

## HANDEL EN SCHEEPVAART IN OOSTENDE IN 1859

---

door J. VAN BERGEN

Hoe zag de Oostendse economie er zowat 135 jaar geleden uit ? We vernemen het van ene E. ROMBERG in een bijdrage voor de lijvige Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation (1). Die bijdrage steunt inderdaad op cijfers van 1859, het jaar waarin de Leopoldsluis in gebruik werd genomen (2).

Oostende telde op dat moment zowat 16.700 inwoners (3). Het lag uiteraard waar het nu nog altijd ligt : op 2° 56' oosterlengte ten opzichte van de meridiaan van Greenwich (4) en op 51° 14' noorderbreedte ten opzichte van de Evenaar. In die pre-snelwegtijd was onze goede stede 125 km verwijderd van de hoofdstad Brussel, en 392 km van Parijs, dat toen zowat als het middelpunt van de beschaafde wereld gold.

De Oostendse haven wordt gekenschetst als makkelijk en ruim (commode et vaste). Ze ligt aan het uiteinde van een vaargeul die tussen de 100 en de 150 m breed heet te zijn (5) en die bij vloed gemiddeld 15 m diep is.

In de loop van 1859 liepen 512 vracht-, resp. passagiersschepen, met een gezamenlijke tonnage van 87.246 metrieke ton ("tonneaux métriques" (6) de haven binnen. De stoomboten van de lijn Oostende-Dover, die al sinds 1846 door de Belgische staat werd geëxploiteerd, zijn daarin begrepen.

Van die 512 schepen voeren er 137, met een gezamenlijke tonnage van 24.329 ton, onder Belgische vlag. Het merendeel, precies 300 van de 512, waren evenwel Engelse (lees : Britse) vaartuigen. Die stonden in voor 52.491 ton. Britten en Belgen samen zorgden dus voor meer dan 85 % van alle inkomende schepen en zowat 88 % van de totale tonnenmaat.

De rest komt op rekening van 34 schepen van Scandinavische herkomst, vooral Noorse (29 eenheden van in het totaal 5.001 ton), maar ook 2 Zweedse (met 330 ton) en 3 Deense (303 ton). 9 Nederlandse schepen zijn op hun beurt goed voor 1.102 ton, 10 Franse voor iets minder, nl. voor 870 ton. Uit het pas later eengemaakte Duitsland voeren dat jaar 15 schepen binnen : 10 Hannoveraanse (1.151 ton), 2 uit Rostock (317 ton), 2 blijkbaar kleinere uit Hamburg (slechts 76 ton voor de twee samen !) en één iets groter schip uit Pruisen (150 ton). Ook 5 Russische schepen van in het totaal 927 ton deden dat jaar onze haven aan. Ten slotte kreeg die ook het bezoek van één Italiaans (eigenlijk een Sardijns) schip (133 ton) en één Portugese cargo van zegge en schrijve 76 ton.

Niet in deze cijfers begrepen zijn de mailboten die, in uitvoering van een akkoord uit 1834 tussen de Belgische regering en de Britse, zich inzonderheid belastten met het overbrengen van poststukken - ROMBERG heeft het over "dépêches" - tussen Groot-Brittannië en het vasteland, en vice-versa (7).

In 1859 voer zowat de helft van dit soort stoomschepen onder Belgische, de andere helft onder Britse vlag. Dat blijkt ook uit

de havenstatistieken van dat jaar. De Belgische mailboten die niet tot de staatslijn Oostende-Dover behoorden, waren in 1859 goed voor 157 aankomsten en een totale tonnenmaat van 10.990, hun Britse collega's voor zowat evenveel : 155 aankomsten en 10.850 ton. Samen ging het hier dus om 312 inkomende schepen van in het totaal 21.840 ton.

De weinige oorlogsschepen die in 1859 onze haven aandeden, worden uiteraard apart vermeld als "vapeurs de guerre de différentes nations". Er zijn er overigens maar tien, met een totale tonnenmaat van 700.

