

Oostende: een onverwachte wereldhaven en veeleisende meesteres

Een onderzoek naar scheepsongevallen in en
rond de haven van Oostende tussen 1770 en
1792.

Arne Hanson

Masterproef aangeboden binnen de opleiding

Master in de Geschiedenis

Promotor: prof. dr. Marion Huibrechts

Academiejaar 2025-2026

191138 tekens



Copyright informatie:

*studiewerk van een student in het kader van de academische opleiding
en examenbeoordeling.*

*Na deze beoordeling vond geen correctie plaats
van het studiewerk.*

Ik verklaar me akkoord met de code of conduct van de Faculteit Letteren
voor geloofwaardig auteurschap.

Gedragscode en transparantieverklaring voor het gebruik van GenAI

Geef aan met "X":

☐ Ik heb geen GenAI-tool gebruikt.

☒ Ik heb een GenAI-tool gebruikt. In dit geval, geef aan **welke tools** (bijv. ChatGPT, MS Copilot...): ChatGPT

GenAI-tool gebruikt als/voor:	Naam van de gebruikte GenAI-tool. Indien nuttig, omschrijf hoe je GenAI gebruikte, in verhouding tot de gedragscode.	Gedragscode:
Als taalhulp voor het nakijken of verbeteren van zelf geschreven teksten	In het deel over correlaties heb ik ChatGPT gebruikt om te kijken of wat ik zelf schreef correct was en ik mijn interpretaties juist verwoorde. De interpretatie	Dit gebruik is gelijkaardig aan tools voor spelling- of grammaticacontrole. In het algemeen hoef je in de tekst niet te verwijzen naar een dergelijk GenAI-gebruik. Echter, let op: - Indien je de GenAI-tool gebruikt om teksten te verbeteren die je niet zelf schreef,

	vormde ik zelf op basis van formules en literatuur!	moet je verwijzen naar de originele bron of auteur (indien niet, pleeg je plagiaat en dus een onregelmatigheid).
Als parafraseertool		Dit gebruik is toegestaan, tenzij het is verboden door de docent of de opleiding. Je mag je eigen teksten of die van andere auteurs parafraseren en je laten inspireren door wat de GenAI-tool voorstelt (tenzij het is verboden). In het algemeen hoef je in de tekst niet te verwijzen naar een dergelijk GenAI-gebruik. Echter, let op: - Indien je de GenAI-tool gebruikt om teksten te parafraseren die je niet zelf schreef, moet je verwijzen naar de originele bron of auteur (indien niet, pleeg je plagiaat en dus een onregelmatigheid).
Als vertaalhulp om teksten te verbeteren die je zelf schreef of om teksten van anderen beter te begrijpen		Dit gebruik is toegestaan, tenzij het is verboden door de docent of de opleiding. Het is gelijkaardig aan het gebruik van vertaaltools (Google translate, DeepL,...). In het algemeen hoef je in de tekst niet te verwijzen naar een dergelijk GenAI-gebruik. Echter, let op: - Indien je de GenAI-tool gebruikt om teksten te vertalen die je niet zelf schreef, moet je verwijzen naar de originele bron of auteur

		(indien niet, pleeg je plagiat en dus een onregelmatigheid). - Controleer altijd de vertaalde tekst op correctheid en betekenis.
Als een zoekmachine om informatie te vinden over een topic of om hierover bestaand onderzoek te vinden		Dit gebruik is gelijkaardig aan bijv. Google search of Wikipedia. Als je je eigen tekst schrijft op basis van deze info, hoef je niet te verwijzen naar een dergelijk GenAI-gebruik. Echter, let op: - Je moet wel verwijzen naar het bestaande onderzoek en de verwijzingen die je hebt gecheckt en gebruikt (indien niet, pleeg je plagiat en dus een onregelmatigheid). Wees je ervan bewust dat de output van de GenAI-tool niet 100% betrouwbaar is. De output kan niet helemaal correct of beperkt zijn door de database die de tool gebruikt. Bovendien evolueert kennis; mogelijk is de database van de GenAI-tool niet up-to-date.
Voor literatuuronderzoek		Dit gebruik is gelijkaardig aan bijv. Google Scholar. In het algemeen hoef je in de tekst niet te verwijzen naar een dergelijk GenAI-gebruik. Echter, let op: - Je moet wel verwijzen naar de literatuur verwijzingen die je hebt gecheckt

		en gebruikt (indien niet, pleeg je plagiat en dus een onregelmatigheid). - Wees je ervan bewust dat het zoekresultaat beperkt is tot de database van de GenAI-tool. Zoek en analyseer daarom vervolgens de originele wetenschappelijke bronnen. Verifieer, interpreteer, analyseer en verwerk de informatie die je bekwam. Dus niet louter copy-pasten; je moet immers begrijpen en kritisch analyseren wat je schrijft. - Wees je ervan bewust dat sommige GenAI-tools geen of verkeerde verwijzingen aanleveren. Als student ben je verantwoordelijk voor het checken van het ontbreken en de correctheid van de verwijzingen. Opnieuw: dus niet louter copy-pasten.
Voor het genereren van programmeercode		- GenAI-gebruik voor het genereren van code is toegestaan, tenzij het is verboden door de docent of opleiding. Vermeld steeds het gebruik van de GenAI-tool, in overeenstemming met de richtlijnen op de pagina hoe transparant te zijn over het gebruik van GenAI.
Voor het genereren van nieuwe (onderzoeks)ideeën		Ga in dit geval na of het idee effectief nieuw is of niet. Er is een grote kans dat het gebaseerd is op bestaand werk. Indien dat

		het geval is, moet je verwijzen naar het bestaande werk (indien niet, pleeg je plagiaat en dus een onregelmatigheid).
Voor het genereren van tekstblokken (anders dan het hoger toegelaten gebruik zonder verwijzing)		Volgens artikel 84 Onderwijs- en Examenreglement moet je tekst een juist oordeel toelaten over je eigen kennis, inzicht en vaardigheden. Daarom is het verboden tekstblokken op te nemen zonder aanhalingstekens en verwijzing naar het gebruik van een GenAI-tool. Echter, let op: - Indien het echt nodig is tekstblokken van een GenAI-tool op te nemen, bijv. omwille van de aard van je opdracht, citeer het door gebruik van aanhalingstekens en vermeld het gebruik van de GenAI-tool, in overeenstemming met de richtlijnen op de pagina hoe transparant te zijn over het gebruik van GenAI. - In het algemeen moet een dergelijk GenAI-gebruik tot een absoluut minimum beperkt worden; check ook steeds de originele bronnen.
Voor het genereren van beeldmateriaal, video of audio		Gebruik van GenAI voor het genereren van afbeeldingen, video of audio is toegestaan, tenzij het verboden is door de docent of opleiding. Echter, let op: - Vermeld het gebruik van de GenAI-tool, in overeenstemming met de richtlijnen

		op de pagina hoe transparant te zijn over het gebruik van GenAI. - Indien je met de GenAI-tool werkt op basis van bestaande afbeeldingen, video of audio, moet je verwijzen naar het bestaande materiaal (indien niet, pleeg je plagiat en dus een onregelmatigheid). - Leg het GenAI-gebruik uit in de methodesectie (als die er is) en vermeldt eventueel ook de gebruikte prompts (of een link ernaar) en de volledige GenAI-output (of de geschiedenis).
Overig gebruik (leg uit; het kan ook gaan om een combinatie van bovenstaande vormen)		Neem vooraf contact op met het onderwijsteam van het opleidingsonderdeel of de promotor van je thesis, om te checken of je voorgenomen GenAI-gebruik is toegestaan en welke voorwaarden eventueel van toepassing zijn. Licht ook de programmadirecteur in. Motiveer hoe het voorgenomen gebruik in overeenstemming is met de opdracht of thesis en met art. 84 Onderwijs- en Examenreglement en de KU Leuven richtlijnen voor verantwoord gebruik van GenAI tools. Leg ook de meerwaarde van het GenAIgebruik uit. Naargelang het GenAI-gebruik, kan het nodig zijn ernaar te verwijzen in je tekst, volgens de de richtlijnen op de pagina hoe transparant te zijn over het gebruik van GenAI.

Voorwoord

Ik ben waarschijnlijk niet de eerste die zegt dat zijn thesis bloed, zweet en tranen heeft gekost. Maar als ik dit zeg, dan ben ik een leugenaar. Ik heb helemaal niet gebloed tijdens het schrijven van deze scriptie. Wat ik wel deed, is werken naar een resultaat waarop ik trots kan zijn.

Dat heb ik uiteraard niet alleen gedaan en ik wil daarvoor allereerst mijn promotor prof. dr. Marion Huibrechts bedanken. We ontmoetten elkaar vorig jaar voor de bachelorpaper. Uw goede humeur en aanstekelijke enthousiasme hebben mijn interesse in dit onderwerp vanaf dag één sterk aangewakkerd. Daardoor was het geen moeilijke keus om met u verder te werken voor dit thesisonderzoek. Uw steun en goede moed zorgden ervoor dat ik altijd goesting had om door te zetten en te werken naar een mooi resultaat. Wanneer het minder ging kon ik altijd bij u om hulp vragen of een babbel doen zodat ik de moed nooit opgaf. Daarom dikke merci professor Huibrechts!

Daarnaast wil ik ook het VLIZ, maar vooral Torsten Feys bedanken voor de mogelijkheid om er een stage te doen. Ik heb enorm veel bijgeleerd en Torsten heeft ook heel veel gedaan om mij te helpen bij het schrijven van mijn thesis. Zelf nadat de stage afliep, kon ik nog steeds bij hem langskomen voor raad. Bedankt Torsten!

Vervolgens wil ik ook het VVFO en Bernard Legrand bedanken. Dankzij het gebruik van hun lijsten kon ik mij een weg banen door het onoverzichtelijke notariaatsarchief van het notariaat van Caillie.

Uiteraard kan ik mijn ouders niet vergeten. Zij hebben mij de kans gegeven om te studeren en mijn dromen te volgen die uiteindelijk leidden tot deze thesis. Hun steun en misschien ook hun 'gezaag' hebben ertoe geleid dat ik tegen mijn gewoontes in altijd hard bleef werken aan deze thesis!

En Last but zeker not least wil ik ook al mijn vrienden bedanken. Ten eerste de Harde Kern. Met jullie heb ik mijn studentenleven gestart aan de KULAK. Samen trotseerden we het verre Leuven waar we heel wat plezier beleefden. Zonder jullie zou mijn studententijd er helemaal anders uitgezien hebben! Als ik problemen had of een luisterend oor nodig had kon ik altijd bij jullie terecht! Ik wil ook specifiek Alexe Heleu bedanken voor het nalezen van mijn thesis. Daarnaast wil ik de seminarievrienden bedanken. We leerden elkaar dit jaar leren kennen tijdens de seminars en hebben uren stof verzameld in de bib. Door jullie werd het onderzoekproces een pak leuker. Tenslotte nog een bedanking aan de JP-fanclub. Door samen te bibben en eentje drinken en samen een spaghettiwedstrijd houden (die ik won), werd dit jaar een pak dragelijker. Bedankt voor jullie steun!

Abstract

Deze masterscriptie doet onderzoek naar scheepsongevallen in de haven van Oostende op het einde van de achttiende eeuw. Dat doet ze via de onderzoeksvraag: *Welke soorten scheepsongevallen; welke oorzaken en welke evoluties kenmerkten die scheepsongevallen in en rond de haven van Oostende in de periode 1770 tot 1792 en wat was het gevolg voor deze schepen?* Het onderzoek maakte gebruik van vier bronnen: de *'Gazette van Gend'* een krant waarin scheepsongevallen vermeldt staan; de *'Nauwkeurige beschrijving der Oude en Beroemde Zee-Stad Oostende gelegen in Oostenrycksch Vlaenderen'* van Jacobus Bowens, een kroniek die contemporaine context verschaft; een rapport van Thomas de Grysperre dat een aantal oorzaken aangaf voor de scheepsongevallen die in voorkwamen in Oostende en tenslotte zeeprotesten uit het notariaat van Caillie. De zeeprotesten zijn aktes waarin kapiteins hun verslag deden over een ongeval en probeerden de schuld van zich af te schuiven door ze op de zee te leggen, vandaar de naam zeeprotest.

De meeste scheepsongevallen die in Oostende gebeurden waren strandingen. Andere ongevallen waren zinkende schepen, schepen met lekkages en schepen met averij. Er zijn vier mogelijke oorzaken voor deze ongevallen: het weer, strandingen, de verzanding van de haven en tenslotte onkunde. Bij slecht weer gebeurden er ongevallen omdat schepen afhankelijk waren van het weer en omdat Oostende onbeschat lag. Strandingen waren soms zodanig hard dat schepen aan stukken sloegen. Daardoor zijn zij zowel een soort als een oorzaak. Door verzanding was de haven ondiep waardoor zij verraderlijk was en soms voor ongevallen zorgde. Daarnaast was Oostende ook moeilijk te bereiken waardoor veel ervaring nodig was. Onkunde speelde dus ook een rol. Meestal gebeurde een ongeval door een combinatie van deze factoren.

Vervolgens werd de evolutie van het aantal scheepsongevallen bestudeerd. Een Pearson-Correlatiecoëfficiënt toont aan dat er een zwakke, positieve samenhang was tussen het aantal scheepsongevallen en het aantal inkomende schepen. Daarnaast was de correlatie statistisch niet significant. De evolutie van het aantal scheepsongevallen fluctueerde daarvoor te veel. De fluctuaties werden veroorzaakt door geïsoleerde gebeurtenissen en door de verbetering van de haveninfrastructuur in Oostende.

Het laatste aspect van dit onderzoek zijn de gevolgen voor de schepen na een ongeval. De schepen zelf konden meestal de haven van Oostende toch bereiken, waar ze gerepareerd werden. Als ze te

beschadigd waren werden ze gerecycleerd, materiaal dat nog in goede staat was werd verkocht en het schip zelf werd tot brandhout gehakt. Wrakken bleven op de bodem liggen, waar ze op hun beurt ongevallen konden veroorzaken. Als de kapitein aan land kwam tekende hij een zeepest waardoor hij gevrijwaard was van schadeclaims op het schip of de lading. De bemanning speelde daarbij een belangrijke rol want zij moesten de onschuld van de kapitein bevestigen. Soms werd de schuld ook op de loods gelegd als hij in fout was. Tot slot konden handelaars hun goederen ophalen, maar konden geen schadeclaims opleggen door het zeepest. Dat was dus een zeer handig document om op zak te hebben.

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	9
Abstract.....	10
1. Introductie.....	15
1.1. Status Quaestionis	17
1.1.1. Scheepsongevallen en maritieme geschiedenis.....	17
1.1.2. Environmental history: de natuur en de zee als actoren	19
1.1.3. Maritieme cultuurlandschap	21
1.1.4. Oostende voor de badstad	21
1.2. Probleemstelling en onderzoeksvraag	24
1.3. Bronnenonderzoek	26
1.4. Methodologie en opbouw	33
2. Analyse van de scheepsongevallen	35
2.1. Soorten scheepsongevallen.....	35
2.1.1. Strandingen.....	36
2.1.2. Overige ongevallen	41
2.2. Locatie van de scheepsongevallen	45
2.2.1. Binnen de haven van Oostende.....	46
2.2.2. Buiten de haven van Oostende	48
2.3. Oorzaken van de scheepsongevallen	50
2.4. Conclusie.....	53
3. Evoluties doorheen de tijd	55
3.1. De samenhang tussen maritieme trafiek en scheepsongevallen.....	55
3.2. Thomas de Gysperre en het weer	61

Fase 1: 1770 – 1771.....	62
Fase 2: 1772 – 1773.....	63
Fase 3: 1774.....	64
Fase 4: 1775 – 1777.....	65
Fase 5: 1778 – 1779.....	66
Fase 6: 1780 – 1781.....	67
Fase 7: 1782.....	67
Fase 8: 1783 – 1790.....	69
Fase 9: 1791 – 1792.....	69
3.3. Conclusie.....	70
4. Een kerkhof voor menig schip, man en muis?	71
4.1. Protesteren jeghens de zee	71
4.2. Wat gebeurt er met het schip?.....	73
4.2.1. Het ongeval.....	73
4.2.2. Na het ongeval een zeeprotest.....	75
4.2.3. Na het zeeprotest het schip controleren.....	76
4.3. Alle hens aan denk!	79
4.3.1. De bemanning : onderbelicht maar essentieel	80
4.3.2. De kapitein: heer en meester aan boord	82
4.3.3. De loods: een gids of een blok aan het been?.....	83
4.4. Wat met de lading?	84
4.4.1. Een gewaarschuwd man is er twee waard	84
4.4.2. De mens wikt, maar God beschikt	85
4.5. Conclusie.....	88
5. Conclusie	89

6. Bibliografie.....	93
6.1. Primaire bronnen.....	93
6.2. Secundaire bronnen	93
Onuitgegeven literatuur	93
Uitgegeven literatuur	94
6.3. Digitale werken	98
7. Lijst met illustraties	100

1. Introductie

Het is de nacht van oud op nieuw in het jaar des Heren 1779. Boven Oostende woedt een hevige storm. Het schip de *Juffrouw Fransisca* probeert Oostende te bereiken, maar strandt op de kust. De bemanning overleeft het, maar het schip en haar lading zijn verloren. Niet veel later verschijnt het *Wapen van Vriesland* voor Oostende en ook dit schip komt op het strand terecht. Een visserssloep en een loodsenkorvet botsten tegen elkaar, beide bemanningen overleven met moeite, maar de schepen zijn verloren. Een laatste schip, *Tyd-Verdryf*, strandt voor de kust. Haar kapitein, stuurman en zes matrozen overleven het ongeval niet. Voor velen startte het nieuwe jaar, maar in Oostende stond de tijd stil, het jaar 1779 begon met een ramp.¹

Hoewel het jaar ongelukkig begint, is het de start van een periode van grote voorspoed voor Oostende door de toetreding van Frankrijk in de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783). Wanneer de Amerikanen de Britten een vernederende nederlaag toebrengen bij de slag bij Saratoga (19 september – 17 oktober 1777), erkennen Europese mogendheden de militaire capaciteit van de Amerikanen. Frankrijk maakt daarvan gebruik en stapt in 1779 in de Oorlog. Zij worden snel gevolgd door hun Spaanse bondgenoten.² Als reactie hierop organiseert Groot-Brittannië een indirecte blokkade van het Kanaal. Via de Royal Navy en kaperactiviteiten controleren de Britten schepen met goederen bestemd op Frankrijk of Amerika, die kunnen helpen bij de oorlog.³

De Britten maakten geen onderscheid tussen neutrale en vijandige schepen. Neutrale schepen konden deze goederen ook naar Frankrijk of Amerika vervoeren. Voor neutrale mogendheden zoals Rusland, Denemarken-Noorwegen, Zweden, Oostenrijk en de Nederlandse Republiek was dit een stap te ver. Daarom richtte Catherina de Grote van Rusland (1729-1796) de *Liga van Gewapende Neutraliteit* op in 1780. De toetreding van de Nederlanders zou een groot probleem vormen voor de Britten aangezien zij hun goederen via binnenlandse kanalen en waterwegen tot Frankrijk konden brengen.⁴ Daarom

¹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 4 januari 1779.

² Stephen Conway, *The British Isles and the War of American Independence* (University Press, 2000), 1.

³ Jonathan Irvine Israel, *The Expanding Blaze: How the American Revolution Ignited the World, 1775-1848* (University Press, 2017), 66-67.

⁴ David Syrett, *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*, Studies in Maritime History (University of South Carolina Press, 1998), 118-26.

verklaarden zij in 1780 de oorlog aan de Republiek die de vierde Engels-Staatse oorlog (1780-1784) zou worden.⁵

Door de toetreding van Oostenrijk tot de *Liga van Gewapende Neutraliteit*, was Oostende de enige neutrale haven in Noordwest-Europa en de Zuidelijke Noordzee. Groot-Brittannië, Frankrijk, Spanje en de Republiek konden niet langer rechtstreeks met elkaar handelen waardoor ze naar Oostende moesten komen. Bovendien was het kanaal een broeihaard geworden van Britse, Franse, Spaanse en Nederlandse kapers die met hun prijsschepen en goederen naar Oostende brachten.⁶ Het neutrale statuut van Oostende liet schepen toe zich te neutraliseren. Door een Oostenrijkse zeebrief, die verkregen werd door het poorterschap te verwerven in de Oostenrijkse Nederlanden of door een Vlaamse kapitein in te huren, werden schepen Oostenrijks en dus neutraal.⁷ Door de neutralisering waren deze schepen in theorie gevrijwaard van vijandige kapers wat het proces zo aantrekkelijk maakte.⁸

Door de oorlogen en het neutrale statuut groeide het aantal inkomende schepen exponentieel. Wanneer keizer Jozef II in 1782 van Oostende een vrijhaven maakt, met andere woorden er was religieuze vrijheid en lage taksen, kende Oostende haar hoogtepunt. Op enkele jaren tijd groeide Oostende van regionale haven naar het epicentrum van Europese handel. De komst van al deze buitenlandse schepen en vreemde goederen zorgden evenwel voor een toename van de welvaart en rijkdom van de stad. Oostende breidde uit en verbeterde al haar haveninfrastructuren. Deze groei wordt beschouwd als haar tweede bloeiperiode.⁹

De groei van Oostende legde haar zwakke plekken bloot. Oostende was moeilijk bereikbaar door de Vlaamse Banken, een serie zandbanken die loopt van Grevelingen tot aan de Scheldemonding.¹⁰ De

⁵ Syrett, *The Royal Navy*, 125-26.

