

Enkele kanttekeningen over Oostende en omgeving na het Beleg

door **Raymond VANCRAEYNEST**

Op 28 september 1604 kwamen president Richardot en de heer van Hinghene, gezonden door Zijne Hoogheid prins Albrecht, in de vergadering van de Staten van Vlaanderen te Gent. Ze betoogden dat het nodig was door ingeniarissen de dijken te doen bezichtigen en de staat van de haven van Oostende te onderzoeken. Ze vroegen ook de bede van 90.000 pond tournoois per maand voort te zetten (1).

Bij brief vanuit Brussel van 2 februari 1606 vroegen Hun Hoogheden dat de Staten van Vlaanderen zouden betalen voor de havenwerken te Oostende. Immers, als er altijd maar gewerkt werd bij gedeelten, werd alles wat pas hersteld was terstond door de zee weer weggespoeld. De werken die aangevat werden, werden niet voltooid. Hun Hoogheden vroegen dan ook 150.000 gulden te betalen in drie halfjaarlijkse betalingen en de werken te voltooien opdat de zee ze niet meer zou kunnen beschadigen (2).

Op 25 september 1606 kwam vanwege Hun Hoogheden het voorstel 90.000 gulden per maand en daarboven nog 10.000 gulden per maand te besteden voor de werken te Oostende en nog andere versterkingen, dit gedurende een heel jaar. Dat voorstel werd door de Staten van Vlaanderen onderzocht. Ze beweerden dat de herstelling van de stad Oostende en andere versterkingen niet konden betaald worden door de steden en de subalterne kasselrijen. Deze waren immers al overbelast met de kazernerij en de overwintering van oorlogsvolk, vooral Ieren, Schotten en Engelsen (3).

De Ieperleet vroeg ook veel aandacht. Langsheen haar oevers waren verscheidene forten aangelegd geweest o.m. te Snaaskerke, Leffinge, Oudenburg en elders (4).

Het magistraat van Brugge liet op 19 oktober 1607 weten aan het Vrije dat het bevonden had dat die van het Camerlinxambacht een overdracht aan het maken waren in de Ieperleet en van zin waren het Pleytegat te stoppen strekkende naar het fort van Snaaskerke. Daardoor zou de Ieperleet onbevaarbaar worden en zou men terstond over 70 à 80 roeden moeten delven op kosten van de generaliteit. Het Vrije besliste dat de delfwerken mochten uitgevoerd worden. Het magistraat van Brugge werd verzocht de werken te laten betalen door zijn commies die daarvoor akte zou doen aan het college van het Vrije (5).

Op 12 juni 1608 lieten de Aartshertogen vanuit Edingen weten aan de magistraten van Brugge, Ieper en het Vrije dat de Ieperleet op vele plaatsen vol slijk en vuilnis lag. De sluis mocht ze niet gesloten houden ten nadele van de gelanden van het Camerlinxambacht. Tijdens het aanstaande seizoen moest de rivier gezuiverd worden om ze zo beter bevaarbaar te maken. Op 26 augustus 1608 komt er vanwege de Staten van Vlaanderen een ordonnantie om het bestek op te maken voor het zuiveren en het verdiepen van de Ieperleet beginnende aan de Haghersbrug en de overdracht van Nieuwendamme tot aan de overdracht van Snaaskerke (6).

De Ieperleet bleef de aandacht opeisen. Op 28 juli 1611 lieten de Aartshertogen uit Brussel aan het magistraat van Brugge weten dat Loys Coorde, poorter van Brugge, fascinen in ontvangst had genomen voor de werken en de versterkingen van Oostende. Het was onmogelijk voor hem ze bij laagtij ter plaatse te brengen bij gebrek aan water tussen Plassendale en Snaaskerke. Ook de goederen van Duinkerke naar Brugge ondervonden daardoor vertraging. Het ging hier niet om een particulier belang, maar om het algemeen belang van de Zuidelijke Nederlanden door de toename van de handel en de trafiek in de havens van Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende. Hun Hoogheden, daarin gesteund door hun commies van Financiën Ayala, gaven daarom bevel zo vlug mogelijk 2 sluizen te bouwen om het water van het kanaal tussen Plassendale en Snaaskerke op te houden. Alle meeruitgaven boven de 2000 pond moesten door de stad Brugge opgebracht worden. De Staten van Vlaanderen mochten rechten heffen op elk schip dat zou passeren (7).

Commissies Ayala kwam op 9 september 1617 aan het magistraat van het Vrije zijn geloofsbrieven overhandigen die hij op 2 september van Hun Hoogheden had verkregen. Daarin werd opdracht gegeven scheepvaart mogelijk te maken van Plassendale naar Oostende in de kreek, welke plaats tevoren was gevisiteerd door de afgevaardigden van het Vrije, van Brugge en van Oostende. Ayala verklaarde dat dit werk maar 15.000 gulden zou kosten. De afgevaardigden van het Vrije kregen daarop de toelating te onderhandelen met Ayala en het magistraat van Brugge om dat gedelf uit te voeren en het bevaarbaar te houden (8).

Verwijzingen

- (1) R.A.Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 109, f° 117 V°.
- (2) S.A.Gent. Reeks 92, doos 15 (1605-1613), farde 7.
- (3) S.A.Gent. Idem.
- (4) S.A.Brugge. Reeks 290, nr. 259. Vaart van Plassendale.
- (5) R.A.Brugge. Registers van het Vrije, nr. 29 (1607-1618), f° 6 V°.
- (6) S.A.Gent. Reeks 92, doos 15 (1605-1613), farde 10.
- (7) R.A.Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 110 (1614-1615), f° 12.
- (8) R.A.Brugge. Registers van het Vrije, nr. 29 (1607-1618), f° 403.

Niet alledaagse schepen in Oostende (deel 5)

door Raf STUYCK

De Monarch.

Het vervoer van de Engelse post over het Kanaal dat voordien in handen van de Admiralty geweest was, werd in 1821 overgedragen aan de Postmaster-General. Onder verantwoordelijkheid van het Post Office werd een geregelde passagiersdienst over het Kanaal ingesteld en het was ook deze dienst die de tarieven voor de passagiers vastlegde.

Algemeen wordt aangenomen dat in deze context, de *Rob Roy* (*) het eerste zeegaand stoomschip ter wereld was dat in een reguliere dienst (in dit geval tussen Dover en Calais) werd ingelegd. (ref 1) Naast de schepen die het Postoffice voor de Kanaalovertochten in de vaart bracht, waren er in 1822 op dezelfde lijn ook twee schepen die eigendom waren van de private rederij van de gebroeders J. & W. Hayward uit Dover, namelijk de *Sovereign* en de *Monarch*. Beide schepen hadden een Maudslay stoommachine van 32 pk en maten om en bij de 100 ton.(ref 2) Terwijl de *Sovereign* vooral op Calais voer, was het de *Monarch* die de overtochten tussen Dover en Oostende maakte. We mogen dus stellen dat, naar alle waarschijnlijkheid, de *Monarch* het eerste stoomschip geweest is dat ooit in reguliere dienst op Oostende voer.

Veertien jaar later verscheen er opnieuw een *Monarch* in Oostende. Deze *Monarch* (2), gebouwd in 1836 op de werf Rubie & Blaker in Southampton, was met zijn 174 ton heel wat groter. Het was een schoener-getuigd houten karveelgebouwd schip met twee stoommachines die elk 120 pk ontwikkelden. (ref 3).