Samen met boven vermelde contractuele mailboten ging het hier dus om 322 non-cargo's met een gezamenlijke tonnenmaat van 22.540 ton. Voegen we daarbij de cijfers voor het vrachtvervoer en die van de regelmatige Oostende-Doverlijn, dan krijgen we een aantal van 834 inkomende schepen met in het totaal 109.786 ton.

Toch was 1859 voor Oostende als handels- en passagiershaven een niet zo gunstig jaar. Ten opzichte van het jaar voordien was het aantal inkomende schepen immers gedaald met 99 eenheden (= 16,2 %) en 14.992 ton (14,6 %).

Belangrijker is overigens de waarde van de goederen die in datzelfde jaar 1859 via de Oostendse haven in België werden ingevoerd. Die import bedroeg in het totaal 9.534.188 (goud) frank (8). Het leeuwendeel daarvan komt op rekening van Groot-Brittannië met niet minder dan 7.236.993 fr. Uit Frankrijk kwamen goederen ter waarde van 320.227 fr. Duitsland was dat jaar goed voor een totaal van 260.364 fr., ongeveer gelijkelijk verdeeld over Pruisen (129.814 fr.) en Hamburg (130.550 fr.). Uit Rusland importeerden we goederen voor een waarde van 501.392 fr. Noorwegen - dat toen nog een unie met Zweden vormde - leverde ons voor 813.801 fr., Denemarken voor 53.241 fr., wat het totaal voor Scandinavië op 867.222 fr. brengt. Van de import uit het Iberisch schiereiland komt 167.777 fr. op rekening van Spanje, 179.115 fr. op rekening van Portugal. Nederland sluit de rij met een erg bescheiden bedrag van 1.098 fr., althans wat de invoer via onze haven betreft.

De discrepantie tussen de nationaliteit van de inkomende schepen en de herkomst van de ingevoerde goederen is tenslotte makkelijk te verklaren. Vooral de Engelsen gingen toen zowat overal in Europa - ook in Spanje bv. - waren ophalen. Die handelwijze vond haar oorsprong in het ook nu nog erg frequente verschijnsel van de zgn. wilde vaart, waarbij vrachtschepen van de ene plaats naar de andere varen volgens een telkens nieuwe opdracht. De Engelsen hebben het in dit geval over "tramp trade".

Wat werd er toen via de Oostendse haven zoal geïmporteerd ? ROMBERG geeft er ons een duidelijk idee van. Uit Engeland kwamen voornamelijk onbewerkte wollen stoffen, oliehoudende zaden, allerlei materialen, grof zout, diverse fabrikaten, kolen, verfstoffen, oesters, enz. Uit Rusland en de Scandinavische landen importeerden we hout, graan en veevoeder, uit Spanje en Portugal zout, fruit en wijn.

Vooral zout was voor Oostende een belangrijk handelsproduct. De import ervan kwam voornamelijk uit Engeland, en met in 1859 niet minder dan 17.269.100 kg. Op een respectable afstand volgde Frankrijk met 3.867.500 kg. Spanje leverde ons dit jaar 2.900.650

kg zout, Portugal iets meer, nl. 3.105.555 kg. Dat brengt de totale zoutimport voor 1859 op meer dan 27.000 ton, op 27.151.805 kg om precies te zijn.

Ook hout, bestemd voor de bouw neemt in de transacties in 1859 een belangrijke plaats in. Het overgrote deel ervan komt uit de Scandinavische regio : Zweden en Noorwegen waren dat jaar samen goed voor 9.122 m<sup>3</sup>, Denemarken voor een luttele 351 m<sup>3</sup>. Dat betekent in het totaal toch 9.473 m<sup>3</sup> of meer dan 70 % van de houtimport via de Oostendse haven. Rusland, dat al sinds 1809 ook Finland omvatte, leverde dat jaar 2.323 m<sup>3</sup>. De Duitse wouden, ten slotte, komen eveneens in het stuk voor, zij het dan met het relatief bescheiden quantum van 1.562 m<sup>3</sup>, waarvan 802 m<sup>3</sup> via Hamburg, en 760 m<sup>3</sup> vanuit Pruisische havens waren verscheept. Het algemeen totaal van 13.358 m<sup>3</sup> blijft al bij al niet onaardig.