⁶ Conway, *The British Isles and the War of American Independence*, 65-66; David John Starkey, *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries* (University of Exeter Press, 1997), 132-33, 191-92.

⁷ Daniel Farasyn, *1769-1794: de 18de eeuwse bloeiperiode van Oostende*, Oostendse historische publicaties 2 (Stadsarchief, 1998), 100-101; Jan Parmentier, "Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783", in *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries* (University of Exeter Press, 1997), 207.

⁸ John Everaert, *Le pavillon impérial aux Indes occidentales: contrebande de guerre et trafic neutre depuis les ports flamands (1778 - 1785)*, Studia historica Gandensia 271 (RUG. Seminaries voor geschiedenis, 1988), 45-47.

⁹ Parmentier, "Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783", 206-7; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 99-101.

¹⁰ Eddy Serie, *Wij en de Vlaamse Banken* (Oostende, 2025), 31.

haven leed aan verzanding waardoor ze ondiep en moeilijk te navigeren was. Als gevolg van de verzanding ontstond de *Roggeplaet*, een zandbank juist voor de havenmonding. Grotere schepen konden ook moeilijker binnenvaren bij laagwater door de geringe diepgang van de haven.¹¹ Stormen, zoals die op Nieuwjaarsdag 1779, teisterden de stad, die onbeschut lag aan de kust.¹² Bovendien was de haven niet voorzien op de enorme toename aan schepen waardoor ze haar maximale aanmeercapaciteit snel bereikte. Het tekort aan aanlegplaatsen leidde wel tot de uiteindelijke uitbreiding van de haven in 1780.¹³ Al deze factoren hadden een effect op de zeevaart, waardoor zich veel ongevallen met schepen voordeden. Deze scheepsongevallen vormen het kernpunt van dit onderzoek.

1.1. Status Quaestionis

1.1.1. Scheepsongevallen en maritieme geschiedenis

Een onderzoek naar scheepsongevallen in Oostende begint bij de zee. Dit onderzoek doet dus aan maritieme geschiedenis, maar wat is maritieme geschiedenis? Maritieme historici zoals Lewis Fischer, Drew Starkey, Franz Boeze en Gelina Harlafti zijn sinds het begin van hun subdiscipline op zoek gegaan naar de betekenis ervan. Zij kwamen tot de conclusie dat maritieme geschiedenis de geschiedenis is van de relatie tussen mensen en de zee. Maritieme geschiedenis is ook multidisciplinair. Zo onderzoekt ze op verschillende schalen: lokaal, regionaal, nationaal en globaal. Deze masterproef, waarin Oostende centraal staat, bevindt zich op het kruispunt van zowel lokale als globale geschiedenis, door de invloed van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog. Daarnaast is Maritieme geschiedenis een geschiedenis van economie, politiek en oorlog, geografie, wetenschap en sociale activiteiten.¹⁴ Academische

¹¹ Parmentier, "Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783", 207; R. Baetens, "Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende", *Marine Academie*, nr. 23 (1975): 50-53; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 68-71.

¹² Baetens, "Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende", 53.

¹³ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 115-19.

¹⁴ Frank Broeze, red., *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*, Research in Maritime History (Liverpool University Press, 1995); Frank Broeze, *Island Nation: A History of Australians and the Sea* (Allen & Unwin, 1998); Amélia Polónia e.a., "Connected Oceans: New Pathways in Maritime History", *International Journal of Maritime History* 29, nr. 1 (2017): 90-95; Lewis R. Fischer, "The Future Course of Maritime History", *International Journal of Maritime History* 29, nr. 2 (2017): 355-64; Gelina Harlaftis, *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers, and the Business of Shipping, c.1820-1970*, Cambridge Studies in the Emergence of Global Enterprise (University Press, 2019); Gelina Harlaftis, "Forum Introduction: What Is Maritime History?", *International Journal of Maritime History* (London, England) 32, nr. 2 (2020): 354-63; Gelina Harlaftis, "Maritime History:

publicaties over deze onderzoeksdomeinen zijn samengebundeld in de '*International Journal of Maritime History*'.

Deze masterproef spitst zich toe op scheepsongevallen. Binnen de klassieke maritieme geschiedenis ligt de nadruk vooral op scheepvaart, economie, politiek en oorlogsvoering. Scheepsrampen worden vaak beschouwd als uitzonderlijke gebeurtenissen die bijzondere aandacht verdienen als ze economisch, militair of politiek van groot belang waren. Bekende onderwerpen waren de Engelse Mary Rose, de Zweedse Vasa of de Nederlandse Batavia.¹⁵ De rol van sensatie daarbij is niet te onderschatten. Vooral in de negentiende eeuw waren narratieven van scheepsrampen populair bij het literaire publiek.¹⁶

Sinds de jaren 1980 en 1990 is een verschuiving merkbaar. Onderzoekers beschouwen de zee niet enkel als een verkeersruimte, maar als een dynamische omgeving waarin mensen voortdurend moesten omgaan met de zee en elkaar. Dat is het punt waarop de maritieme geschiedenis vandaag staat. Voor scheepsongevallen ligt een grotere focus op archeologie en sociale context. De focus verschuift van het ongeval zelf naar het sociaal-culturele en economische leven aan boord van een schip. Het materiële aspect van het ongeval in combinatie met het menselijke is de hoofdfocus. Daarbij beschouwen historici maritieme ongevallen niet langer als een op zichzelf staande gebeurtenis, maar als een deel van een maritieme omgeving in haar relatie met de mens. Hoewel dit nieuwe paradigma aan populariteit wint, blijft de focus op de grote verhalen populairder.¹⁷

A New Version of the Old Version and the True History of the Sea", *International Journal of Maritime History* (London, England) 32, nr. 2 (2020): 383-402.

¹⁵ Oscar Gelderblom, "Coping with the Perils of the Sea: The Last Voyage of Vrouw Maria in 1771", *International Journal of Maritime History* 15, nr. 2 (2003): 95-115; Bella Bathurst, *The Wreckers: A Story of Killing Seas and Plundered Shipwrecks, from the 18th Century to the Present Day* (HMH, 2013); David Cressy, *Shipwrecks and the Bounty of the Sea* (university press, 2022); Søren Nørby, "The Wreck of HMS Sceptre and the Danish warship Oldenborg in Table Bay on 5 November 1799", *The Mariner's Mirror* 108, nr. 1 (2022): 31-46; Jaco Koehler, "The Batavia Disaster: A New Scenario to Explain the Massacre after the Shipwreck", *International Journal of Maritime History* 37, nr. 2 (2025): 217-38; Bruno E. J. S. Werz, "Shipwrecks of the United Dutch East India Company (VOC) in Table Bay, South Africa During the Seventeenth and Eighteenth Centuries", *The Mariner's Mirror* 111, nr. 4 (2025): 405-24.

¹⁶ Sir John Graham Dalyell, *Shipwrecks and Disasters at Sea, Or, Historical Narratives of the Most Noted Calamities and Providential Deliverances from Fire and Famine, on the Ocean ..* (S. Johnson, 1837); William O. S. Gilly, *Narratives of Shipwrecks of the Royal Navy between 1793 and 1857: Compiled Principally from Official Documents in the Admiralty* (John W. Parker, 1857); Keith Huntress, *Narratives of Shipwrecks and Disasters, 1586-1860* (Iowa State university press, 1974).

¹⁷ Bathurst, *The Wreckers*; Richard A. Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, 2de dr. (Cambridge University Press, 2011); Stewart Gordon, *A History of the World in Sixteen Shipwrecks* (Brandeis University Press, 2017); Geke Burger, *Wrakstukken: leven aan boord van een graanschip rond 1590* (Waanders Uitgevers, 2025); Lambert D. Westera, "The Silk Dress and the Shipwreck: A seventeenth-century wreck near Texel", *The Mariner's Mirror* 111, nr. 1 (2025): 22-40.

Mikko Huthamies, docent Noordse geschiedenis aan de universiteit van Helsinki, focust in zijn werk *'A second-hand shipwreck market: Salvage auctions in mid-eighteenth-century Helsinki'* minder op de ongevallen, maar ook minder op de socio-culturele verhalen die zij vertellen. Hij focust op wat er onmiddellijk na een ongeval gebeurde en dat was de berging van schepen en de verkoop van reserveonderdelen op veilingen. Dat doet hij voor de schepen die vergingen voor de Finse kust, een verraderlijk stuk zee door klippen en rotsen.¹⁸ Deze focus op de directe gevolgen van een scheepsongeval is slechts zelden onderzocht. Daarmee is het een interessante lacune die deze masterproef op Oostende wil toepassen.

Onderzoek naar Britse, Nederlandse en Scandinavische scheepvaart in de achttiende eeuw is veelvoorkomend, maar in de Noordzee worden de Zuidelijke Nederlanden vaak overgeslagen. Literatuur voor Oostende spitst zich voornamelijk toe op handel en economie of politiek. Daarnaast wordt zijdelings de gevaarlijke kust voor Oostende besproken en hoe risicovol dat was voor schepen. De focus ligt echter nooit op de ongevallen die plaatsvonden. Daardoor bleven de Zuidelijke Nederlanden en dan voornamelijk Oostende onderbelicht in de historiografie rond scheepsongevallen. Erik Baeyens, berger van scheepswrakken in de Noordzee, komt met zijn werk *'De verraderlijke Zee. Scheepsrampen in de Noordzee'* het dichtst bij zo'n opvulling, maar zijn werk gaat enkel over scheepsrampen in de negentiende en twintigste eeuw.¹⁹ Dit onderzoek focust op scheepsongevallen tussen 1770 en 1792 en vervolledigt het reeds bestaand onderzoek. Deze thesis plaatst zich vooral in de stroming van de grote verhalen. Via die individuele verhalen creëert dit onderzoek een algemeen overzicht van Oostende.

1.1.2. Environmental history: de natuur en de zee als actoren

Maritieme geschiedenis is nauw verbonden met environmental history of milieugeschiedenis door haar connectie met de zee. De oudere historiografie zag naturomstandigheden vaak als een achtergrondgegeven. Recent zien milieuhistorici naturomstandigheden als actieve actoren doorheen de

¹⁸ Mikko Huhtamies, "A Second-Hand Shipwreck Market: Salvage Auctions in Mid-Eighteenth-Century Helsinki", *International Journal of Maritime History* 33, nr. 4 (2021): 631-50.

¹⁹ Erik Baeyens, *De verraderlijke Zee. Scheepsrampen in de Noordzee* (Lannoo, 2002).

geschiedenis.²⁰ Oostende had heel wat natuurlijke actoren doorheen de onderzoeksperiode zoals stormen, seizoensgebonden weersomstandigheden, zandbanken, vaargeulen, getijden...

Milieugeschiedenis is de geschiedenis van de mensheid en hoe zij leefden, werkten en dachten over hun relatie met de natuur. Deze subdiscipline won aan populariteit vanaf de jaren 1960 door het besef van de menselijke invloed op de klimaatproblematiek. Milieugeschiedenis kan opgedeeld worden in drie thema's. Een eerste betreft hoe de natuurlijke omgeving een effect had op mensen en het menselijk handelen. De tweede betreft de impact van de mensheid op het milieu. Het derde thema is de studie van hoe mensen denken over hun natuurlijke omgeving en hun houding ertegenover en hoe bepaalde denksystemen (politiek, religie, filosofie, etc.) hun denken over de natuur heeft beïnvloed.²¹

Milieugeschiedenis is een piste die zelden voorkomt in combinatie met scheepsongevallen. Richard C. Hoffman, professor emeritus aan York University, beschrijft in zijn boek *'An Environmental History of Medieval Europe'* hoe belangrijk de wind was voor de zeevaart.²² Daarbij aansluitend onderzochten milieuhistorici het belang van stormen in de Noordzee in de achttiende eeuw.²³ Eddy Serie, een Oostendse visser, schreef over zijn ervaringen met de Vlaamse Banken, een serie zandbanken voor de Vlaamse kust.²⁴ Michael Serruys schreef een artikel over de invloed van houtwormen op het onderhoud van schepen, een actor die ook verbonden is met de natuur en het milieu, maar die voor dit onderzoek minder interessant is.²⁵ Een specifieke milieustudie in verband met de natuurlijke factoren die invloed hebben op de scheepvaart en maritieme ongevallen bestaat nog niet, waardoor het een interessante lacune is om aan te vullen met dit onderzoek. Zo brengt dit onderzoek niet enkel menselijke factoren, maar ook natuurlijke actoren in rekening.

²⁰ Helen M. Rozwadowski, "The Promise of Ocean History for Environmental History", *The Journal of American History* 100, nr. 1 (2013): 3-5.

²¹ Donald J. Hughes, *What Is Environmental History ?* (Polity press, 2006), 1-7.

²² Richard C. Hoffman, *An Environmental History of Medieval Europe* (University press, 2014), 206-7.

²³ Hubert Lamb en Knud Frydendahl, *Historic Storms of the North Sea, British Isles and Northwest Europe* (Cambridge University Press, 1991); Adriaan M. J. de Kraker, "Reconstruction of Storm Frequency in the North Sea Area during the Pre-Industrial Period, 1400 to 1700 and the Connection with Reconstructed Time Series of Temperatures", *History of Meteorology* 2 (december 2005): 51-69; F. Baart e.a., "Using 18th Century Storm-Surge Data from the Dutch Coast to Improve the Confidence in Flood-Risk Estimates", *Natural Hazards and Earth System Sciences* 11, nr. 10 (2011): 2791-801.

²⁴ Serie, *Wij en de Vlaamse Banken*.

²⁵ Michael-W. Serruys, "The Societal Effects of the Eighteenth- Century Shipworm Epidemic in the Austrian Netherlands (c . 1730-1760)", *Journal for the history of environment and society* 6 (2021): 95-127.

1.1.3. Maritieme cultuurlandschap

De relatie tussen de mens, de natuur, de oceaan en het land werd door de Zweedse maritieme archeoloog Christer Westerdahl het *'maritime cultural landscape'* ofwel maritiem cultuurlandschap genoemd. Volgens Westerdahl is een maritiem cultuurlandschap de *'Human utilization (economy) of maritime space by boat: settlement, fishing, hunting, shipping and its attendant subcultures, such as pilotage, lighthouse and seamark maintenance'*.²⁶ Een maritiem cultuurlandschap is dus een geheel van menselijke activiteiten die verbonden zijn met de zee en die zichtbaar worden in zowel het fysieke landschap als de sociale organisatie ervan. Westerdahl gaat uit van materiële en immateriële aspecten van dit landschap. Daarnaast schetst hij ook het belang van connecties met het binnenland via *transitpoints*, plaatsen waar de zee en het binnenland via waterwegen geconnecteerd zijn.²⁷ Westerdahl gebruikt vijf verschillende bronnen om de aanwezigheid van een maritiem cultuurlandschap aan te tonen: scheepswrakken, overblijfselen op het land, maritieme tradities en gebruiken, topografie van het kustlandschap en plaatsnamen.²⁸

De verbinding tussen mens en natuur en de mens en de zee is een mooie piste om te gebruiken voor dit onderzoek. Daarom benadert deze masterproef de haven van Oostende en haar omgeving als een cultuurlandschap in de betekenis van Westerdahl. Scheepsongevallen worden daarbij niet, zoals de traditionele historiografie, beschouwd als unieke ontwikkelingen. Ze worden beschouwd als een gevolg van de samenwerking tussen natuurlijke factoren, menselijke actoren en maritieme infrastructuren. Deze visie maakt het mogelijk om de scheepsongevallen te analyseren als onderdeel van een geïntegreerd maritiem systeem.

1.1.4. Oostende voor de badstad

Onderzoek naar de geschiedenis van de Zuidelijke Nederlanden en bij uitbreiding Oostende was aanvankelijk beperkt. Het duidelijkste voorbeeld daarvan is de *'Maritieme geschiedenis der Nederlanden'*

²⁶ Christer Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", *International Journal of Nautical Archaeology* 21, nr. 1 (1992): 5.

²⁷ Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 6.

²⁸ Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 7-11.

van Gustaaf Asaert, M. Bosscher, Jaap R. Bruijn en W.J. van Hoboken. Het werk geeft een overzicht over de maritieme geschiedenis van de Nederlanden waarbij het hoofdaandachtspunt toch wel op de Noordelijke Nederlanden ligt. De Zuidelijke Nederlanden en dus ook Oostende worden maar beperkt besproken en hoewel de belangrijkste elementen aan bod komen, is dat eerder oppervlakkig in vergelijking met de Noordelijke Nederlanden. Dat komt omdat historici het beeld van de Zuidelijke Nederlanden oorspronkelijk als minder interessant beschouwden.²⁹

De voorbije jaren corrigeerden verschillende auteurs dat beeld. R. Baetens beschreef in zijn werk *‘Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende’* de groei en opkomst van de havenstad vanaf haar oorsprong als vissershaven tot de twee hoogtepunten van de stad in de achttiende eeuw. Baetens legde de essentie in zijn werk vooral op de problematieken van de haven zoals verzanding, de onbeschutte ligging en het gevaar van overstromingen bij stormweer alsook de oplossing daarvoor.³⁰

Jan Parmentier, Michael Serruys en recent ook Stan Pannier verleggen de focus naar de economie. Parmentier legt de nadruk op de economische groei van de stad tijdens haar tweede hoogtepunt (jaren 1770 en 1780). Hij doet dat enerzijds door een exhaustief overzicht te maken van de actieve handelaars in Oostende tijdens deze periode. Anderzijds behandelt hij het concept van neutralisering en hoe dat een positief effect had op de maritieme trafiek van Oostende.³¹ Serruys focust dan weer op het interne beleid van de Oostenrijkse Nederlanden en hoe Oostende het nieuwe knooppunt werd van Oostenrijkse Atlantische handel door de verbinding van de stad met kanalen en tolwegen. Daarmee legt hij ook de basis voor de groei van de stad in de late achttiende eeuw.³² Pannier schetst een nieuwe blik op de economische geschiedenis van Oostende door in te zoomen op haar internationale betrekkingen in de

²⁹ Gustaaf Asaert e.a., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (De Boer maritiem, 1978).

³⁰ Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”.

³¹ Parmentier, “Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783”; Jan Parmentier, *Het gezicht van de Oostendse handelaar: studie van de Oostendse kooplieden, reders en ondernemers actief in de internationale maritieme handel en visserij tijdens de 18de eeuw.*, Oostendse historische publicaties 11 (Stadsarchief Oostende, 2004); Jan Parmentier, “‘In the Eye of the Storm: The Influence of Maritime and Trade Networks on the Development of Ostend and Vice Versa during the Eighteenth Century’”, in *Trade, Migration and Urban Networks in Port Cities, c. 1640–1940*, onder redactie van Adrian Jarvis en Robert Lee, Research in Maritime History (Liverpool University Press, 2008).

³² Michael-W. Serruys, “The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries: A Geopolitical Approach”, *International Journal of Maritime History* 19, nr. 2 (2007): 319-48; Michael-W. Serruys, “The Austrian Netherlands’ Transit Policy and the Port of Ostend: Solving the Crisis of the ‘Closure of the Scheldt’”, in *Crisis and Transition Maritime Sectors in the North Sea Region 1790-1940* (2008).

trans-Atlantische slavenhandel. Pannier verlegt niet enkel de aandacht hiervan op Oostende in een ruimer globaal karakter, maar ook op de Belgische betrekkingen in de trans-Atlantische slavenhandel.³³ Al deze werken wijdden ook een deel aan de gevaren van Oostende zoals Baetens deed.

