kortere perioden van vrede met En- geland na, alleen uitvaren naar Franse of bevriende havens, steeds op gevaar af gekaapt te worden door Engelse oorlogs- bodems.

Het zou vele decennia duren vooraleer de Vlaamse vloot terug op het peil kon komen van wat ze was toen de Fransen ons land binnenvielen.

L. Van Acker

Bijlagen

1. Lijsten van schepen uit Oostende, aangeslagen door de Engelsen (6 ventôse XI)

Lijst 1

<u>Eigenaar</u>	<u>aantal</u>
wed. J. Ocket-Serruys	4
wed. J. De Vette en zoon	3
Charles Delmotte	4
Vander Heyde en Cie	2
J.N. Willems "et ses commettans"	3

(15) Rijksarch. Brugge, Fr. Arch., nr. 2.921.