Naast de inkomende zijn er natuurlijk de uitvarende schepen. Daarvan worden er in 1859 precies 544 geteld (tegenover 512 inkomende) met een gezamenlijke tonnage van 88.693 (metrieke) ton (tegenover 87.246 ton voor de inkomende). Ook hierin zijn de eigenlijke postboten (zie boven) niet begrepen. De verdeling over de verschillende vlaggen blijkt vrijwel parallel te lopen met die voor de inkomende schepen, zodat ROMBERG zich nadere gegevens daaromtrent bespaart.

De totale exportsom bedraagt dat jaar 11.469.410 (goud)frank, merkkelijk meer dus dan de import ten belope van 9.534.188 fr. Meer dan 99 % van die maritieme export via Oostende, namelijk 11.418.028 fr. heeft Groot-Brittannië als eindbestemming. Op een meer dan respectabele afstand volgen Noorwegen met 17.902 fr., Nederland (16.175 fr.), Spanje (9.175 fr.), Italië, meer bepaald Sardinië, met 4.550 fr., Frankrijk (2.020 fr.), Rusland (1.340 fr.) en ten slotte ook Portugal, met een wel erg bescheiden bedrag van 230 (goud)frank.

Belangrijk is dus vooral wat via Oostende naar Groot-Brittannië werd geëxporteerd. De lijst van die producten wordt aangevoerd door verse boter, voor een totaal bedrag van niet minder dan 6.302.124 (goud)frank, d.i. meer dan de helft van onze uitvoer. Verder exporteerden we naar Albion allerlei soorten vlees (voor in het totaal 1.627.965 fr.), geweven stoffen (639.233 fr.), zaadoliën (526.534 fr.), paarden (387.800 fr.), cichorei (208.285 fr.), modeartikelen (195.435 fr.), levend vee (178.305 fr.), bewerkt goud (94.252 fr.), vers fruit (90.086 fr.) run, d.i. gemalen eikeschors (82.805 fr.) garen, band en andere naaibenodigdheden (80.805 fr.), eieren (77.152 fr.) en ten slotte diversen (voor een totaal bedrag van 927.247 fr.).

Oostende is echter ook een doovoerhaven. In 1859 passeerden hier goederen met een algehele waarde van 7.555.598 (goud)frank. Vrijwel de totaliteit daarvan kwam uit Engeland en had Duitsland als bestemming.

Wat het personenvervoer betreft, was 1859 voor de Oostendse haven allesbehalve een goed jaar : slechts 17.538 passagiers scheepten er in of ontscheepten er, terwijl dat cijfer in normale jaren tussen de 21.000 en de 22.000 schommelde. Volgens ROMBERG is deze tijdelijke achteruitgang het gevolg van wat hij omschrijft als "politieke omstandigheden".

Deze verklaring wekt wel enige bevreemding. De binnenlandse politieke toestand in België, b.v., was in 1859 allesbehalve ongunstig te noemen. Het liberale kabinet van Charles ROGIER zat toen overigens stevig in het zadel, en kon bogen op een aantal belangrijke economische successen. Dat was vooral het werk van Hubert FRERE-ORBAN, de man achter de afschaffing van allerlei binnen- en buitenlandse handelsbeperkingen die tot dan toe de ontwikkeling van handel en industrie ernstig hadden belemmerd (9). Weliswaar werd uitgerekend in 1859 de (Belgische) Koninklijke Marine opgedoekt, dan dat had tenslotte geen enkele impact op de exploitatie van de lijn Oostende -Dover (10). Het feit dat datzelfde jaar in onze goede stede een politiereglement voor verplichte badpakken wordt uitgevaardigd, valt uit de dalende passagierstrafiek wel al evenmin af te lezen (11).