Daniel Farasyn, een expert van Oostendse geschiedenis combineert de economie en de risico's en voegt die toe aan een stadsgeschiedenis. Net als Baetens wijdt hij een groot deel van zijn werk aan de risico's van maritiem Oostende, maar focust hij nog meer op hoe daarmee omgegaan werd. Hij beschrijft ook hoe het internationale toneel dat tot stand kwam door de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog een enorm effect had op de haven. Net als Parmentier geeft hij uitleg over de neutralisering en hoe die deels voor de groei van de stad zorgde. Daarnaast focust hij ook op de evolutie van de stad zelf doorheen deze periode en niet enkel haar haven.³⁴

Recent, in 2025 en in 2026, verschenen twee overzichtswerken over de geschiedenis van Oostende, respectievelijk de *'Maritieme Canon van Vlaanderen'* van Eric van Hooydonk en *'Van A tot Zee: Alles wat je nog niet wist van onze kust'* van Jan Seys en Sam de Decker. Deze twee werken geven een overzicht van de geschiedenis van de Belgische kust, waarin Oostende voor een deel verschijnt. Ook in deze boeken wordt er plaats gemaakt voor een sectie over de gevaren en risico's van de Vlaamse kust. Deze werken zijn vooral publiekgericht en dus minder nuttig voor dit onderzoek, maar ze tonen wel aan dat recent de interesse voor de geschiedenis van de 'Belgische' kust toeneemt.³⁵

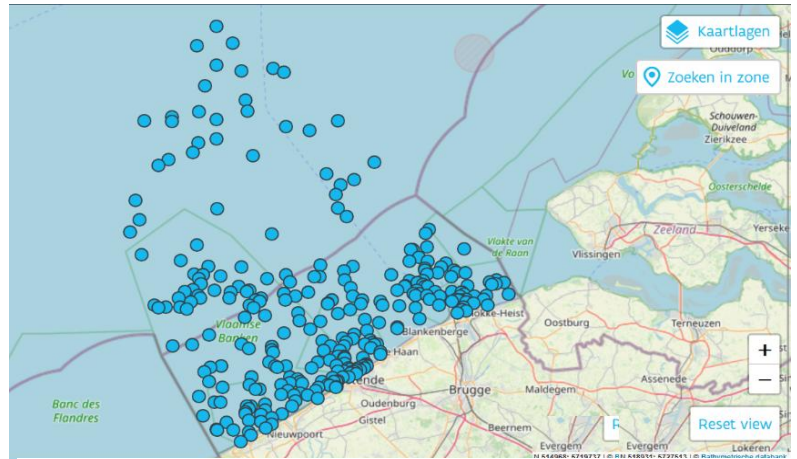
³³ Stan Pannier, "Enterprising Merchants in the Global Atlantic: Frederic Romberg and the Austrian Netherlands Trade with West and Central Africa, 1775-95" (Onuitgegeven doctoraatsproefschrift, KU Leuven, 2025).

³⁴ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*.

³⁵ Eric Van Hooydonk, *De maritieme canon van Vlaanderen: Zee-, scheepvaart- en havengeschiedenis aan 50 ankers* (Gompel & Svacina, 2025); Sam De Decker en Jan Seys, *Van A tot Zee: Alles wat je nog niet wist van onze kust* (Borgerhoff & Lamberigts, 2026).

1.2. Probleemstelling en onderzoeksvraag

Op de Noordzee deden zich veel scheepsongevallen voor. Oostende was een moeilijk bereikbare en gevaarlijke haven. Het is dus niet moeilijk om in te beelden dat er in Oostende ook scheepsongevallen gebeurden. Zoals figuur 1 aan toont zijn er een driehonderdtal scheepswrakken gelokaliseerd voor de Vlaamse kust. Een groot deel daarvan ligt geconcentreerd rond Oostende. Hoewel een substantieel deel uit de negentiende en twintigste eeuw komt, zijn een aantal oudere schepen geïdentificeerd uit de achttiende eeuw. Er is dus archeologisch bewijs dat er scheepsongevallen plaatsvonden in Oostende. Het gebrek aan literatuur, de vermelding van de risico's in Oostende in de literatuur en de archeologische bewijzen onderwater dient ertoe een onderzoek te doen naar scheepsongevallen in Oostende.



Figuur 1 Kaart met scheepswrakken voor de Belgische kust. Bron: Vlaamse overheid, Wrakkendatabank, <https://wrakkendatabank.afdelingkust.be/>

Zoals de status quaestionis aangeeft, spitst een groot deel van het onderzoek naar scheepsongevallen zich op individuele schepen of op mensen en goederen aan boord. Ze vormen als het ware individuele systemen. Westerdahl spreekt dit tegen in zijn theorie van maritieme cultuurlandschappen en stelt dat scheepswrakken, schepen, menselijke activiteit, etc. allen samen horen in één maritiem cultuurlandschap. Hij ontkent de individuele systemen en maakt duidelijk dat zij tot één groter geheel behoren.³⁶ Door scheepsongevallen in Oostende niet louter te beschouwen als aparte structuren, maar als onderdelen van een ruimer systeem, wil deze masterproef bewijzen dat alles samenhoort in één maritiem landschap.

Deze masterproef bouwt voort op de bachelorproef: *'De Zee geeft en de Zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783'* van Arne Hanson, waarin hij een eerste blik werpt op scheepsongevallen in Oostende.³⁷ In het kader van dit onderzoek werd ook een stage

³⁶ Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 5-7.

³⁷ Arne Hanson, *'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.'* (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025).

ondernomen bij het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ). Daarvoor werd een publieksartikel geschreven over scheepsongevallen in de haven van Oostende rond 1780 dat nieuwe inzichten leverde voor dit onderzoek.³⁸ Er werd al een basis gelegd waarop deze masterproef steunt.

Al deze elementen uitten zich in volgende onderzoeksvraag: *Welke soorten scheepsongevallen; welke oorzaken en welke evoluties kenmerkten die scheepsongevallen in en rond de haven van Oostende in de periode 1770 tot 1792 en wat was het gevolg voor deze schepen?*

Het onderzoek begint met een analyse van de verschillende types scheepsongevallen die voorkwamen in Oostende tussen 1770 en 1792. Dit onderzoek definieert een scheepsongeval als alle schepen die door een natuurlijke oorzaak verongelukken. Ter illustratie: een schip dat strandt is een natuurlijk scheepsongeval. Een schip dat zichzelf doet stranden om weg te komen van kapers is door de menselijke factor geen scheepsongeval. Een schip dat haar masten verliest door een storm wordt evenzeer beschouwd als ongeval als een schip dat haar masten kapt omdat de druk van de storm erop te groot is. Met andere woorden elk ongeval (groot of klein) met een natuurlijke oorzaak wordt beschouwd als scheepsongeval. Aangezien de oorzaak dus belangrijk is voor de classificatie van het scheepsongeval is dat het tweede element dat bestudeerd wordt.

In de bachelorpaper werd de periode 1775-1783 bestudeerd omdat die overeenkwam met de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog en de tweede bloeiperiode van Oostende. Dat onderzoek concludeerde dat een verbreding van de onderzoeksperiode aan te raden is om de situatie voor de oorlog en de gevolgen na de oorlog beter in kaart te brengen.³⁹ Daarom analyseert deze masterproef de periode 1770 tot 1792 omdat vanaf 1770 de haven van Oostende begint te groeien. Dat kwam deels door de interne politiek en het mercantilisme in de Oostenrijkse Nederlanden waar Michael Serruys onderzoek naar heeft gedaan.⁴⁰ In 1792 vallen Franse Revolutionairen (14 november 1792 tot 30 maart 1793) voor

³⁸ Arne Hanson, *Beproevingen op de Rede: scheepsongevallen voor de haven van Oostende rond 1780*, (Testerep, 2026), nog te verschijnen.

³⁹ Arne Hanson, 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025).

⁴⁰ Serruys, "The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries"; Serruys, "The Austrian Netherlands' Transit Policy and the Port of Ostend: Solving the Crisis of the 'Closure of the Scheldt'".

een eerste keer binnen. Dit is een kantelmoment omdat de Oostenrijkers de Nederlanden verliezen.⁴¹ Deze cesuur vormt het eindpunt van dit onderzoek.

Deze masterproef analyseert Oostende omdat dat de enige handelshaven van belang was in de Oostenrijkse Nederlanden in de achttiende eeuw. Antwerpen was nauwelijks bereikbaar door de blokkade van de schelde door de Nederlanders. Met 'in en rond de haven van Oostende' wordt de haven bedoeld alsook de strook kust tussen Mariakerke en Bredene.⁴² Nieuwpoort was een kleine getijdenhaven waar nauwelijks plaats was voor handelsschepen.⁴³

Zoals Mikko Huhtamies aangaf in zijn onderzoek naar Finse veilingen voor scheepswrakken aantoonde is het ongeval niet het einde van een schip.⁴⁴ Daarom draait het laatste deel van de onderzoeksvraag rond de gevolgen van de scheepsongevallen. Daarbij analyseert dit onderzoek het schip zelf en hoe een schip het scheepsongeval al dan niet overleefd heeft en wat erna met dat schip gebeurde. Daarna wordt een blik op de bemanning geworpen. Hoe handelen zij tijdens het scheepsongeval en wat doen zij erna? Het laatste deel van de gevolgen betreft de lading van het schip. Voor elk handelsschip is één van de belangrijkste aspecten de koopwaar die ze vervoert. Wat gebeurt er na een scheepsongeval met de lading en hoe wordt omgegaan met enige schade? Zo probeert deze masterproef een beeld te scheppen van wat tijdens en na een ongeval gebeurt.

1.3. Bronnenonderzoek

Deze masterproef raadpleegt vier bronnen. Een eerste bron is de '*Gazette van Gend*', een krant die tweemaal per week verscheen op maandagen en donderdagen. De '*Gazette van Gend*' werd aanvankelijk onder een andere naam uitgegeven: de '*Gendtsche Post-Tydingen*'. Maximiliaan Graet, die het drukkersprivilege van Karel II van Spanje verwierf, richtte de krant op in 1667. Na financieel mismanagement werden de octrooien in 1723 verkocht aan Franciscus en Dominicus Van der Ween, die de naam van de krant veranderden in de '*Gazette van Gend*'. Tot 1761 veranderde de krant sporadisch van

⁴¹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 169.

⁴² Asaert en Baetens, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 2, 100.

⁴³ Asaert en Baetens, *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 3, 91.

⁴⁴ Huhtamies, "A Second-Hand Shipwreck Market".

eigenaar tot ze door de familie Meyer werd opgekocht die de krant tot de Franse periode (vanaf 1792) zouden behouden.⁴⁵

Voor de bestudeerde periode (1770-1792) was Jan Meyer de eigenaar van de krant, maar drukte hij de krant niet zelf. Tot 1772 werd ze gedrukt op de Hoogpoort in Gent in drukkerij het *Gekroond Zweird*.⁴⁶ Vanaf 1773 drukte Jacobus Begyn, drukker en boekverkoper, de krant.⁴⁷ Zijn handelshuis *Den Engel* was gelegen aan de Appelbrug eveneens in Gent. De krant bevatte een privilege van keizerin Maria Theresia dat aangekondigd werd op elk voorblad. Na haar dood in 1780 veranderde dat naar een privilege van Keizer Jozef II. De titelpagina bevat het drukkerseembleem van Jan Meyer. Tot slot wordt de krant opgedeeld per regio: Spanje, Frankrijk, Duitsland, Amerika en natuurlijk ook de Nederlanden. Het nieuws werd per brief tot Gent gebracht, waarna de kranten gedrukt werden. De kranten zijn in het Nederlands opgesteld.⁴⁸

Onder de hoofdding Nederlanden werd een rubriek speciaal gewijd aan Oostende. Daarin werden alle binnenkomende en uitgaande schepen genoteerd alsook mogelijke scheepsongevallen die plaatsvonden. In mindere mate bevatten die ook ander nieuws en gebeurtenissen uit Oostende, maar het vermelden van de schepen was het belangrijkste.⁴⁹ Dat was om handelaars, die gevestigd waren in Gent, op de hoogte te stellen van de schepen die in Oostende arriveerden en weer weggingen. Zo konden zij in Gent blijven en hoefden zij niet telkens naar Oostende te gaan of moesten ze zich daar niet permanent vestigen.⁵⁰ Deze rubrieken waren van essentieel belang omdat de scheepsongevallen die hierin vermeldt staan de basis vormden voor het onderzoek naar scheepsongevallen. In de bachelorpaper diende de '*Gazette van Gend*' ook als hoofdbron voor het onderzoek, maar werd enkel de jaargangen 1775 tot 1783 geanalyseerd.⁵¹

De kranten worden bewaard in de universiteitsbibliotheek van de Rijksuniversiteit van Gent. Daarnaast zijn ze ook online beschikbaar op Google Books. Gentools, een onlinewebsite gemaakt voor

⁴⁵ Jules Verstraelen, *De katholieke pers te Gent* (De Vlijt, 1936), 13-19.

⁴⁶ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1770-1772.

⁴⁷ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1773-1792.

⁴⁸ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1770-1792.

⁴⁹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1770-1792.

⁵⁰ Parmentier, *Het gezicht van de Oostendse handelaar*, 15.

⁵¹ Arne Hanson, 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 9-11.

genealogisch onderzoek en gesponsord door de Gentse universiteit, heeft al de jaargangen van de krant samengebundeld.⁵² Het onderzoek raadpleegde de *'Gazette van Gend'* online omdat dat eenvoudiger werken was via online zoekfuncties. Toch botste de analyse op een aantal obstakels: kopieën waren niet altijd even leesbaar waardoor het soms moeilijk was om de informatie er correct uit te halen. Daarnaast waren sommige pagina's onvolledig gekopieerd of werden ze juist meermaals gekopieerd, wat tot verwarring leidde. Verder was Gentools het jaar 1791 vergeten toe te voegen aan hun databank waardoor deze apart moest opgezocht worden.⁵³

De tweede bron is *'Een nauwkeurige Beschryving der oude en beroemde Zee-Stad Oostende gelegen in Oostenrycksch Vlaenderen'* van Jacobus Bowens. De *'Nauwkeurige Beschryving'* is een contemporaine bron over de geschiedenis van Oostende. Het boek is zowel online te vinden als in de Maurits Sabbe Bibliotheek van de KU Leuven. De bron heeft de vorm van een kroniek, zoals ook op het titelblad wordt aangegeven. Op het titelblad en in twee van de drie voorwoorden wordt Jacobus Bowens opgegeven als auteur.⁵⁴

Bowens woonde heel zijn leven in Oostende. Hij was er tewerkgesteld als schepen en postmeester. De kroniek is dus hoogstwaarschijnlijk in Oostende opgemaakt.⁵⁵ Hoewel Jacobus Bowens de auteur was, gaf zijn broer Franciscus de bron uit. In een derde voorwoord naar de hand van Franciscus, vertelde hij hoe hij het boek in naam van zijn overleden broer opdroeg aan de stad Oostende. Bowens overleed in 1787.⁵⁶ Op de titelpagina wordt Jacobus Bowens als *'Wylent'* omschreven waardoor het hier dus om een postuum uitgave gaat. Tenslotte werd het boek pas in 1792 gedrukt in Brugge door Josephus de Busscher.⁵⁷

De *'Nauwkeurige Beschryving'* bestaat uit twee delen. Een eerste loopt van de oudheid tot en met de zeventiende eeuw. Hiervoor berust Bowens zich op eerdere kroniekschrijvers om zijn informatie te

⁵² "Gentools.be: Gazette van Gend(t) online", geraadpleegd 11 december 2025, <https://www.gentools.be/gazette-van-gend.htm>.

⁵³ "Gentools.be: Gazette van Gend(t) online".

⁵⁴ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, I-VIII, 3-4. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

⁵⁵ Vander Meersch August, "Bowens (Jacques)", in *Biographie Nationale* (Bruylant, 1866), 899.

⁵⁶ August, s.v. "Bowens (Jacques)", 899.

⁵⁷ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, I, III-IV. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

halen. Hij verwijst naar hen doorheen zijn werk en zegt dit ook in zijn inleiding. Het tweede deel beslaat de achttiende eeuw. Hier gebruikt hij ooggetuigen, stadsregisters, brieven en oorkonden om zijn informatie te halen. Hoe dichterbij de bron komt bij zijn eigen levensperiode, hoe minder verwijzingen hiernaar voorkomen. Bowens ziet zichzelf hier dus als bron van informatie. Als schepen van de stad bekleedde hij wel een voorname positie om deze informatie te verkrijgen.⁵⁸ De bron loopt tot aan zijn dood in 1787. Hij houdt zich daarmee aan de vaste gewoonte uit de achttiende eeuw dat geschiedschrijving geen definitief einde kent. De scheiding tussen heden en verleden was nog niet zo arbitrair afgebakend zoals dat vandaag de dag is. Gewoonlijk eindigt een geschiedschrijving uit die tijd bij een speciaal eindpunt dat iedereen uit die tijd zich zou moeten herinneren of bij de dood van de auteur, zoals dat ook het geval is bij Bowens.⁵⁹

In de *'Nauwkeurige Beschryving'* worden slechts enkele scheepsongevallen gerapporteerd. Daarom lijkt zij op het eerste gezicht minder relevant voor een onderzoek naar scheepsongevallen. Toch is deze bron zeer nuttig omdat ze meer informatie geeft over de ongevallen die wel aan bod komen. Daarnaast biedt deze bron een grote hoeveelheid aan contemporaine context voor de bestudeerde periode. Het hoofddoel van de bron was aanvankelijk zoeken naar scheepsongevallen, maar dat is veranderd naar het verschaffen van Oostendse context voor dit onderzoek. De *'Nauwkeurige Beschryving'* is ook een hoofdbron in het bacheloronderzoek naar scheepsongevallen, maar die analyseerde enkel de periode 1775-1783.⁶⁰

Een aanvulling op het bacheloronderzoek zijn de volgende twee bronnen. Om meer eigentijdse informatie te verkrijgen voor de periode na 1787 werd de bron *'Histoire de la Ville d'Ostende et du port précédée d'une notice des Révolutions physiques de la Cote de Flandre'* van Jean-Nicolas Pasquini geraadpleegd.⁶¹ Het boek werd uitgegeven in 1842 en berust op het werk van Bowens. Daarnaast geeft het geen nieuwe informatie voor de periode 1787-1792. Pasquini zegt zelf dat hij triviale details uit

⁵⁸ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

⁵⁹ Tom Verschaffel, *De hoed en de hond: geschiedschrijving in de Zuidelijke Nederlanden 1715 - 1794*. (Verloren, 1998), 365-70.

⁶⁰ Arne Hanson, 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 9-11.

⁶¹ Jean-Nicolas Pasquini, *Histoire de la Ville d'Ostende et du port précédée d'une notice des Révolutions physiques de la Cote de Flandre*. (Brussel, Hauman et Cie, 1843).

Bowens' kroniek zoals het weer, opklaringen, stormen en andere gebeurtenissen niet zal vermelden.⁶² Dit zijn juist de details die noodzakelijk zijn voor het onderzoek waardoor Pasquini's werk niet nuttig was.

Aanvullende op deze bronnen is een rapport van Thomas de Gysperre uit het Algemeen Rijksarchief in Brussel genaamd '*Rapport du 3 may sur les causes phisiques qui produisent des naufrages et font echouer des vaisseaux à l'entrée du port d'Ostende et dans les environs et sur l'établissement des pilotes cotiers ainsi que des feux ou fanaux audit port*'. Dit is een rapport inzake de oorzaken van verschillende scheepsongevallen in de haven van Oostende rond 1771.⁶³ Er was vraag voor zo'n rapport na verschillende wantoestanden in het loodsenswezen van Oostende die resulteerden in verschillende klachten en/of schipbreuken. De Geheime Raad stelde Thomas de Gysperre aan om op onderzoek te gaan in Oostende.⁶⁴

Thomas de Gysperre was afkomstig uit Oostende en diende als raadsheer in de Geheime Raad. Daarnaast was hij actief in de 'junta der wateren' en het 'comité voor zeehandel'.⁶⁵ Via zijn contacten in Oostende en in de Oostenrijkse overheid zorgde hij voor heel wat verbeteringen in de Oostendse haven tijdens haar tweede bloeiperiode.⁶⁶ Dit rapport is één van de vele die hij naar de Oostenrijkse overheid stuurde om deze verbeteringen aan te vragen.