Ook in Groot-Brittannië was de politieke toestand niet zo onstabiel, dat hij enige invloed had kunnen uitoefenen op het aantal passagiers van of naar het continent. Wel verloren de Tories er in 1859 hun meerderheid ten voordele van de Whigs, zodat de regering van lord DERBY werd opgevolgd door een kabinet onder leiding van de bekende burggraaf PALMERSTON.

Ten slotte keerde ook in de rest van Europa de rust geleidelijk terug. In Frankfort werd in datzelfde jaar 1859 een "Nationale Vereniging" opgericht, die streefde naar een bundeling van alle Duitse staten, onder Pruisische hegemonie. Nog in 1859 eindigt tevens het conflict tussen Frankrijk, Oostenrijk en Sardinië, met het Verdrag van Zürich, dat meteen leidde tot het aftreden van CAVOUR (12). Het blijft dan ook onduidelijk wat ROMBERG hier met "cinconstances politiques" bedoelt.

Eind 1859 hadden 33 zeeschepen, samen goed voor 6.578 (metrieke) ton, Oostende als thuishaven. De lokale vissersvloot bestond op dat moment uit 134 eenheden, met een gemiddelde capaciteit van 40 ton. Uiteraard waren dat allemaal zeilschepen (13).

Tijdens het zomerseizoen beoefenden 131 van die schepen de kabeljauwvangst. Van de Doggersbank brachten ze, in 162 reizen, 8.598 tonnen vis mee, van de Fär-Öre, in 44 reizen, 3.656 tonnen. Samen maakt dat 12.254 tonnen zomerkabeljauw. Twee Oostendse schepen gingen dat jaar ook 's winters op kabeljauwvangst. Zij voerden in 5 reizen echter nauwelijks 83 tonnen vis aan. In het totaal maakte de hele Oostendse vissersvloot in 1859 dus 211 reizen voor 12.337 tonnen gezouten kabeljauw. Die bracht uiteindelijk 508.959 (goud)frank op.

Een ton - de term moet in dit geval letterlijk worden opgenomen - werd geacht ± 145 kg gezouten kabeljauw te bevatten. Er zaten zowat 58 stuks in, met een totaal netto-gewicht van ± 120 kg, wat neerkomt op gemiddeld 2 kg per exemplaar (14). De prijs was afhankelijk van de herkomst. Zo bracht een ton kabeljauw van de Doggersbank in die tijd 45 fr. op, een ton van de Fär-Öre slechts 36 fr.

In de winter, minder in de zomer, werd door een aantal sloepen ook verse, d.i. niet-gezouten vis aangevoerd (15). Hun vangst werd gemijnd voor een bedrag van 672.221 fr. In het totaal bracht de Oostendse visserij in 1859 dus meer dan een miljoen goudfrank op : 1.181.180,60 fr. om precies te zijn.

De stad telde overigens ook een aantal scheepswerven. Daar liepen in 1859 niet minder dan 17 visserssloepen van stapel, met een gemiddelde capaciteit van 40 metrieke ton. Handelsschepen werden er ook toen evenwel niet gebouwd.

Een en ander belette niet dat Oostende al in die tijd als typische centrumstad fungeerde. Het beschikte over een (vrede)-gerecht en een handelskamer en over goede spoorverbindingen, niet alleen met het binnenland, maar ook met Frankrijk (via Kortrijk, Doornik en Rijsel) en met Duitsland. Door kanalen was het daarenboven verbonden met Brugge, Gent, Nieuwpoort en Duinkerken. Ten slotte waren daar ook de regelmatige scheepvaartlijnen met Engeland, meer bepaald met Dover en Londen.

Tegen het einde van zijn betoog maakt ROMBERG nog een onverwacht ommetje naar Nieuwpoort. Dat is des te merkwaardiger omdat in hetzelfde deel van de Dictionnaire... een apart item Nieuport voorkomt, ondertekend met de initialen E.J. (16). De daarin gehanteerde cijfers zijn evenwel van een iets minder recente datum.