Het rapport is in 1771 opgemaakt in Oostende, de Gysperre ging zelf 'veldonderzoek' doen ter inspectie van hetgeen dat misging in Oostende. Oostende is waarschijnlijk de plaats van opstel. De bron is zoals veel overheidsdocumenten opgesteld in het Frans. Het rapport is officieel gericht aan '*votre altesse royale*', ofwel aan Maria Theresia van Oostenrijk (1717-1780), maar zal vermoedelijk bedoeld zijn voor de Geheime Raad. Er zijn verschillende handschriften aanwezig doorheen het rapport en de aangesloten documenten waardoor deze waarschijnlijk door verschillende scribenten geschreven is geweest.⁶⁷

⁶² Jean-Nicolas Pasquini, *Histoire de la Ville d'Ostende et du port précédée d'une notice des Révolutions physiques de la Cote de Flandre*, 11. (Brussel, Hauman et Cie, 1843).

⁶³ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793.

⁶⁴ Christine van Slambrouck, 'Thomas de Gysperre: van stadspensionaris tot economisch deskundige binnen de centrale regering (1729-1785)' (Onuitgegeven masterproef, KU Leuven, 1981), 114-115.

⁶⁵ Christine van Slambrouck, 'Thomas de Gysperre: van stadspensionaris tot economisch deskundige binnen de centrale regering (1729-1785)' (Onuitgegeven masterproef, KU Leuven, 1981), 12-13.

⁶⁶ Christine van Slambrouck, 'Thomas de Gysperre: van stadspensionaris tot economisch deskundige binnen de centrale regering (1729-1785)' (Onuitgegeven masterproef, KU Leuven, 1981), 114.

⁶⁷ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793.

Het rapport zelf bestaan uit een inleidend gedeelte gevolgd door het eigenlijke rapport dat de Grysperre in vier delen splitst. In het eerste deel gaat hij op zoek naar de oorzaken die leidden tot verschillende scheepsongevallen. Het tweede deel schetst de huidige situatie van Oostende met betrekking tot het loodsenkorps, een vuurtoren en havenbakens. Het derde deel toont aan wat nog ontbreekt in de haven en het vierde deel toont aan hoe deze zaken geïntegreerd kunnen worden en het kostenplaatje daarvan. Het rapport werd gevolgd door een extract van de Geheime Raad wat aantoont dat ze het doelpubliek van het rapport waren.⁶⁸

Voor de analyse van de gevolgen van de scheepsongevallen, maakt dit onderzoek gebruik van de notariaatsakten van het Notariaat van Caillie. Het notariaat startte in 1693 en liep tot 1815. Het archief wordt bewaard in het Rijksarchief in Brugge. De Vereniging voor Familiekunde te Oostende (VVFO) liet het notariaatsarchief kopiëren en het archief is online beschikbaar op de website Familysearch. Dat is een website en organisatie van de *Kerk van Jezus Christus van de Heiligen der Laatste Dagen*, beter bekend als de Mormonen, gemaakt om mensen te helpen bij genealogisch onderzoek.⁶⁹

Er is een verscheidenheid aan soorten notarisakten in het notariaat waarvan de belangrijkste de zeeprotesten zijn. Dat zijn aktes waarin een kapitein zichzelf juridisch verdedigt tegen eventuele problemen en gevolgen van een scheepsongeval dat plaatsvond.⁷⁰ De andere aktes betreffen de bemanning of de lading van de schepen. Omdat er duizenden aktes bestaan over scheepsongevallen in en rond Oostende moest een selectie gemaakt worden.⁷¹ Daarom analyseert dit onderzoek enkel de aktes met betrekking op de scheepsongevallen die in de *'Gazette van Gend'* voorkomen bestudeerd. De bachelorpaper maakte eenzelfde selectie, maar enkel voor de jaren 1775-1783. Het bronnencorpus werd dus uitgebreid voor dit masteronderzoek. Daarnaast beschikt het VVFO ter plaatse over Excel bestanden die schepen linkt met samen horende akten en een lijst die de aktes linkt met hun kopieën online op *Familysearch*. Zo konden de aktes online geraadpleegd worden.⁷² Het opsporen van de aktes op

⁶⁸ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793.

⁶⁹ "Vind uw familie. Gratis genealogiearchief", geraadpleegd 31 mei 2026, <https://www.familysearch.org/nl/global>.

⁷⁰ "Wat is de betekenis van ZEEPROTEST", geraadpleegd 5 juni 2025, <https://www.ensie.nl/betekenis/zeeprotest>.

⁷¹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

⁷² Bernard Legrand, *Het Notariaat Van Caillie in Oostende in het West-Vlaams Documentatiecentrum voor Familiegeschiedenis*, z.d., 1-4.

Familysearch is niet altijd gebruiksvriendelijk en sommigen akten ontbreken ook, dus moesten een aantal aktes ter plaatse bekeken worden.

Er zijn 217 aktes gevonden met betrekking tot vijftig schepen. Ter vergelijking, voor de bachelorproef werden 74 aktes gevonden.⁷³ Meer specifiek gaat het hier om de minuten van de aktes aangezien ze in de minutenboeken van het notariaat te vinden zijn. De juridische auteurs waren de toenmalige notarissen, waarvan de meest voorkomende Antoon Rycx en Franciscus Xaverius de Bal waren. Ze werden opgesteld naar een vast stramien dat begon met de introductie van de notaris en de persoon die de akte liet opmaken alsook de werkplek van de notaris. In dit geval was dat Oostende, dus de aktes zijn daar opgemaakt. Vervolgens kwam het middenstuk en het slot waarbij de datum alsook de handtekeningen van de personen in kwestie stonden. Het is van weinig nut om voor alle 217 aktes de exacte datum te geven dus gemakshalve liggen de data van de aktes tussen 1770 en 1792, de onderzochte periode.⁷⁴

De aktes en vooral de zeeprotesten werden opgemaakt om ervoor te zorgen dat kapiteins van schepen de verantwoordelijkheid van scheepsongevallen van zich weg konden schuiven. Dat deden ze door onder andere de bemanning op te trommelen om een waarheidsgetrouwe weergave van de reis en dus ook het ongeval te geven. Daarnaast kent het notariaat ook nog verkoopaktes waarin de lading op een schip beschreven wordt voor elke handelaar. Er konden dus meerdere aktes per schip zijn. Deze werden gesloten tussen de notaris en de handelaar in kwestie en was bedoeld als een zekerheid over de staat van goederen voor de aanvang van de



Figuur 2 Afbeelding van het zeeprotest van de Goede Verwachtinge van Emden, bron: Brugge, Rijksarchief Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782.

⁷³ Arne Hanson, 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 9.

⁷⁴ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54; Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66.

reis. Naast een vaste structuur, gebruikten de notarissen vaste uitspraken en vakjargon.⁷⁵

Deze aktes zijn dus van toepassing op het tweede deel van het onderzoek waar een analyse van de gevolgen van de scheepsongevallen gebeurt. Ze geven gedetailleerd weer wat er gebeurd is, wat de schade is en wat erna precies gebeurde met een schip. Ze doen hetzelfde voor de lading alsook de bemanning. De moeilijkheid bij deze aktes is de paleografie. Het handschrift verschilt logischerwijs per notaris en is niet altijd even leesbaar. *Transkribus* kan hier eventueel bij helpen. Daarnaast worden ook veel oude termen gebruikt in verband met schepen en tuigage. Daarbij helpen woordenboeken om de aktes verstaanbaar te maken. De ongebruiksvriendelijkheid van de online aktes werden al aangekaart.

1.4. Methodologie en opbouw

Voor het eerste deel van het onderzoek, het zoeken naar de soorten scheepsongevallen, hun oorzaken en de evolutie doorheen de tijd werd een overzichtslijst gemaakt in Microsoft Excel. Daarin staan alle scheepsongevallen uit de '*Gazette van Gend*'. Deze werden aangevuld met contextuele informatie uit Bowens' '*Nauwkeurige beschrijving*'. In totaal zijn er 154 scheepsongevallen gevonden. De overzichtslijst geeft metadata van de scheepsongevallen zoals: de datum van het ongeval, de naam van het schip, de kapitein, het soort schip, de haven van vertrek en de bestemming, het soort scheepsongeval, de oorzaak van het ongeval, de locatie van het ongeval, de lading aan boord en eventuele extra informatie die de '*Gazette van Gend*' of de '*Nauwkeurige Beschrijving*' verschaffen. Deze lijst is opgenomen in bijlage 1: overzichtslijst scheepsongevallen.⁷⁶

Uit deze overzichtslijst zijn een aantal grafieken gemaakt in Excel. Daarop werd een kwantitatieve analyse gedaan om de types scheepsongevallen, de locatie en de verschillende oorzaken van scheepsongevallen te bestuderen. Bij de analyse van evolutie van de scheepsongevallen werd gebruik gemaakt van ratio's en een Pearson-correlatiecoëfficiënt om de samenhang tussen het aantal inkomende schepen en het aantal scheepsongevallen te bestuderen. Deze bewerkingen zijn in bijlage 2: Ratio's en correlaties te vinden.⁷⁷ Ook voor deze analyse werden grafieken gemaakt uit de overzichtslijst in Excel.

⁷⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54; Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66.

⁷⁶ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

⁷⁷ Bijlage 2: Ratio's en Correlaties.

Het tweede deel van dit onderzoek is kwalitatief. Daar komt de informatie vooral uit het notariaatsarchief van Caillie. Farasyn schreef dat notaris Anthone Rycx gespecialiseerd was in het opmaken van zeeprotesten. Hij zou er duizenden opgemaakt hebben. Daarnaast was Rycx zeker niet de enige notaris die zeeprotesten opmaakte, dus zijn dat er nog veel meer.⁷⁸ Er moest dus een selectie gemaakt worden en dat werd gedaan via de 154 scheepsongevallen die in de overzichtslijst stonden. Die werden dan met de bestanden van het VVFO samengelegd waarin schepen gelinkt worden met notaris aktes, waarna deze masterproef die naast een lijst legde, waarin de aktes gelinkt worden aan de online kopieën van Familysearch. Van de 154 schepen zijn er slechts vijftig in de VVFO lijst teruggevonden die samen goed zijn voor 217 aktes. Van de 217 aktes zijn 151 relevant, zij hebben betrekking op de ongevallen of hun gevolgen. 66 aktes hebben geen betrekking op de ongevallen of hun gevolgen of zijn niet afgewerkt en deze zijn dus irrelevant.

Om deze twee onderdelen van het onderzoek te analyseren is deze masterproef in drie delen opgedeeld. Een eerste hoofdstuk draait om de analyse van de scheepsongevallen. Centraal staan daar de soorten scheepsongevallen, hun locatie alsook de oorzaken ervan. De locatie van de scheepsongevallen wordt hierin meegenomen omdat deze meer informatie bieden wanneer de *'Gazette van Gend'* geen gegevens geeft over de oorzaken.⁷⁹ Het tweede hoofdstuk analyseert de evolutie doorheen de tijd. Daarbij kijkt het onderzoek naar de samenhang tussen het aantal scheepsongevallen en het aantal inkomende schepen. Vervolgens deel het onderzoek de periode van 23 jaar opgedeeld in negen fases om een contextuele verklaring te geven voor de evolutie van het aantal scheepsongevallen. Het laatste hoofdstuk draait dan om het tweede deel van het onderzoek: de gevolgen van het scheepsongeval. Dat hoofdstuk wordt opgedeeld in drie subhoofdstukken. Het eerste behandelt de gevolgen voor het schip zelf, een tweede analyseert de consequenties voor de bemanning en het laatste subhoofdstuk wordt gewijd aan de invloed van het scheepsongeval op de lading.

Het samenspel van het kwantitatief en kwalitatief onderzoek schets een volledig beeld van de scheepsongevallen in Oostende. Zo tracht deze masterproef duidelijk de soorten scheepsongevallen, de oorzaken en de evoluties van de scheepsongevallen doorheen de tijd en de gevolgen van de maritieme

⁷⁸ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

⁷⁹ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen: rubriek oorzaak scheepsongevallen.

ongevallen te schetsen. Het onderzoek houdt daarbij rekening om dit geheel in Westerdahls maritieme cultuurlandschappen te plaatsen.

2. Analyse van de scheepsongevallen

Dit hoofdstuk behandelt het statistische deel van de scriptie. Het onderzoekt het type scheepsongevallen, de locatie waar het ongeval plaatsvond en tenslotte de oorzaken ervan. De gegevens over scheepsongevallen in de *'Gazette van Gend'* werden opgelijst in Excel. De lijst werd aangevuld met contextinformatie uit de *'Nauwkeurige Beschrijving'* van Jacobus Bowens. Zo ontstond een werklijst met een overzicht van de scheepsongevallen en de beschikbare contextinformatie voor elk individueel scheepsongeval. De beschikbare context bestaat uit de datum van het ongeval, de naam van de kapitein, het soort scheepsongeval, de oorzaak en nog enkele bijkomende gegevens die voor dit hoofdstuk minder van belang zijn.⁸⁰ Uit de werklijst werden de grafieken en tabellen gegenereerd, die de basis vormen voor de analyse van de scheepsongevallen die in dit hoofdstuk aan bod komt.

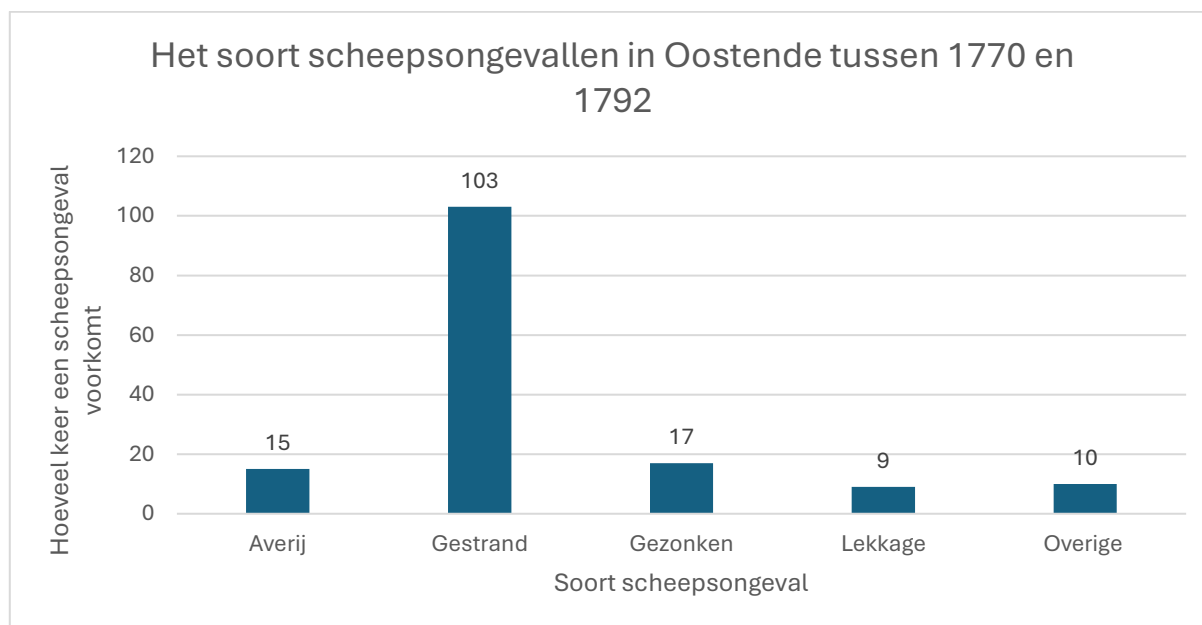
Het is van belang de gehanteerde term *'scheepsongeval'* te definiëren. Voor dit onderzoek zijn dat alle maritieme ongevallen die door toedoen van de natuur zijn veroorzaakt. Ter illustratie: een schip dat strand op een zandbank is een natuurlijk ongeval; een schip dat door te zware winden haar masten moet kappen is een natuurlijk ongeval aangezien de wind hier de beslissende factor is; een schip dat zichzelf met opzet doet stranden om uit handen van kapers te blijven kent een menselijke oorzaak en wordt niet als scheepsongeval beschouwd.

2.1. Soorten scheepsongevallen

De verschillende types scheepsongevallen die voorkwamen in Oostende worden als eerste onderzocht. De *'Gazette van Gend'* rapporteert 154 scheepsongevallen tijdens de periode 1770-1792. Een belangrijk detail is dat het hier gaat om zeilschepen, meestal kleinere handelsschepen (tweemasters), die moeilijk

⁸⁰ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

te manoeuvreren waren. Grote driemasters kwamen minder voor. De verschillende soorten scheepsongevallen zijn in figuur 3 weergegeven.



Figuur 3 Grafiek soort scheepsongevallen, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

2.1.1. Strandingen

Op de grafiek is te zien dat het overgrote deel van de scheepsongevallen een stranding betrof. Een stranding gebeurde wanneer een schip het droge raakte (zandbank, strand...) en daardoor vastliep. 103 van de 154 casussen ofwel ca. 69 procent van de ongevallen bestond uit een stranding. Daarbij moet ook nog vermeld worden dat dit enkel om het soort scheepsongeval gaat. Wanneer later de oorzaken aan bod komen zal blijken dat strandingen ook een oorzaak zijn van de scheepsongevallen.⁸¹ De grafiek toont duidelijk aan dat het grootste deel van de ongevallen met een stranding te maken had.

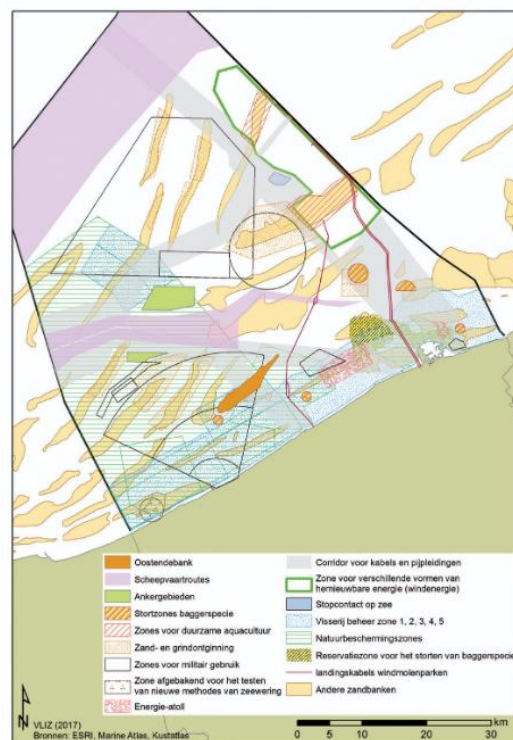
Er werden twee vormen van strandingen opgenomen in de werklijst. De eerste is een normale stranding waarbij het schip op het droge terecht komt. Daar kan het al dan niet terug loskomen en haar reis verderzetten. Van de 103 strandingen vallen er 91 'gewone' strandingen te noteren. De tweede groep, die aanzienlijk kleiner is, bestaat uit schepen die zodanig hard stranden dat zij vernietigd worden en hun reis niet kunnen verderzetten. In de '*Gazette van Gend*' worden deze schepen toepasselijk beschreven als

⁸¹ Cf. infra

‘aan stukken geslagen’ schepen. Met slechts twaalf van de 103 ongevallen vormen zij de minderheid.⁸² Strandingen waren de grootste soort van maritieme ongevallen in Oostende tijdens de onderzoeksperiode.⁸³

De grote hoeveelheid strandingen valt te verklaren door de bijzondere toestand van de Oostendse haven. Oostende had te maken met een viertal grote problemen die werden veroorzaakt door de natuurlijke maritieme omgeving. Een eerste en belangrijkste hindernis waren de zandbanken die de toegang tot de haven bemoeilijkten. Ten tweede lag de haven onbeschut waardoor zij onderhevig was aan stormen. Een gevaarlijke onderstroom voor de haveningang vormde een derde probleem. Tenslotte was de haven ook onderhevig aan verzanding, deels door de vorige twee problemen veroorzaakt.⁸⁴ Voor de strandingen zijn vooral de zandbanken en de verzanding van de haven de grote boosdoeners.

Figuur 4 geeft de Vlaamse Banken weer. Dat zijn een strook zandbanken die voor de hedendaags Frans-Vlaamse; Belgische en Nederlandse kusten liggen ruwweg van Grevelingen tot de Scheldemonding.⁸⁵ De belangrijkste voor dit onderzoek zijn de Oostendebank (in het oranje aangeduid op de kaart) en de Stroombank die juist onder de Oostendebank ligt. Zij vormen een eerste hindernis dat een binnenvarend schip tegenkomt.⁸⁶



Figuur 4 Afbeelding Vlaamse Banken, bron: Vlaams Instituut voor de Zee, *De Grote Rede*, 45 (Oostende: Vlaams Instituut voor de Zee, 2001), 34.

De banken waren gevaarlijk omdat ze nog niet accuraat in beeld werden gebracht, met als gevolg dat alleen ervaren zeelui die het gebied goed kenden de Oostendse haven veilig

⁸² Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen: 12/12/1770; 24/08/1771; 27/05/1774; 03/05/1776; 27/08/1778; 13/12/1778; 25/11/1779; 22/12/1779; 25/09/1781; 20/10/1782; 17/11/1782; 11/09/1792.

⁸³ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen; Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1770-1792.

⁸⁴ Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 50; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 24-28; Parmentier, ““In the Eye of the Storm”, 68; Parmentier, “Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783”, 207.

⁸⁵ Serie, *Wij en de Vlaamse Banken*, 14-15.

⁸⁶ Serie, *Wij en de Vlaamse Banken*, 31.

konden bereiken. De eerste nauwkeurige kaart van de Vlaamse Banken werd pas in 1801 door Charles-François Beautemps-Beaupré (1776-1854) getekend.⁸⁷ Vanuit Oostende werden geen initiatieven genomen om het zandbankencomplex in kaart te brengen. Om Oostende te bereiken moesten kapiteins varen ‘op het zicht’ en een beroep doen op de Brugse torens (de Bruggelynghen) en de kerktorens van de kuststeden waaronder dus ook die van Oostende. ’s Nachts werd de haveningang aangeduid door een reeks boeien, een aantal stenen torentjes waarop hooi werd verbrand, vooraleer er in 1772 een vuurtoren werd opgetrokken.⁸⁸ Die kwam er na vele protesten en klachten van zowel Oostendse ambtenaren, Brusselse politici en van handelaars en kapiteins die schade opliepen aan hun schepen of verongelukten in de omgeving van de Oostendse haven.⁸⁹ Kapiteins of schippers voeren dikwijls op de boeien af, maar verongelukten toch omdat deze de havenmond aanduidden en dus niet de zandbanken zelf.⁹⁰ De genomen maatregelen om de haven toegankelijker te maken hadden vooral betrekking op de havenmonding en niet op de zandbanken. Ten gevolge bleef Oostende een gevaarlijke en moeilijk bereikbare haven, zelfs in haar hoogdagen.⁹¹

Omdat er geen infrastructuur was om de banken te trotseren had een schipper twee keuzes. Ofwel voer hij op eigen houtje naar Oostende, ofwel nam hij een loods in dienst. Voor de aanvang van de onderzoeksperiode (1770-1792) was de Oostendse loodsenvoorziening beperkt. Het korps bestond uit zeven loodsen en een aantal kleine bootjes. Vanaf 1771 werd het loodsenkorps uitgebreid naar twaalf man en werd het opgedeeld in twee brigades. De eerste bleef op zee en begeleidde de schepen naar de haven. Een tweede bleef aan land en leidde schepen naar open zee. Vanaf 1772 werd een loodsenkorvet te water gelaten zodat de brigades langer op zee konden blijven.⁹² Deze uitbreidingen waren onderdeel van de reeks havenverbeteringen die hierboven al werden besproken. De verbetering van het loodsenkorps kwam er vrij laat. Ter vergelijking: de haven van Duinkerke, waarvan de ingang ook door de

⁸⁷ Vlaams Instituut voor de Zee, *De grote rede*. (Vlaams Instituut voor de Zee, 2001), 45:34.

⁸⁸ Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 55.

⁸⁹ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 67-68.

⁹⁰ Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 55.

⁹¹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 28-31.; Arne Hanson, ‘De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.’ (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 12.

⁹² Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 67.

Vlaamse Banken belemmerd werd, breidde hun loodsenkorps al in 1728 uit met een korvet dat permanent ter zee bleef.⁹³

Niet iedereen een Oostendse loods in dienst. Veel schippers namen lokale vissers of zeelieden aan boord die dienstdeden als loods. Ze maakten ook gebruik van buitenlandse loodsen uit Duinkerke of Groot-Brittannië. Wanneer het aantal inkomende schepen in Oostende sterk toenam, werd het loodsenkorps nogmaals uitgebreid met nog een extra korvet. Desondanks was dit niet genoeg en bleven meer en meer buitenlandse loodsen naar Oostende komen, wat voor ontevredenheid zorgde bij de Oostendse loodsen in 1780. De buitenlandse loodsen en vissers werden namelijk beter betaald dan de officiële loodsen en velen binnen het korps dachten eraan het korps te verlaten, maar door een officieel decreet vanuit Brussel werd dit praktisch onmogelijk gemaakt. De groei van Oostende was een gevolg van een reeks externe oorlogen. De Oostendenaren waren er zich van bewust dat wanneer zij eindigden de drukte weer zou afnemen. Het loodsen decreet stelde dan ook dat wie het korps verliet tijdens de oorlogsperiode erna niet meer welkom was. Dat hield de loodsen tegen om het korps te verlaten.⁹⁴

De uitbreiding van het loodsenkorps wilde niet automatisch zeggen dat de kust veilig was voor onervaren schippers. Het gebied rond Oostende bleef onbekend terrein voor hen door de evoluerende zandbanken. Later, bij de bespreking van de oorzaken van de scheepsongevallen, valt op dat loodsen soms zelf fouten maakten waardoor een schip kon stranden.⁹⁵ Vreemde loodsen waren soms ook overmoedig. In het voorbeeld van de *Triton*, kapitein Herman Helmers, kwam het schip door de Vlaamse Banken met een Duinkerkse loods. Wanneer een Oostendse loods aangeboden werd, werd deze door zijn Duinkerkse collega afgewezen. De Duinkerkse loods kende de haven echter minder goed dan hij zelf dacht en strandde de *Triton* naast de haven na een bijna aanvaring met een ondiep scheepswrak.⁹⁶ Dit illustreert dat ondanks de verbetering van het loodsenkorps of het gebruik van vreemde loodsen, de Vlaamse Banken een gevaar bleven voor al degene die hen trotseerden. Ten slotte kon ook niet iedereen zo'n loods

⁹³ Christian Pfister, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, with Pierre Deyon (Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1985), 44.

⁹⁴ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

⁹⁵ Cf. infra

⁹⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 25 januari 1782.

aan boord nemen wat ervoor zorgde dat veel kapiteins op eigen houtje door de Vlaamse Banken voeren, al dan niet met een noodlottig gevolg.⁹⁷

Eenmaal een schip de Vlaamse Banken getrotseerd had, was het gevaar nog niet geweken omdat de haven aan verzanding leed. Dat was het gevolg van een grotere toename van zand bij vloed dan dat er een afname was bij eb. Oostende had ook last van zeestromen en lag onbeschut voor stormen wat de toevoer van overtollig zand nog sterker beïnvloedde. Samenvattend: Oostende was een ondiepe haven en dusdanig ook sterk onderhevig was aan de getijden met een verschil van 3,5 tot 4 meter tussen eb en vloed.⁹⁸ Oostende was een getijdenhaven.⁹⁹

Er werden een aantal oplossingen bedacht voor het verzandingsprobleem, maar deze bleven eerder rudimentair en/of zorgden meestal voor nieuwe problemen. Een eerste oplossing waren spoelpolders en spuisluizen. Dijken werden doorgestoken en de omliggende polders werden blank gezet. Dat water werd dan aan de hand van spuisluizen de havengeul ingevoerd tijdens laagwater. Zo kwam er meer stroom te zitten op de havengeul en werd er meer zand terug richting zee gespoeld.¹⁰⁰ Het probleem hierbij was dat de polders met der tijd zelf verzanden wat ervoor zorgde dat deze oplossing haar effectiviteit verloor.¹⁰¹ Pas in 1810 werd een grote spuikom gebouwd die effectiever bleek. De bouwopdracht werd in 1803 door Napoleon goedgekeurd.¹⁰²

De tweede oplossing was het bouwen van staketsels in het verlengde van de havengeul, het ooster- en westerhoofd. Deze weringen werden in zee getrokken en zorgden ervoor dat zand werd tegengehouden. Het westerhoofd werd naar buiten afgebogen om het overtollige zand vanuit zee tegen te houden. Ter hoogte van die buiging bleef het zand echter liggen waardoor daar een zandbank gevormd werd. Deze werd door de Oostendenaren de *Roggeplaet* genoemd.¹⁰³ De *Roggeplaet* zelf was ook

⁹⁷ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

⁹⁸ Raymond Vancraeynest, “‘Grote’ Koopvaardij schepen in de haven van Oostende Historisch bekeken.”, *De Plate: Tijdschrift Heemkundige Kring “De Plate”* (Oostende), 2002, 107.

⁹⁹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 24.

¹⁰⁰ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 24.

¹⁰¹ Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 51; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 24-28.

¹⁰² Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 53.

¹⁰³ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 28; Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 51.

onderhevig aan de verschillende zeestromen en aan de getijden, waardoor deze bijna dagelijks van vorm veranderde, wat de ingang van de haven nog gevaarlijker maakte.¹⁰⁴ Wat bedoeld was als een oplossing voor de verzanding zorgde ervoor dat er een zandbank ontstond aan de havenmonding.

Er werden dus twee oplossingen gehanteerd om de verzanding tegen te gaan en beide oplossingen zorgden voor nieuwe problemen. De reden waarom er geen uitvoerigere oplossingen kwamen, kwam door het feit dat ingenieurs toen technisch niet in staat waren er iets aan te doen. Men zag de verzanding als een natuurverschijnsel, een vanzelfsprekendheid, waar niets aan gedaan kon worden. Bovendien was er in die tijd meer aandacht voor de haveninfrastructuur in plaats van de haventoeegang.¹⁰⁵ Pas met de komst van baggerschepen in Oostende rond 1880 werd het probleem van de verzanding opgelost.¹⁰⁶

De toegangsweg tot de haven was zeer gevaarlijk door een combinatie van verschillende factoren zoals de zandbanken, de verzanding van de haven en de altijd veranderende *Roggeplaet*. Dat leidde vaak tot scheepsongevallen en strandingen op weg naar de haven.¹⁰⁷ Deze problemen werden opgelost door de bouw van infrastructuur en een loodsenwezen. Dit is de wisselwerking tussen de zee en de mens van Christer Westerdahl die hier tot uiting komt. Via die infrastructuur proberen de Oostendenaren de zee te beheersen. Het loodsenwezen is het punt waar maritieme ervaring, kennis en traditie samenkomen met de factoren en actoren die de zee op de mens afstuurt.¹⁰⁸

2.1.2. Overige ongevallen

Op figuur 3 hebben de andere soorten scheepsongevallen een veel kleiner aandeel dan de strandingen.¹⁰⁹ Het betreft waarschijnlijk geïsoleerde incidenten.¹¹⁰ Dat komt het duidelijkst voor bij de categorie

¹⁰⁴ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793.

¹⁰⁵ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 68-71.

¹⁰⁶ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 24; Vancraeynest, "'Grote' Koopvaardijsschepen in de haven van Oostende Historisch bekeken.", 107.

¹⁰⁷ Arne Hanson, 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 14. Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 24.

¹⁰⁸ Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 8.

¹⁰⁹ Figuur 3.

¹¹⁰ Arne Hanson, 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 14.

gezonken schepen, met zeventien van de 154 casussen.¹¹¹ Daar zijn vijf schepen met een uitzonderlijk verhaal dat de moeite waard is om te bespreken. De eerste drie schepen: *Helena*, kapitein Geert Cuyper; *Maria Theresia*, kapitein Jacob van Gelve; *Leeuwerk*, kapitein Pieter Lambert. Deze schepen waren een dag voor hun ongeval (18 oktober 1780) uitgevaren, maar de negentiende moesten zij terugkeren door tegenwind. Op zich geen uniek gebeuren, dit kwam vaker voor.¹¹² De drie schepen hadden wel te maken met hevig weer waardoor zij alle drie tegen palen of pijlers in de haven botsten. Zij zonken op dezelfde dag, kapitein Jacob van Gelve heeft daarbij het leven gelaten. Dit zijn de enige casussen in de overzichtslijst scheepsongevallen 1770-1792 waarvan de schepen tegen de havenpalen zijn gevaren. Dat dat voor alle drie op dezelfde dag gebeurde maakt gegeven nog uitzonderlijker. Meer informatie over deze ongevallen verschaft de '*Gazette van Gend*' niet. Er bestaat wel een notariaatsakte van de *Helena* die nogmaals bevestigt dat het schip zonk door tegen de palen te varen, maar dat de bemanning wel in veiligheid kwam.¹¹³

De twee andere schepen zijn ook het vermelden waard. *Vlieger*, kapitein Cornelis van Kall en *Stad Aurick*, kapitein Pieter Kanne. Deze twee schepen zonken op 20 oktober 1785 voor de kust van Oostende. Een zware storm teisterde de Vlaamse kust en het eerste schip verging met man en muis; bij het tweede konden enkele matrozen en een kind gered worden.¹¹⁴ Opnieuw zijn dat twee schepen die op dezelfde dag zinken en op dezelfde avond. Dat komt weinig voor in de overzichtslijst, wat nogmaals bevestigt dat ook deze twee schepen eerder geïsoleerde gevallen waren.

De zandbanken, ondieptes en verzanding verklaren waarom schepen met lekkages de haven binnenkwamen. Doordat er zo weinig lekkages voorkwamen in de lijst, slechts negen, toont nogmaals aan dat de scheepsongevallen eerder uitzonderingen waren dan de norm.¹¹⁵ Dit toont nogmaals aan dat strandingen niet louter een soort scheepsongeval waren maar ook een oorzaak ervan kon zijn, zoals uitvoeriger aangetoond wordt in subhoofdstuk 2.3..

¹¹¹ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen: 01/01/1770; ../02/1770 (exacte datum niet gekend); 22/04/1770; ../04/1770 (exacte datum niet gekend); 06/01/1775; 19/10/1780; 19/10/1780; 19/10/1780; 30/03/1781; 19/09/1782; 30/12/1782; 29/06/1785; 20/10/1785; 20/10/1785; 31/01/1790; 24/12/1791.

¹¹² Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 23 oktober 1780.

¹¹³ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 20 oktober 1780.

¹¹⁴ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 24 oktober 1785.

¹¹⁵ Figuur 3.

Heel wat schepen kwamen met averij ofwel met schade de haven binnen. Het uitzonderlijke hier is dat de schade aan deze schepen niet een gevolg zijn van een ongeval, maar hier als type voorkomt.¹¹⁶ Deze averij bestond meestal uit het verlies van het roer, het afbreken van de masten en/of de tuigage. Op zich was schade aan een schip niet zo uitzonderlijk en, zoals in het derde hoofdstuk aan bod komt, was Oostende voorzien van infrastructuur om schepen op te kalefateren. Het feit dat deze vijftien schepen averij opliepen als specifiek ongevalstype toont opnieuw aan dat overgebleven categorieën eerder uitzonderlijk waren.¹¹⁷

De laatste categorie op de grafiek in figuur 3 zijn de overige scheepsongevallen. Een verscheidenheid aan ongevallen die niet onder de andere noemers geplaatst kon worden. De meest interessante voor dit onderzoek zijn drie schepen die vastvroren in het ijs. Ondanks dat het hier om slechts drie van de 154 schepen gaat, is dit het voorbeeld dat de zeven andere scheepsongevallen meer geïsoleerde incidenten waren. Drie vissersschepen geraakten vastgevroren in het ijs in de havengeul.¹¹⁸ In de maanden januari en februari van het jaar 1776 vroom het enorm hard waardoor de haven van Oostende toevroom. Deze rapportering van de *'Gazette van Gend'* toont de schade en gevolgen van deze vrieskou aan:

'De aenhoudende strenge koude en sterke vorst heeft onze Haeve niet alleen onbruikbaar gemaakt voor de Schipvaerd, maer het ys, op onze Rheede by een gerot zynde, belet zelfs aen alle Schepen den Ingang, die meest gesloten is, te naederen. Twee onzer Visschers-Schuyten zitten in het midden van het ys vast, zonder dat men hun kan ter hulpe komen: by middel van de Lonk-Buyzen ziet men hun gedurig arbeyden, om daer door te geraeken. Eene derde, die ook vast geraekt was, doch zoo verre niet, is gered geworden. Aen den gewoonen Oversteek is eene houtene Brugge over het ys gemaakt, waer door onze Borgerye tot die wandeling aengelokt word, dewyl'er in het midden van de Haeve op het gemeld ys Wafelen en Koeken

¹¹⁶ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

*gebakken worden. In het jaer 1740. En in andere jaeren van's menschengheugen heeft het alhier zoo sterk niet besloten geweest.*¹¹⁹

Hier beschrijft de *'Gazette van Gend'* hoe uitzonderlijk deze situatie was. Het ijs moet wel heel dik geweest zijn dat er houten bruggen op konden gebouwd worden en dat er wafels en koeken op gebakken konden worden. Al even uitzonderlijk was dat de burgerij van de gelegenheid gebruik maakte om op het ijs te wandelen. De *'Gazette van Gend'* benadrukt de uitzonderlijkheid van de situatie. Sinds 1740 had het niet meer zo gevroren of is het ijs niet zo dichtgevroren.

Jacobus Bowens bericht in zijn *'Nauwkeurige beschryving'* uitvoerig over deze gebeurtenis:

*'Den Wind alsdan ten Oosten draeyende begonst de vorst dagelyks zoo zeer te klimmen, dat alle de Wateren toevroozen, en op den 26, 27 en 28 de koude onverdraegelyk wierd, door welken aenhoudende vorst met eenen gestadigen Oosten-Wind de Haven t'eenemael toevroos, en van den 30 January tot op de 4 February door menige menschen van het ponton gat tot aen het kleyn overzet over en weer is gegaen geweest, 't gene ik zelve op den 31 January 's naermiddags ten vier ueren gedaen heb, zonder vreeze van het alderminste gevaer, gemerkt het Ys op de minste dragt acht duymen dik was, het gene ik zelve nauwkeuriglyk heb afgemeten. [...] Eenem liefhebber had in het midden van d'Haven op het Ys eene Tente gesteld, waer agter hy koeken bakte [...] Men heeft geen gheugen dat d' Haven t'zedert het jaer 1709 aen het ponton-gat heeft toegevrozen geweest, en 't gene aldermeest onze verwondering verdient, is dat men in het jaer 1740, niet tegenstaende den fellen vorst, nogtans over d'Haven niet heeft konnen gaen.'*¹²⁰

Bowens geeft een ooggetuigenis van de evenementen die in de *'Gazette van Gend'* beschreven staan. Hij heeft het niet alleen over het koude jaar 1740, maar zegt dat het geleden is van 1709 dat de haven nog zo toevroor. Net zoals de *'Gazette van Gend'* vermeldde hij dat het ijs dik genoeg was om op te lopen en

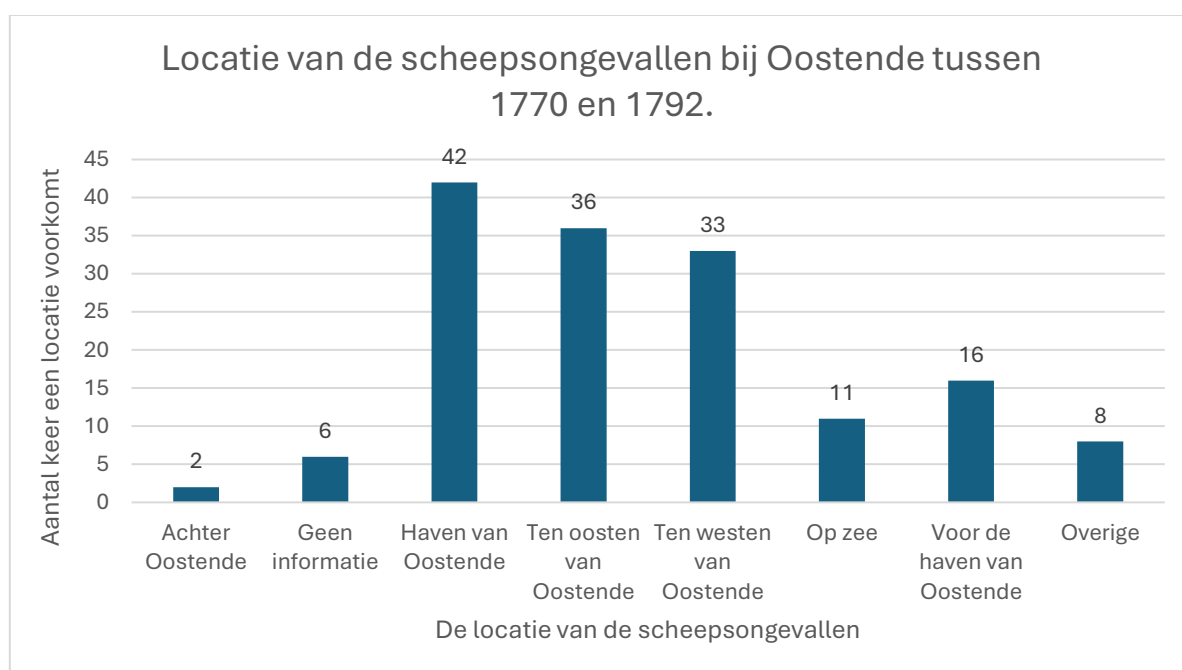
¹¹⁹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1 februari 1776.