ROMBERG kenschetst Nieuwpoort nogal neerbuigend als een "petit port" op 18 km van Oostende, op dezelfde Belgische kust. Stad en haven liggen op 51° 8' noorderbreedte en 0° 25' oosterlengte, dit laatste uiteraard ten opzichte van de meridiaan van Parijs (17). In 1858 telde de stad niet meer dan 3.600 inwoners.

De haven was in die tijd inderdaad erg bescheiden, en liep uit op een ondiepe kreek. Die lag aan het einde van een vrij moeilijk te bereiken vaargeul met een lengte van 1.600 meter en een diepgang van maximum 5 m bij vloed.

In 1859 liepen in Nieuwpoort 39 (zeil)schepen binnen, samen goed voor 1.726 metrieke ton. In 1858 waren er dat nog 80 met een totale tonnage van 3.745 ton. Het jaar voordien waren zelfs nog 19 schepen en 1.326 ton meer genoteerd. De Oostendse handelskamer, die ook voor Nieuwpoort bevoegd was, wijt deze merkkelijke achteruitgang voor een groot deel aan de invoerheffingen op Engelse steenkool, ter bescherming van de eigen Waalse productie.

Ook de Nieuwpoortse vissers bedreven de vangst in de wateren van de Fär-Öre, IJsland en de Doggersbank, zij het dan op een heel wat minder grote schaal dan hun Oostendse collega's. Die zeevisserij bracht in 1858 de ronde som van 87.000 goudfrank op.

Terug in Oostende heeft ROMBERG het tot slot over de oesterteelt. Die was toen niet gelokaliseerd in een of andere spuikom, maar in de stadsgrachten. Pas na 1865, nadat de stad was ontmanteld, zijn die voor het grootste deel gedempt (18).

Het belang van deze economische bedrijvigheid voor het Oostende van 1859 kan bezwaarlijk worden overschat. Onze stad kon toen overigens nog bogen op niet minder dan zeven dergelijke oesterbedrijven (ROMBERG heeft het over "parcs ou réserves d'huitres"). Een daarvan werd geëxploiteerd door de ouders van de bekende zeeschilder François MUSIN (1820-1888). Die hielden een oesterput annex een befaamd restaurant aan een der stadsgrachten nabij de oude vuurtoren (19).

In 1859 verhandelden die zeven bedrijven samen niet minder dan 14.653.555 stuks, met een totaal gewicht van 710.133 kg en een waarde van 359.563 (goud)frank. Een belangrijk deel van die oesters was bestemd voor de export, inzonderheid naar Duitsland en naar Frankrijk. De Fransen namen vooral de kleinere soorten af. Niet minder dan 35 ton oesters vonden zo hun weg. Ze werden verzonden in vaatjes van 100 tot 150 stuks. De voorkeur van de Duitsers ging uit naar de grotere formaten. Zij wensten daarenboven een levering in heel wat grotere vaten, die 350 tot 500 stuk bevatten. Zodoende bedroeg de totale oesteruitvoer naar onze oesterburen dat jaar niet minder dan 160 ton.

Vermeldenswaardig is ten slotte dat deze oesterkwekerijen ook kreeft verhandelden. Die betrokken ze zelf vooral uit Noorwegen.

Het lijdt geen twijfel dat het beeld dat ROMBERG ons hier van de Oostendse economie anno 1859 schetst niet enkel gefundeerd is, maar ook historisch relevant. Daarom alleen al verdient het ook nu nog de aandacht van een ruimer publiek.