¹²⁰ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 150-151. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

dat er koeken en wafels werden gebakken. Bowens heeft ook de dikte van het ijs gemeten, waarschijnlijk in zijn hoedanigheid als schepen van de stad.¹²¹ Dat wilt dus zeggen dat het vastvriezen van schepen niet enkel uniek is voor de onderzochte periode, maar ook op veel langere termijn. Voor de zeven andere scheepsongevallen is er te weinig informatie in de *'Gazette van Gend'* en de andere bronnen om ze in detail te bespreken.

2.2. Locatie van de scheepsongevallen

De locatie van de scheepsongevallen vormt het tweede aspect van dit onderzoek. Deze zijn aan de hand van de overzichtstijl scheepsongevallen 1770-1792 in een grafiek gegoten in figuur 5.



Figuur 5 Grafiek met de locatie van scheepsongevallen, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1770-1792.

Zoals op de grafiek af te lezen valt, gebeurden 42 van de 154 ongevallen in de haven zelf. 106 ongevallen gebeurden buiten de haven en voor zes ongevallen verschaften de bronnen geen informatie met betrekking tot hun locatie.¹²² De overgrote meerderheid van de scheepsongevallen vonden plaats buiten

¹²¹ August, s.v. "Bowens (Jacques)", 899.

¹²² De categorie 'overige' is een samenraapsel van scheepsongevallen die rond de haven plaatsvonden, maar waarvoor geen exacte plaatsbeschrijving gegeven werd. Deze scheepsongevallen vonden wel degelijk plaats buiten de haven van Oostende.

de haven van Oostende. Als eerste worden de ongevallen in de haven van Oostende bestudeerd. In tweede instantie ligt de focus van het onderzoek op de ongevallen buiten de haven.

2.2.1. Binnen de haven van Oostende

De verzanding van de havenbodem zal hier zeker een rol gespeeld hebben. Doordat Oostende een getijdenhaven was en de bodem door verzanding ondiep was, konden grotere schepen tijdens periodes van eb de haven niet binnenvaren omdat er te weinig diepgang was. Doordat de getijdencyclus ook geen volledige dag inhoudt (ca. 12u en 25 minuten) veranderde dat punt ook dagelijks, wat voor nog meer moeilijkheden zorgde.¹²³ Het waren vooral de schepen die van verdere bestemmingen kwamen die geen zicht hadden op de getijdenwerking van de dag. Een voorbeeld hiervan is het schip *Stad Brussel* (kapitein onbekend): *‘Het schoon Westindisch Schip de Stad Brussel heeft het ongeluk gehad van uyt den Kom gaende aen den grond vast te raeken: het Schip ligt met veel water om verre geslagen, en men arbeyd met alle vlyt, om het zelve te redden’*.¹²⁴ Het citaat toont aan hoe een groter schip haar tijdslot miste en daardoor kapseisde in de haven. Opnieuw speelden de gebrekkige maatregelen van de Oostendenaren voor de verzanding een grote rol.

De verzanding bracht nog een ander probleem met zich mee. Wrakstukken bleven juist boven of juist onder het water steken. Dat blijkt uit een zeeprotest uit het notariaat van Caillie: *‘[...] en het schip reght inde haven te brengen meenden dan de baakens deser haven te sien maar saeghen te laet dat het de masten van een vrack waeren en liepen alsoo op strand beoosten deser haven [...]’*.¹²⁵ Dit citaat spreekt opnieuw van de *Triton*, die hiervoor al kort werd besproken. Door de onduidelijkheid van de havenlichten en de verzanding, waardoor het wrak boven water bleef steken, moest de *Triton* wenden en strandde het in de haven. Dit citaat toont opnieuw de negatieve effecten van de verzanding voor de haven van Oostende en waarom zoveel schepen in de haven zelf moeilijkheden hadden.

¹²³ Voor meer informatie naar de getijden zie: Björn Van de Walle en Jan Seys, “Het mysterie van het getij”, *De Grote Rede* (Oostende), 2002.

¹²⁴ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 22 mei 1780.

¹²⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25. februari 1782, 25 januari 1782.

Tenslotte was er ook het gevaar van de *Roggepleat* aan de ingang van de haven. In zijn rapport over de gevaren van de haven van Oostende schrijft Thomas de Grysperre dat dit een zeer verraderlijke bank is. Verschillende stromingen uit het binnenland (rivieren, kreken en kanalen) botsen met de stromingen vanuit zee. Bijkomend botsten de wind die van zee kwam en de wind die vanuit het binnenland waaide met elkaar en dat zorgde ervoor dat de Roggeplaet nooit dezelfde vorm of ligging had. Dat maakte die bank uitzonderlijk gevaarlijk, zelfs voor ervaren schippers.¹²⁶ Er is ook een voorbeeld in de '*Gazette van Gend*' waarin de *Jongen Pieter*, kapitein Gerrit Borst over de *Roggeplaet* voer en daardoor zijn roer kwijtraakte waardoor het schip stuurloos in het water kwam te liggen.¹²⁷ De verzanding van de haven was dus een zeer groot probleem.

De grote concentratie aan schepen in de haven zorgde voor bijkomende gevaren. In een volgend hoofdstuk wordt de exponentiele toename van het aantal schepen in de haven verder toegelicht.¹²⁸ Zoveel schepen dicht bij elkaar in een haven die daar nog niet op voorzien was, zorgden voor heel wat ongevallen in de haven zelf. Omdat de dokken volzet waren moesten schepen aanmeren in de havengeul, de ingang van de haven. Daardoor lagen zij tegen elkaar en blokkeerden ze ook gemakkelijk de toegang tot de haven. Volgens onderzoek van Daniel Farasyn, heeft een van de notarissen, Anthone Rycx, duizenden zeeprotesten gemaakt van schepen die in de haven voortdurend tegen elkaar botsten en elkaar in de weg lagen.¹²⁹ Hoewel deze zeeprotesten werden gemaakt, werden die niet in dit onderzoek opgenomen aangezien ze niet in de '*Gazette van Gend*' of Bowens' '*Nauwkeurige Beschryving*' voorkwamen. Daardoor werden hun zeeprotesten ook niet behandeld. Toch is het de moeite dit te vermelden, omdat veel van de scheepsongevallen in de haven van Oostende zelf gebeurden.

¹²⁶ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793.

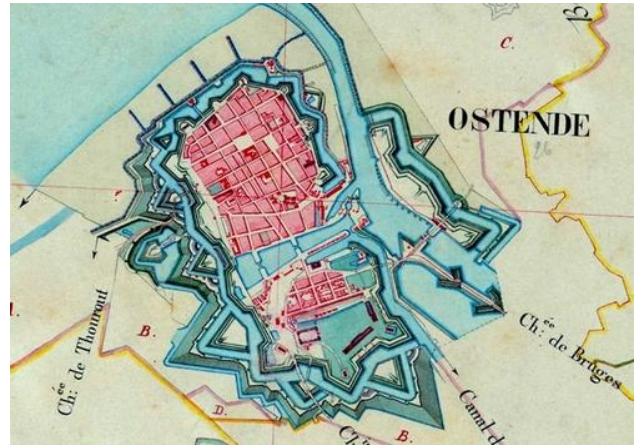
¹²⁷ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1778.

¹²⁸ Cf. *Infra*.

¹²⁹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

2.2.2. Buiten de haven van Oostende

Onder de noemer haven van Oostende valt alles vanaf de opening van de havengeul. Alles daarbuiten ziet dit onderzoek als buiten de haven van Oostende. Zoals de grafiek aantoont gebeurde het merendeel van de scheepsongevallen buiten de haven¹³⁰ Dat is ook logisch aangezien hiervoor al werd vastgesteld dat de toegang tot de haven uitzonderlijk moeilijk was.



Figuur 6 Kaart van Oostende eind-achttiende eeuw, bron: website onroerend erfgoed van de Vlaamse overheid, Historische stadskern van Oostende, 19 februari 2016, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/140010>.

Ook hier speelde de lage diepgang van de haven een grote rol. Schepen die voor Oostende arriveerden bij laagwater moesten op de Rede wachten. Dat was een onderwatergeul die diep genoeg lag zodat ze een ideale plek vormde voor schepen om veilig tussen de Vlaamse Banken te kunnen wachten wanneer het weer

kalm was.¹³¹ Als het weer omsloeg, dan lagen deze schepen onbeschut op zee. De Noordzee staat gekend om haar stormen en wanneer een schip op de Rede lag kon het van zijn ankers geslagen worden.¹³² Dat betekent dat een schip loskwam van haar ankerplaats en onderhevig was aan de grillen van het weer en de stromingen. Als gevolg daarvan strandden veel schepen rond de haven van Oostende respectievelijk ten oosten en ten westen van de haven. Een voorbeeld hiervan is de *Grote Estafette* van kapitein de Gand. Het schip lag in april 1780 op de rede in afwachting van een loods. Tijdens het wachten brak een storm uit en door haar onbeschutte ligging sloeg het schip van haar ankers waarna het strandde ten oosten van de haven van Oostende.¹³³ Dit schip was slechts één van de vele ongevallen die gebeurden rond Oostende.

134

¹³⁰ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

¹³¹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 111; Serie, *Wij en de Vlaamse Banken*, 31.

¹³² Lamb en Frydendahl, *Historic Storms of the North Sea, British Isles and Northwest Europe*, 3.

¹³³ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 5 april 1780.

¹³⁴ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

Naast de onvoorspelbare weersuitbarstingen had de kuststrook van Oostende te maken met de schuurstroming. Daardoor moesten kapiteins niet enkel rekening houden met zandbanken, de lage diepgang van de haven en het weer, maar ook met de stroming rond de haven. Het vergde dus heel wat ervaring en inspanning voor een kapitein om de haven binnen te varen.¹³⁵ Deze stroming zorgde ervoor dat schepen soms de havengeul misten waardoor ze naast de haven terecht kwamen. Dat werd zodanig problematisch dat veel schepen strandden tussen het westerhoofd en de zeewering op het strand. De plek lag bezaaid met wrakstukken, brokstukken en aangespoeld tuigage van vergane of gestrande schepen. De Oostendenaren noemden deze plek de *Vuylpotshaven*.¹³⁶ Ook in de '*Gazette van Gend*' kwam het voor dat één van de schepen daar strandde. *Vriendschap*, kapitein Carsten Radloff, was op weg van Lubeck naar Bordeaux. Op 6 november 1780 moest die in Oostende schuilen voor stormweer. Bij het binnenvaren raakte het schip uit koers en strandde het in wat de lokale bevolking de '*Vuylpotshaven*' noemde.¹³⁷

De moeilijke haventoeegang zorgde er niet enkel voor dat schepen naast de haven terechtkwamen, maar ook voor de haven gebeurden er scheepsongevallen. Niet alle schepen konden de Rede veilig bereiken. Daarnaast bleef de *Roggeplaet* in de weg liggen voor schepen die vanaf de Rede de haven wilden binnenvaren.¹³⁸ Toch zijn er maar weinig schepen die voor de haven verongelukten wat een indicatie kan geven voor de oorzaken van de ongevallen: het weer en de stroming; en hoe zij een invloed uitoefenden op de locatie van het scheepsongeval.¹³⁹ Zo kan ook omgekeerd geredeneerd worden en kan de locatie de aanwijzing zijn voor de oorzaak van het scheepsongeval: een scheepsongeval waarvan de oorzaak niet opgegeven is kan via de locatie toch bepaald worden, maar dat wordt later besproken.¹⁴⁰

Tot slot zijn de twee schepen die achter Oostende verongelukten een bijzonder geval. Doorheen deze eerste analyse werd er continu gekeken naar de relatie tussen Oostende en de zee. Oostende was echter ook verbonden met het binnenland via het kanaal Brugge-Oostende. Het is deze connectie tussen het binnenland en de oceaan dat in het kader van Westerdahls maritieme cultuurlandschap een

¹³⁵ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 28.

¹³⁶ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 59.

¹³⁷ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 9 november 1780.

¹³⁸ Cf. Supra.

¹³⁹ Figuur 5.

¹⁴⁰ Cf. Infra.

transitpoint wordt genoemd.¹⁴¹ Dat kanaal monde in Oostende uit aan het Sas van Sleykens, een reeks sluizen die het kanaal met de haven verbond.¹⁴² Doorheen de geschiedenis is het Sas van Sleykens meerdere keren beschadigd en herbouwd geweest, maar de overschotten van de oudere sassen bleven daar onderwater liggen, waar ze een gevaar vormden voor de schepen die naar het binnenland gingen of naar Oostende kwamen.¹⁴³

2.3. Oorzaken van de scheepsongevallen

In de vorige delen werden al een aantal oorzaken aangehaald voor de scheepsongevallen zoals strandingen, stormen, vrieskou... In dit onderdeel wordt daar dieper op ingegaan. Voor de oorzaken van de scheepsongevallen werd een grafiek gemaakt met de gegevens uit de *'Gazette van Gend'* en Bowens' *'Nauwkeurige Beschryving'*. Voor 66 van de 154 scheepsongevallen, net niet de helft van de schepen, werd geen informatie gegeven in de *'Gazette van Gend'*. Waarschijnlijk komt dit door het snelle karakter van deze krant. De *'Gazette van Gend'* bestond uit kleine folio's waar veel informatie op kwam te staan. Daarnaast haalde de krant haar informatie uit brieven die verstuurd werden uit de regio's waar het nieuws vandaan kwam, dus ook Oostende.¹⁴⁴ Dat maakte de krant dus afhankelijk van de informatie die vanuit Oostende verstuurd werd. Vooral de naam van het schip was belangrijk voor de handelaars die in Gent gevestigd waren. Zo konden ze actief blijven in Oostende, maar blijven wonen in Gent.¹⁴⁵ De oorzaak van een ongeval speelde hier dus een kleinere rol. Ook in Bowens' *'Nauwkeurige Beschryving der oude en beroemde Zeestad Oostende'* werd weinig tot geen informatie gegeven over de oorzaken van de scheepsongevallen omdat dat ook voor Bowens absoluut geen hoofdzaak was.¹⁴⁶ Om de interpretatie van de gegevens niet onderuit te halen werd bij opmaak van de grafiek geen rekening gehouden met de scheepsongevallen waarvan de oorzaak onbekend is.

¹⁴¹ Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 6.

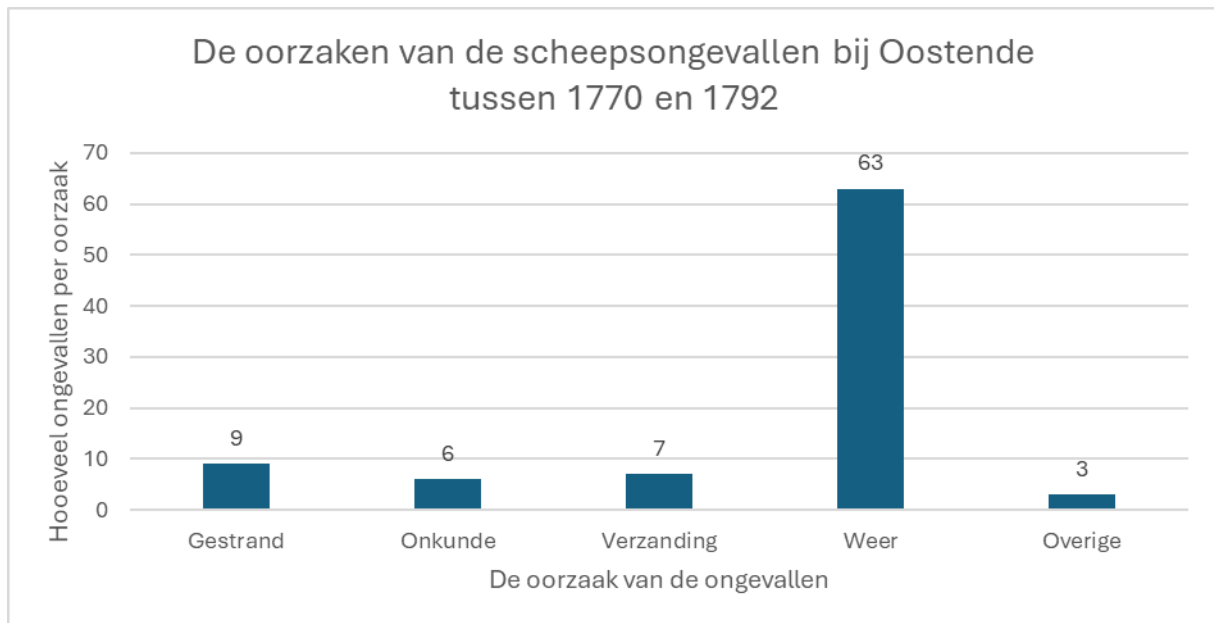
¹⁴² Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 27.

¹⁴³ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

¹⁴⁴ Verstraelen, *De katholieke pers te Gent*, 17-19; Ferdinand Vander Haeghen, *Geschiedenis der Gazette van Gent*. (Vander Haeghen, 1906), 14.

¹⁴⁵ Parmentier, *Het gezicht van de Oostendse handelaar*, 15.

¹⁴⁶ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).



Figuur 7 Grafiek oorzaken van scheepsongevallen, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

De grootste oorzaak van de scheepsongevallen was het weer met 63 van de 88 overgebleven scheepsongevallen. Het grootste deel daarvan kwam specifiek door stormweer want de Noordzee is zeer gevoelig voor stormen.¹⁴⁷ De vlakke kust zorgde er ook voor dat de stad, de schepen in de haven en op zee, onbeschut waren voor de stormen die Oostende teisterden.¹⁴⁸ Hoewel Bowens een eerder beperkt aantal scheepsongevallen vermeld, berichtte hij dikwijls over verschillende stormen of zware ‘*Tempeesten*’ zoals hij ze zelf benoemde.

Samen met stormweer vormde de wind ook een probleem voor schepen. Waaide het te hard of was er tegenwind kon dat nare gevolgen hebben voor een schip dat helemaal afhankelijk was van de wind. Bij slecht weer konden schepen ook verongelukken, het moest niet altijd stormen. Mist verslechterde de visibiliteit op zee, iets dat met de moeilijke haventoeegang ook voor ongevallen zorgde. Tenslotte horen ook de drie schepen die vast geraakten in het ijs hier bij. Het weer is dus een eerste en de grootste categorie van oorzaken voor scheepsongevallen.¹⁴⁹

¹⁴⁷ Lamb en Frydendahl, *Historic Storms of the North Sea, British Isles and Northwest Europe*, IX.

¹⁴⁸ Baetens, “Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende”, 53.

¹⁴⁹ Arne Hanson, ‘De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.’ (Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025), 21.

Zoals reeds vermeld, zijn strandingen niet enkel een soort scheepsongeluk, maar waren het ook oorzaken voor ongelukken. Zij gelden als oorzaak voor de schepen die aan stukken geslagen zijn. Daarnaast strandde niet elk schip door het weer, maar strandde door andere redenen.¹⁵⁰ Hier nauw aan verbonden is de oorzaak verzanding van de haven. Dat zijn schepen die strandden op de *Roggeplaet* bijvoorbeeld. Er zijn ook casussen waarbij schepen door wrakken verongelukten. Door het ondiepe water van de haven bleven scheepswrakken bloot liggen, waardoor zij een obstakel vormden voor inkomende schepen.¹⁵¹ Grote schepen met een lagere diepgang konden de haven enkel betreden bij hoogwater, wanneer ze dat niet deden liepen ze de kans op om op de bodem te stoten zoals de *Stad Brussel* die Bowens beschreef.¹⁵²

De laatste categorie die overblijft is onkunde zowel door kapiteins als door loodsen.¹⁵³ Zonder de nodige ervaring was het bijzonder lastig om de haven binnen te varen. Een voorbeeld hiervan is de *Caren Sophia*, kapitein Halvor Holmes. Hij voer met zijn schip van Engeland naar Oostende. Ter hoogte van Dover nam hij een loods in dienst. Eenmaal aangekomen in Oostende moest het schip op de Rede wachten en gooide er het anker uit. Terwijl ze wachtten brak er een storm uit en de Doverse loods gebod de kapitein zijn ankers te lichten en door te varen naar de haven. Ondanks protest van de kapitein, die het veiliger vond om voor anker te blijven liggen, voer het schip naar Oostende. Daar werd het meegetrokken door de wind en de golven, waarna het schip strandde.¹⁵⁴ De bronnen geven niet weer hoe groot de ervaring van de loods met de Oostendse wateren was. Wat het wel aantoonst is hoe groot zijn invloed was aangezien de kapitein protesteerde, maar uiteindelijk toch zijn ankers lichtte. Het toont ook aan hoe wispelturig de zee was een hoeveel ervaring nodig was om de haven binnen te varen. *Het gebrek aan ervaring* vormt dan ook de laatste categorie van oorzaken voor scheepsongevallen in en rond de haven van Oostende.

Er zijn dus vier grote categorieën van oorzaken te ontwaren uit de grafiek: het weer, strandingen, verzanding van de haven en onkunde van de kapiteins en/of loodsen. Hoewel hier een arbitraire verdeling

¹⁵⁰ Figuur 7.

¹⁵¹ Idem.

¹⁵² Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 22 mei 1780.

¹⁵³ Figuur 7.

¹⁵⁴ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 – 31 december 1779, 15 november 1779.

werd gemaakt van de oorzaken, wilt dat niet zeggen dat zij afzonderlijk voorkwamen. Meestal waren er meerdere oorzaken per scheepsongeval. Bij *de Caren Sophia* lag de fout niet enkel bij de loods, maar ook bij de storm die opstak.¹⁵⁵ Een ander voorbeeld is de *Grote Estafette* die door stormweer de ankers lichte en niet wachtte op een loods om Oostende binnen te varen waardoor ze strandde. Opnieuw een combinatie van stormweer en geen loods aan boord.¹⁵⁶ Ook de *Triton* is een goed voorbeeld van zo'n samenvoeging van oorzaken. Het schip voer in de haven, maar daar lag een wrak. Dat wrak werd aangeduid door lampen, die door de Duinkerke loods als havenlichten werden beschouwd. Te laat besepte de loods dat het een wrak was en liet het schip wenden, waarna het strandde in de haven. Hier dus een voorbeeld van hoe een loods en de verzanding van de haven samenkwamen.¹⁵⁷ Een laatste voorbeeld is dat van de *Goede Verwachtinge van Emden*, kapitein Klaas Ankes de Haan. Het schip kwam in het Kanaal in een storm terecht. Om te schuilen voeren ze naar Oostende. Door de hevigheid van de storm wilden ze de haven binnenvaren ondanks dat ze wisten dat het eb was. Door laagwater was de haven ondiep en stootte de *Goede Verwachtinge van Emden* meermaals over de bodem, waarna het schip uiteindelijk met veel schade strandde in de haven.¹⁵⁸ Hier dus een voorbeeld van hoe een storm en de verzanding in de haven de oorzaken waren van het scheepsongeval. Een scheepsongeval had dus dikwijls meerdere factoren waardoor het ongeval plaatsvond.

2.4. Conclusie

Uit de analyse van de 154 scheepsongevallen vermeld in de '*Gazette van Gend*' aangevuld met de contextuele informatie uit Bowens' '*Nauwkeurige Beschrijving*' tussen 1770 en 1792 blijkt dat een stranding veruit het meest voorkomende scheepsongeval was met 103 van de 154 casussen. Het merendeel van deze ongevallen gebeurden buiten de haven van Oostende met ongeveer 69 procent van

¹⁵⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 – 31 december 1779, 15 november 1779.

¹⁵⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 5 april 1780.

¹⁵⁷ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 25 januari 1782.

¹⁵⁸ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 26 januari 1782.

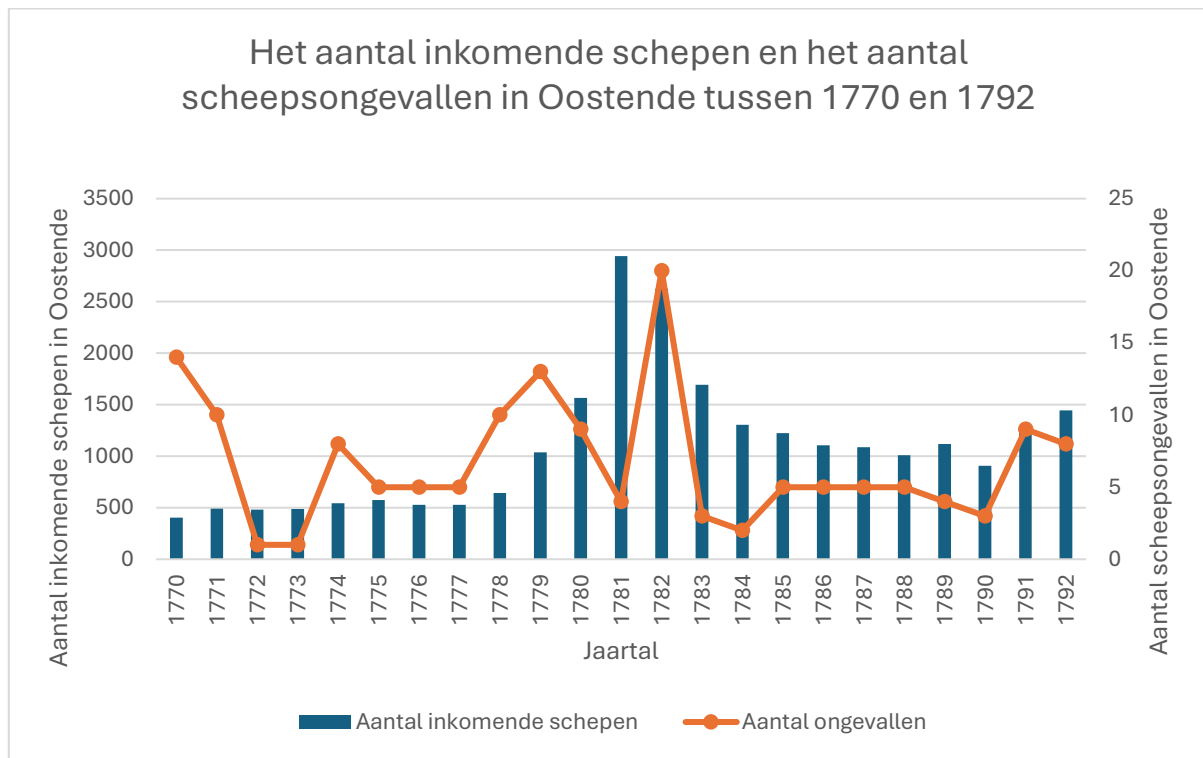
de accidenten. Dat toont aan dat de toegang tot de haven, de overgangszone tussen volle zee en de haven zelf zeer gevaarlijk was. Dat kwam onder andere door de dynamische en verraderlijke zandbanken en ondieptes alsook de *Roggeplaet* die juist voor de havenmonding lag. Een kapitein moest dus continu gefocust zijn op weer, wind, stroming en zijn omgeving om veilig de haven te bereiken. De Noordzee was bovendien zeer gevoelig voor stormweer. Het weer aan de kust in het algemeen vormde de grote oorzaak voor de scheespongevallen. De kennis van loodsen, de toestand van de haveninfrastructuur en de aanwezigheid van maritieme obstakels en de reactie van kapiteins op het slechte weer, speelden een cruciale rol in de maritieme veiligheid van Oostende in de tweede helft van de achttiende eeuw. Al deze factoren tonen aan hoe de mensheid met de maritieme wereld verweven raakt. Scheepsongevallen stonden niet los van de mensen aan boord, de voorzieningen van Oostende en de natuurlijke actoren van de zee. Ze waren samen deel van het Oostendse maritieme cultuurlandschap.

3. Evoluties doorheen de tijd

Nu vastgesteld is welke types scheepsongevallen voorkwamen, hun locatie en ook hun oorzaak, kan een blik geworpen worden op de evolutie van de maritieme ongevallen doorheen de tijd. In dit hoofdstuk wordt gekeken hoe het aantal ongevallen verandert doorheen de periode 1770-1792. Ten eerste wordt gekeken hoe het aantal ongevallen evolueert doorheen de periode. Daarna wordt de misschien logische hypothese ontkracht dat meer schepen automatisch meer scheepsongevallen veroorzaakt. Dat wordt gedaan aan de hand van een Pearson-correlatietest en een ratio van het aantal scheepsongevallen per honderd schepen. Tenslotte wordt aan de hand van zowel kwantitatieve als kwalitatieve analyses gekeken naar een mogelijke verklaring voor de evolutie van het aantal scheepsongevallen in Oostende.

3.1. De samenhang tussen maritieme trafiek en scheepsongevallen

In onderstaande grafiek worden het aantal scheepsongevallen samengelegd met het aantal schepen dat de haven van Oostende binnenvoer.



Figuur 8 Grafiek met aantal inkomende schepen en aantal scheepsongevallen in Oostende tussen 1770 en 1792, bron: *Gazette van Gend*, 1770-1792.

De blauwe kolommen tonen het aantal inkomende schepen in Oostende aan. Daarvoor werden cijfergegevens uit de '*Gazette van Gend*' gebruikt. Bij elke nieuwe jaargang vermeldde de '*Gazette van Gend*' hoeveel schepen er in de haven binnenkwamen. Voor de eerste jaargang (1770) werd volgend verslag uitgebracht: '*In het Jaer 1770. Zyn alhier aengekomen 405. Koopvaerdy-Schepen van verscheyde Natien, dus 19. Meer als in het Jaer 1769*'.¹⁵⁹ Soortgelijke rapporteringen verschenen consistent in elke nieuwe jaargang. Er werd gekozen voor het aantal ingekomen schepen omdat deze gegevens consequent door de '*Gazette van Gend*' worden gegeven, terwijl het aantal uitgaande schepen pas in 1783 verschenen.¹⁶⁰ Daarnaast werd in vorig hoofdstuk aangetoond dat Oostende een moeilijke haven was om te bereiken, waardoor het aantal ingekomen schepen een representatieve dataset geeft voor dit onderzoek.¹⁶¹

De absolute zekerheid van het correct aantal ingekomen schepen is er niet. Zo geeft Bowens over de periode van negen jaar (1769-1778) een lijst met ingekomen schepen die lager lag dan die van de

¹⁵⁹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 7 januari 1771.

¹⁶⁰ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 6 januari 1782.

¹⁶¹ Cf. Supra.

'*Gazette van Gend*'.¹⁶² Het is niet zeker waarom deze cijfers verschillen aangezien de '*Gazette van Gend*' een opsomming maakt van alle genoteerde schepen per jaar. Greta de Vos schreef in haar licentiaat over de havenbewegingen in Oostende dat Bowens enkel grotere schepen meerekende. Er is ook geen verklaring waarom hij dit deed aangezien de '*Gazette van Gend*' grote en kleine schepen meerekende.¹⁶³ Daniel Farasyn hanteerde de cijfers van Bowens en die van de '*Gazette van Gend*' wanneer Bowens' cijfers ontbraken. De cijfers in de '*Gazette van Gend*' zijn echter vollediger waardoor deze doorheen dit onderzoek gehanteerd werden.¹⁶⁴

Het verloop van de blauwe staven beschrijft mooi de historische evolutie en context van de stad op het Europese theater. De eerste jaren, 1770-1778, kennen een laag aantal inkomende schepen. Dat klopt, aangezien Oostende in die periode een kleine en onbelangrijke haven was. Er valt wel een kleine toename van het aantal inkomende schepen op. Dat is, onder andere, het gevolg van het mercantilistisch beleid van de centrale overheid in Brussel, alsook het Oostenrijkse beleid van het investeren in de Oostenrijkse Nederlanden. Door de aanleg van kanalen en tolwegen proberen de Oostenrijkers de handel te stimuleren via Oostende om zo de Nederlandse Republiek te omzeilen.¹⁶⁵

Vanaf 1779 neemt het aantal inkomende schepen toe, hoofdzakelijk als gevolg van de internationale oorlogssituatie die ontstond door de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog (1775-1783). In 1775 scheuren de Dertien Koloniën zich af van Groot-Brittannië. Wanneer de Britten in 1777 een vernederende nederlaag leidden in de slag bij Saratoga (19 september – 17 oktober 1777), werden de Europese mogendheden zich bewust van de militaire slagkracht van de Amerikanen. In 1779 sloot Frankrijk zich aan bij de Amerikanen en verklaarden ze de Britten de Oorlog. Niet veel later sloten de Spanjaarden zich aan bij hun Franse bondgenoten en de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog kreeg een Europees karakter.¹⁶⁶

¹⁶² Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 166-169. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

¹⁶³ Greta de Vos, 'Havenbeweging te Oostende in de tweede helft van de XVIIIe eeuw.' (Onuitgegeven masterproef, Rijksuniversiteit Gent, 1969-1970), 94.

¹⁶⁴ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 65.

¹⁶⁵ Serruys, "The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries", 342; Serruys, "The Austrian Netherlands' Transit Policy and the Port of Ostend: Solving the Crisis of the 'Closure of the Scheldt'", 151-59.

¹⁶⁶ Conway, *The British Isles and the War of American Independence*, 1; Israel, *The Expanding Blaze*, 66-67.

Bowens reageerde in zijn *‘Nauwkeurige Beschryving’* ook op de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog en haar invloed op Oostende:

*‘Ontrent den zelven tyd kwam den Koning van Vrankryk in Oorlog met den Koning van Engeland. De Stad Oostende bevond haar, tot haer groot voordeel, in eene volmaekte onzydigheyd tusschen de gemelde oorlogende Mogentheden, zoo dat in haer Haven de Schepen der beyde Natien ontfagen wierden’.*¹⁶⁷

Bowens ziet hier de positieve gevolgen die de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog met zich meebracht voor de haven van Oostende. Hij zag in dat de oorlog de economische groei van de havenstad ging bevorderen. De oorlog maakte van het Britse Kanaal een broeihaard van kapers en smokkelaars, die hun waren in neutrale havens in- en uitladen en verkochten.¹⁶⁸ Het is vooral in deze periode dat duidelijk een onderscheid gemaakt moest worden tussen ‘natuurlijke’ en ‘menselijke’ scheepsongevallen door de aanvallen van kapers op handelsschepen. Deze groei van het aantal inkomende schepen is ook af te lezen op de grafiek in figuur 8.

Zoals Bowens al aangaf zorgde de oorlog ervoor dat het Kanaal een broeihaard werd voor kapers. Bovendien probeerden de Britten het Kanaal te blokkeren. De Royal Navy en Britse kapers inspecteerden neutrale schepen op wapens of oorlogsmaterialen voor het onderhoud van schepen en oorlog die vervoerd werden naar Frankrijk, de West Indies of Amerika. Hadden ze die goederen aan boord dan werden ze gekaapt en naar een Britse haven gebracht. De Fransen en de Spanjaarden reageerden hierop door zelf kaperschepen eropuit te sturen. Als reactie op de willekeur van de Britten organiseerde Catharina de Grote (1729-1796) van Rusland de Liga van de Gewapende Neutraliteit (1780-1783). Landen zoals Denemarken-Noorwegen, Zweden en Oostenrijk sloten zich daarbij aan. Hun verenigde macht kon in theorie de Britse overmacht tegenhouden en de neutrale zeevaart garanderen.¹⁶⁹

De Nederlanders overwogen om ook tot de Liga van Gewapende Neutraliteit toe te treden. Door de oorlogsomstandigheden hadden zij een groot deel van de Franse en Britse handel naar de Baltische kusten overgenomen. Daar kwamen de marine voorraden en producten voor de scheepsbouw vandaan.

¹⁶⁷ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 154. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

¹⁶⁸ Parmentier, “Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783”, 206; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 100.

¹⁶⁹ Syrett, *The Royal Navy*, 118-26; Sam Willis, *The Struggle for Sea Power: The Royal Navy vs the World, 1775-1782* (ATLANTIC Books, 2018), 401-4.

Via binnenlandse kanalen en waterwegen konden zij die goederen via hun grondgebied en dan de Oostenrijkse Nederlanden naar Frankrijk vervoeren. Om ervoor te zorgen dat die goederen Frankrijk en dus ook Amerika niet bereikten zagen de Britten zich genoodzaakt om de oorlog te verklaren aan de Republiek. Dat leidde in 1780 tot de vierde Engels-Nederlandse oorlog (1780-1784).¹⁷⁰ Deze oorlogen zorgde ervoor dat de Oostenrijkse Nederlanden het enige neutrale gebied in Noordwest-Europa werd en dat Oostende de enige neutrale haven in het Zuidelijke Noordzeegebied (Zuidelijke Bocht) was.¹⁷¹ Dat zorgde voor een exponentiële stijging in het aantal inkomende schepen in Oostende.

In 1783 werd het verdrag van Parijs getekend waarmee Frankrijk, Groot-Brittannië en de nieuwe Verenigde Staten van Amerika vrede sloten (niet te verwarren met de Verdrag van Parijs uit 1763 dat een einde maakte aan de Zevenjarige Oorlog).¹⁷² Door het einde van de oorlog kwam er ook een einde aan de blokkade van en kapingen in het Kanaal. Daardoor konden Franse en Britse handelaars terug vrij handeldrijven zonder Oostende te moeten bezoeken als neutrale tussenstop. In 1782 eindigde ook de vierde Engels-Nederlandse oorlog waardoor ook schepen uit de Republiek niet langer gedwongen waren om in Oostende aan te leggen.¹⁷³

Na een daling stijgt in 1791 en 1792 het aantal inkomende schepen opnieuw. Dat ondanks het feit dat Oostende voor een eerst maal ingenomen werd door de Franse Revolutionairen (14 november 1792 tot 30 maart 1793).¹⁷⁴ Oostende diende ook als transithaven voor Britse troepen en heel wat schepen kwamen ook om Britse emigranten, bang voor de Franse inval, terug naar Groot-Brittannië te brengen. Het aantal vissersschepen in de haven nam in deze periode toe.¹⁷⁵

De oranje lijngrafiek in figuur 8 toont het aantal scheepsongevallen in Oostende aan. De lijn fluctueert en volgt geenszins hetzelfde verloop als het aantal inkomende schepen.¹⁷⁶ Om dat nog beter te visualiseren werd een grafiek gemaakt (figuur 9) van de ratio tussen het aantal ingekomen schepen en

¹⁷⁰ Willis, *The Struggle for Sea Power*, 401-4.

¹⁷¹ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 100.

¹⁷² Israel, *The Expanding Blaze*, 130-31.

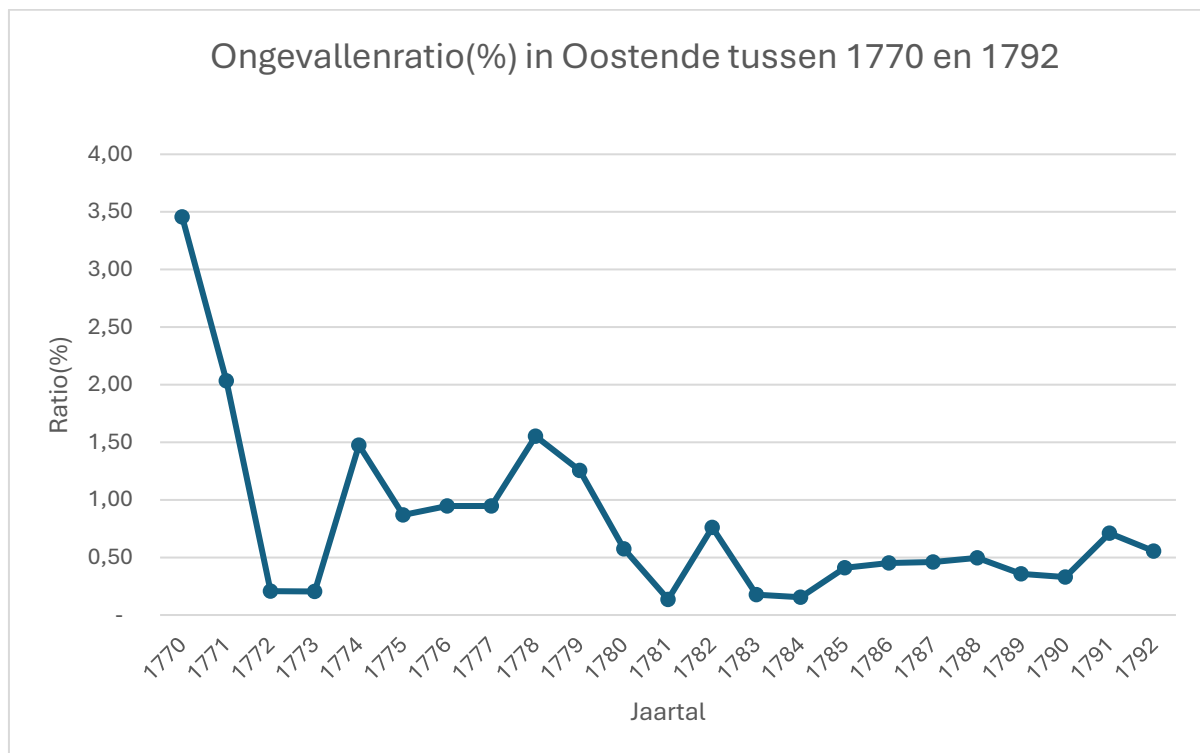
¹⁷³ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 169.