-----

- (1) Paris, DE GUILLAUMIN, 1861, dl. 2, 1828 blz., Oostende (Belgique), blz. 927-928
- (2) MAKELBERGE, R., De haven van Oostende in : Oostende, Kruispunt van Europa, Een Koninklijke stad, Knokke, Mappamundi, 1985 (144 blz.), blz. 42-50 - blz. 45. De sindsdien verdwenen Leopoldsluis bevond zich aan het einde van de havengeul en verleende toegang tot een thans eveneens gedempte spuikom, in Oostende de tweede in zijn soort.
- (3) Vgl. met 1784 (7.077 inw.), 1801 (10.459 inw.) en 1846 (14.264 inw.). In 1968 telde Oostende 57.230 inw., in 1976, vijf jaar na de fusie, 71.446 inw.
- (4) Romberg heeft het over 0° 35' 2", maar neemt als referentiepunt klaarblijkelijk de meridiaan van Parijs, zoals dat toen in Frankrijk en België gebruikelijk was.
- (5) De havengeul tussen het ooster- en westerstaketsel, die tussen 1880 en 1890 werden opgericht, bedraagt gemiddeld 178 m (cf. MAKELBERGE, a.w. blz. 42, resp. blz. 45).
- (6) De metrieke ton is een ton waterverplaatsing, een gewichtsmaat, groot 1.000 kg, gebruikt voor het bepalen van het scheepsgewicht of -deplacement.
- (7) BONTE, J., De Zeevaartlijn Oostende-Dover, in : Oostende, Kruispunt van Europa, blz. 54-61 - blz. 55.
- (8) Om dit en de volgende bedragen te kunnen evalueren in onze huidige Belgische munt, mogen we ze vermenigvuldigen met 140.
- (9) LUYCKX, T. : Politieke geschiedenis van België, 2de dr., Amsterdam/Brussel, Elsevier, 1969, blz. 131.
- (10) Cf. J. BONTE, a.w., blz. 55.

- (11) Kroniek van België, Amsterdam/Brussel, Elsevier, 1987, blz. 668.
- (12) Kroniek van de mensheid, Amsterdam/Brussel, Elsevier, 1986, blz. 824.
- (13) VAN ROOSE, W., De zeevisserij in Oostende vroeger en nu, in : Oostende, Kruispunt van Europa, blz. 69-72, blz. 72. - Het duurde inderdaad tot het einde van de 19de eeuw, eer er stoomtreilers in de vaart kwamen.
- (14) DOURSTHER, H., Dictionnaire des poids et des mesures, Bruxelles, M. Hayez, 1840, blz. 538. - Een ton gezouten haring daarentegen bevatte 700 à 750 stuks.
- (15) Daarbij ging het in het totaal om 140 vaartuigen, waaronder een aantal niet in Oostende geregistreerde vissersboten. Toch een ruim aantal schepen, voor wie bedenkt dat de hele Belgische vissersvloot momenteel nog slechts 154 eenheden telt.
- (16) E.J., Nieuport, in : Dictionnaire du commerce et de la navigation, dl. 2, blz. 842.
- (17) E.J. situeert Nieuwpoort aan de Ieperlee, terwijl het in werkelijkheid bij de monding van de Ijzer ligt. De Ieperlee is een gekanaliseerde bijrivier van de Ijzer. Ook de kanalen van Plassendale en Veurne monden in Nieuwpoort uit.
- (18) Cf. DANSERCOER, R., Oostende, in : Gemeenten van België, Brussel, Gemeentekrediet van België, 1980, dl. 2 blz. 800-804 - blz. 803. Van de omwalling en de grachten bleven meer bepaald in het Maria-Hendrikapark enkele delen bewaard.
- (19) HOSTYN, N., Beeldend Oostende, Brugge, Van de Wiele, 1993, blz. 15.
- 

**GEDENKSTENEN EN -PLATEN (3)**

door Roger TIMMERMANS

Kortij tijd geleden hebben we nog een gedenkplaat opgemerkt, die tot dan toe, steeds aan onze aandacht ontsnapt was. Nl. aan het gebouw Langestraat 69.

In dit gebouw overleed  
op 11 Oktober 1850  
Hare Majesteit Louise-Marie  
Eerste Koningin der Belgen