¹⁷⁴ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 169.

¹⁷⁵ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 169-70.

¹⁷⁶ Figuur 8.

het aantal scheepsongevallen. De ratio toont het relatieve aantal scheepsongevallen per 100 inkomende schepen.¹⁷⁷



Figuur 9 Grafiek ongevallenratio in Oostende, bron: universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Deze grafiek toont de ratio aan van het aantal scheepsongevallen ten opzicht van het aantal inkomende schepen in Oostende. Hoewel de absolute cijfers in de eerste grafiek aantonen dat het aantal scheepsongevallen fluctueert, toont deze grafiek in relatieve cijfers dat het procentueel aantal ongevallen per honderd schepen daalt. De grafiek toont een algemeen dalende tendens in het relatieve aantal maritieme ongevallen gedurende de onderzochte periode, ondanks de jaarlijkse fluctuaties die de absolute cijfers weergeven. Dat toont aan dat de haven meer scheepsverkeer kreeg te verwerken, maar dat het aantal scheepsongevallen fluctueert en het relatieve aantal ongevallen zelf daalde doorheen de periode. Er waren dus relatief gezien weinig ongevallen in vergelijking met het aantal inkomende schepen.¹⁷⁸

Om hiervoor een verklaring te vinden, werd eerst statistisch onderzocht in welke mate er een samenhang was tussen het aantal inkomende schepen en het aantal scheepsongevallen. De samenhang

¹⁷⁷ Bijlage 2: Ratio's en correlaties.

¹⁷⁸ Figuur 9.

tussen twee variabelen wordt berekend aan de hand van de Pearson-correlatiecoëfficiënt. De correlatie ligt altijd tussen -1 en 1 en hoe dichterbij nul, hoe zwakker de lineaire samenhang is tussen twee variabelen. De plus en min wijzen op een positief of negatief lineair verband.¹⁷⁹ Voor dit onderzoek bedraagt de Pearson-correlatiecoëfficiënt (r) 0,22. De berekening hiervoor is terug te vinden in bijlage 2: correlatieanalyse.¹⁸⁰ Het resultaat wijst op een zwak positief verband tussen de maritieme trafiek en de maritieme ongevallen in Oostende.

Om aan te tonen dat de gevonden correlatie statistisch significant is, moet worden bepaald of de waargenomen samenhang het gevolg is van toeval. Een correlatie is statistisch significant als de p -waarde kleiner is dan 0,05. Hierbij wordt de nulhypothese getoetst, een hypothese die stelt dat er geen statistisch verband bestaat tussen twee variabelen.¹⁸¹ De toets, opnieuw te vinden in bijlage 2, resulteerde in een t -waarde van 1,06 en een p -waarde van ongeveer 0,30.¹⁸² De p -waarde is hoger dan 0,05, waardoor de correlatie tussen het aantal inkomende schepen en het aantal scheepsongevallen niet statistisch significant is. Er bestaat dus een zwakke positieve samenhang tussen het aantal inkomende schepen en het aantal scheepsongevallen, maar de analyse biedt onvoldoende bewijs dat een toename van de haventrafiek gepaard ging met een evenredige toename van het aantal scheepsongevallen.¹⁸³

3.2. Thomas de Grysperre en het weer

Het aantal scheepsongevallen heeft weinig te maken met de maritieme trafiek. Hoe komt het dan dat de cijfers op figuur 8 fluctueren? En waarom daalt het relatieve aantal scheepsongevallen? Om hierop een antwoord te formuleren werd de volledige periode opgedeeld in negen fases. Fase 1: 1770-1771 hoge cijfers met een lichte daling; fase 2: 1772-1773 met heel lage cijfers; fase 3: 1774 terug een stijging; fase 4: 1775-1777 een constante periode; fase 5: 1778-1779 opnieuw een stijging; fase 6: 1780-1781 terug een daling; fase 7: 1782 een uitschieter; fase 8: 1783-1790 een eerder constante periode en tenslotte fase 9:

¹⁷⁹ Bruno Blondé e.a., *Trend en toeval* (Leuven University Press, 2012), 105-25.

¹⁸⁰ Bijlage 2: Ratio's en correlaties.

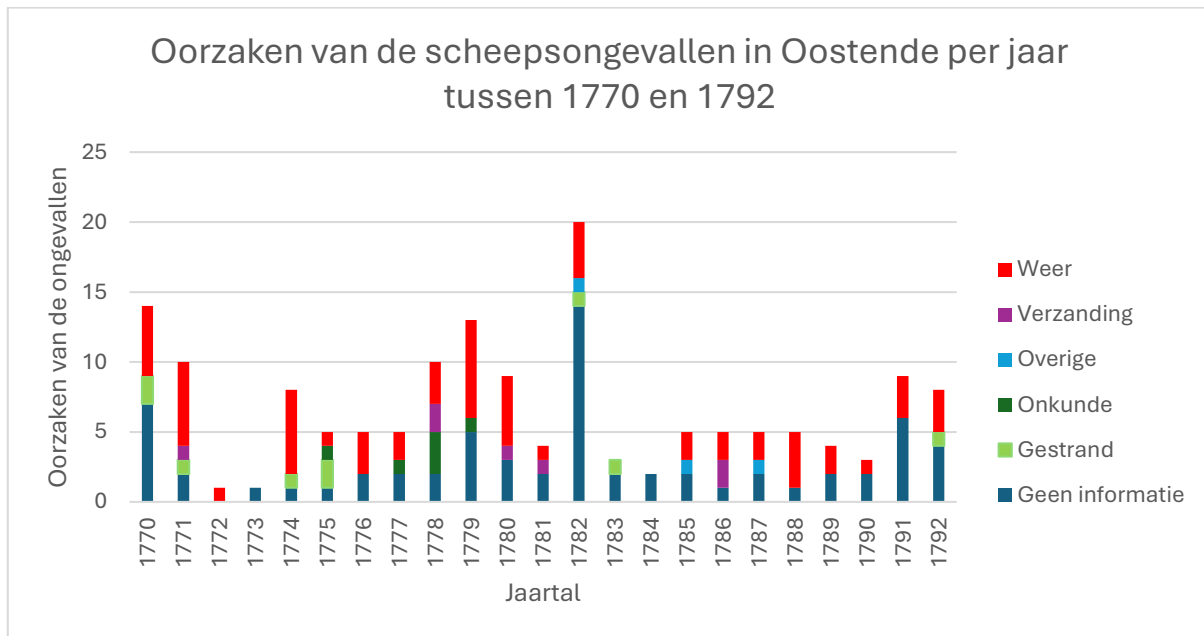
¹⁸¹ Blondé e.a., *Trend en toeval*, 112-13.

¹⁸² Bijlage 2: Ratio's en correlaties.

¹⁸³ Idem.

1791-1792 opnieuw een stijging. Aan de hand van zowel een kwantitatieve als kwalitatieve analyse wordt de evolutie van de maritieme ongevallen geanalyseerd.

De maritieme trafiek is niet de oorzaak voor de evolutie van de scheepsongevallen, dus moeten de oorzaken uit het vorige hoofdstuk er terug bijgenomen worden. Deze oorzaken: het weer, verzanding, strandingen en onkunde worden daarvoor in een gegroepeerde staafdiagram gegoten.



Figuur 10 Grafiek oorzaken van scheepsongevallen per jaar, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Op deze grafiek is de kolom geen informatie wel meegegeven, omdat de grafiek zo overeenkomt met de dalende en stijgende fluctuaties van het aantal scheepsongevallen.

Fase 1: 1770 – 1771

Voor de eerste twee jaar ligt het aantal scheepsongevallen relatief hoog en vindt een lichte daling plaats. Dat de cijfers zo hoog liggen kan te maken hebben met de haven zelf. De verbeteringen van de haveninfrastructuur die in het eerste hoofdstuk werden besproken waren hier nog niet van toepassing. Er waren geen tot weinig havenlichten om de monding van de haven aan te duiden. Meestal lagen die ook niet aan. Daarboven was het loodsenkorps nog niet uitgebreid dus was het aantal loodsen zeer

beperkt. Die loodsen waren vaak ook nalatig of zelfs dronken dus veel hadden inkomende schippers er niet aan. Oostende was een onveilige haven om te bezoeken.¹⁸⁴

Voor 1770 is de informatie ook over hoe de scheepsongevallen veroorzaakt werden eerder beperkt. Noch de *'Gazette van Gend'* noch Bowens hebben veel te vermelden over het jaar 1770. Er kan enkel gespeculeerd worden waarom daar zo'n hoog ongevallencijfer ligt. Verder onderzoek naar het decennium (1760-1770) kan een oplossing zijn, maar daar gaat deze scriptie niet verder op in.

Vanaf 1771 komen er verbeteringen in de haven van Oostende. Het loodsenkorps wordt gedisciplineerder en uitgebreid. Dat kan een oorzaak zijn voor de eerste initiële daling. Ondanks de daling in het aantal scheepsongevallen ligt het absolute cijfer nog altijd redelijk hoog. Dat is te verklaren omdat er in 1771 een zware storm woedde. Vijf van de tien ongevallen vond plaats op 19 juni 1771. Veel schepen leden schade door dat groot onweder. Alle gemelde ongevallen vonden op dezelfde dag plaats, zodat gesteld kan worden dat het hier om een eerder geïsoleerde gebeurtenis gaat en dat zonder die storm het aantal genoteerde scheepsongevallen in het jaar 1771 een stuk lager gelegen zou hebben.¹⁸⁵

Fase 2: 1772 – 1773

In 1772 en 1773 hebben uitzonderlijk weinig scheepsongevallen plaatsgevonden. De effecten van de eerste havenverbeteringen kwamen hier volledig tot hun uiting. Het loodsenkorps dat in 1771 al uitgebreid werd kreeg nu een loodsenkorvet. Dat korvet bleef permanent te water, waardoor het gemakkelijker en efficiënter was om schepen de haven in te loodsen. De havenbakens werden verbeterd waardoor de haventoeegang zichtbaarder werd.¹⁸⁶

Onder impuls van Thomas de Grysperre werd aan het hof in Brussel gepleit voor de bouw van een vuurtoren in Oostende.¹⁸⁷ De bouw van de vuurtoren startte in 1771 en in oktober 1772 werd deze voor

¹⁸⁴ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 28-31.

¹⁸⁵ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

¹⁸⁶ Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 67; Baetens, "Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende", 55.

¹⁸⁷ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793; Christine van Slambrouck, 'Thomas de Grysperre: van stadspensionaris tot economisch deskundige binnen de centrale regering (1729-1785)' (Onuitgegeven masterproef, KU Leuven, 1981), 118-120.

het eerst in gebruik genomen.¹⁸⁸ De bouw van de vuurtoren was in de ogen van Thomas de Grysperre uiterst noodzakelijk. In een rapport dat hij schreef, merkte hij op dat er tussen het eiland Schouwen (Zeeland) en Saint-Malo (Bretagne) geen vuurtorens op de continentale kust te vinden waren. Daarnaast voeren heel wat schepen 's nachts voorbij Oostende omdat er zonder vuurtoren geen herkenningspunt was. Zeker in de donkere wintermaanden was dit een probleem. Schepen die de haven voorbij voeren gingen dan vaak naar Engeland of Nederland. Volgens de Grysperre was de vuurtoren niet enkel noodzakelijk om de haventoeegankelijkheid te verbeteren, maar diende het ook als economisch motief om de handel in de Oostenrijkse Nederlanden te verhogen. Met deze argumenten kon hij de Staten van Vlaanderen overtuigen om de vuurtoren te betalen.¹⁸⁹

In de jaren 1772-1773 zijn er geen grote stormen geweest die een invloed hebben gehad op de scheepvaart in Oostende zelf. Bowens rapporteerde een zwaar onweder in december van 1772, maar deze zou geen/weinig schade geleverd hebben. In November 1773 woedde wel een schadelijke storm, maar deze had ook geen effect op Oostende.¹⁹⁰ Dat wilt niet zeggen dat er niet veel stormen waren en dat er geen gevolgen waren voor het algemene zeeverkeer. De *'Gazette van Gend'* schrijft dat er in 1773 twee noemenswaardige stormen plaatsvonden. Eén begin november die ervoor zorgde dat schepen de haven niet konden verlaten. De ander midden november die voor heel wat scheepsongevallen zorgde, maar allemaal buiten de geografische afbakeningen van dit onderzoek.¹⁹¹ Het is niet omdat er in Oostende geen ongevallen te noteren vielen, dat er elders geen plaatsvonden. Een belangrijke kanttekening om mee te nemen doorheen deze paper. Samen met het weer zullen de verbeteringen aan de haveninfrastructuur een rol gespeeld hebben in de daling van het aantal maritieme ongevallen.

Fase 3: 1774

In 1774 waren er opnieuw heel wat stormen. Zes van de acht genoteerde scheepsongevallen zijn veroorzaakt door stormweer. Eén in januari, één in mei en een aantal in november. Noch de *'Gazette van*

¹⁸⁸ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 146. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

¹⁸⁹ Brussel, Algemeen Rijksarchief, Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien, nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793; Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 68.

¹⁹⁰ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 147. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

¹⁹¹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 11 november 1773; 18 november 1773.

Gend', noch Bowens melden iets over deze stormen, met uitzondering van de storm in mei. *'In den nagt tussen den 26 en 27 Mey hadden wy door eenen Noord-Oosten Wind een zoo zwaer tempeest, als'er van menschen geheugen was voorgevallen, veroorzaekende eenige schaden zoo aen de Dyken als aen d'Huyzen van de Stad, en naest het gelegene Landen'*.¹⁹² Deze storm moet dus echt een zeer zware geweest zijn. Twee van de scheepsongevallen vonden ook plaats tijdens dit onweder.¹⁹³ De andere stormen zullen geen grote impact gehad hebben op de stad aangezien Bowens deze niet vermeldde. Desondanks toont de grafiek aan dat het weer ervoor gezorgd heeft dat het aantal scheepsongevallen in 1774 zo hoog lag.¹⁹⁴

Fase 4: 1775 – 1777

In deze fase blijft het aantal scheepsongevallen op een constante van vijf ongevallen per jaar. In deze periode is er geen sprake van grote stormen die de zeevaart verstoorden. In de overzichtslijst zijn maar weinig scheepsongevallen waarvan de oorzaak stormweer is.¹⁹⁵ Opnieuw wil dat niet zeggen dat er geen stormen waren of dat deze geen invloed hadden op de algemene zeevaart. Zo was er in 1775 een grote storm die een enorme ravage aanrichtte in Holland, maar de Vlaamse kusten bleven gevrijwaard.¹⁹⁶ 1776 was ook het jaar waarin de zeer koude winter plaatsvond die hiervoor al werd besproken. De haven vroomde en een aantal vissersschepen geraakten vast in het ijs. Drie van de vijf ongevallen werden veroorzaakt door deze vrieskou. Opnieuw zorgt een unieke situatie ervoor dat de cijfers omhooggaan.¹⁹⁷

Opmerkelijk komt de oorzaak onkunde hier twee keer voor.¹⁹⁸ Dat wilt dus zeggen dat de schepen die Oostende aandeden kapiteins hadden die niet wisten of negeerden hoe gevaarlijk de haven was. Dat strookt ook met de kleine groei van binnenkomende schepen die in deze periode gebeurde, door de

¹⁹² Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 148. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

¹⁹³ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

¹⁹⁴ Figuur 8.

¹⁹⁵ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

¹⁹⁶ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 150. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

¹⁹⁷ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

¹⁹⁸ Idem.

interne politiek van de Oostenrijkse Nederlanden, juist voor de enorme toename die plaatsvond in 1778 en 1779.¹⁹⁹

Fase 5: 1778 – 1779

In deze fase is er opnieuw een stijging van het aantal scheepsongevallen. Ook in deze jaren valt onkunde op als een oorzaak voor de scheepsongevallen, ongetwijfeld een effect van de vele nieuwe kapiteins die Oostende aandeden in deze periode. Ook verzanding speelde vooral in 1778 een rol, waarschijnlijk opnieuw een gevolg van de schippers die niet wisten hoe gevaarlijk de haven van Oostende was met haar ondiepe bodem en haar verzandingsproblemen.²⁰⁰

Ook het weer speelde in deze periode een grote rol. Het aantal scheepsongevallen in 1779 ligt een stuk hoger dan het jaar voordien omdat er op nieuwjaarsdag 1779 een grote storm woedde voor de kust van Oostende.

‘Het jaer 1779 begonst met een schrikkelyk Tempeest. Den Wind [...] dede de Zee-wateren tot zoodaenige hoogte ryzen, dat de zelve over de Dyken spoelden, daer aen veel schaede toegebragten en verscheyde Landen deden onderloopen. [...] Het aldergrootste ongeluk was het vergaen van dry Schepen in de tusschen-ruymte van d’Haven tot aen het Fort Albertus, alwaer vyf Zee-Lieden ongelukkiglyk hun leven hebben gelaeten [...]. Men hoorde ten alle kanten niet anders als van beweenlyke ongelukken spreken.’²⁰¹

Dit was een zeer zware storm en zoals Bowens schrijft, zijn drie schepen gezonken. Daarnaast, door gegevens uit de *‘Gazette van Gend’*, blijkt dat een schip ook tegen het loodsenkorvet is gevaren en daarna aan stukken geslagen.²⁰² Deze storm heeft dus heel wat ravage aangericht. Zowel aan land als op zee zijn heel wat ongelukken gebeurd langs heel de Vlaamse kust want, zoals Bowens al zei, kwam er van overal rapporten over schade door de storm.

¹⁹⁹ Figuur 8.

²⁰⁰ Idem.

²⁰¹ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 156-157. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

²⁰² Bijlage 1: overzichtslijst scheepsongevallen.

Fase 6: 1780 – 1781

In deze fase nam het aantal scheepsongevallen opnieuw af. Ook hier had het weer een belangrijke invloed op het aantal ongevallen. In 1780 zonken een aantal schepen die door tegenwind terug moesten keren naar Oostende waar ze tegen pijlers voeren.²⁰³ In 1781 vond in september een grote storm plaats waardoor twee schepen strandden.²⁰⁴ Op de grafiek staat dat verzanding opnieuw een probleem vormde voor inkomende schepen.²⁰⁵

Er werd ook al vastgesteld dat het aantal scheepsongevallen maar een zwak verband had met het aantal inkomende schepen, dus moet er een andere reden zijn waarom het aantal maritieme ongevallen daalde terwijl het aantal inkomende schepen een hoogtepunt bereikt. Een mogelijke verklaring daarvoor is de neutraliteit van de Oostenrijkse Nederlanden, en de neutrale positie van Oostende in het bijzonder wat buitenlandse kapiteins de mogelijkheid gaf een Oostenrijkse zeebrief bemachtigen. Met zo'n zeebrief kon een schip de Keizerlijke vlag (Zwarte dubbele adelaar op een gele achtergrond) dragen. Daarvoor moest de kapitein wel een verblijfplaats in een Oostenrijkse stad hebben. Veel buitenlandse schepen gingen dan een Vlaamse kapitein in dienst nemen al dan niet enkel in naam. Wat deze kapiteins wel hadden in vergelijking met vorige fase is ervaring met de haven van Oostende. De oorzaak onkunde komt hier niet meer voor, wat op de expertise van de kapiteins kan duiden.²⁰⁶

Fase 7: 1782

In 1782 is er opnieuw een grote stijging in het aantal scheepsongevallen. Helaas, zoals op de grafiek te zien is, is er maar weinig informatie rond de oorzaken van de scheepsongevallen in dit jaar. De oorzaken die wel opgegeven zijn, geven aan dat de schepen door stormweer verongelukt zijn. In dat jaar vonden inderdaad veel stormen plaats. Zo werd bijvoorbeeld de bouw van een tweede en derde vlotdok in Oostende meermaals uitgesteld door slecht weer. Ook Bowens gaf aan dat er in augustus en september van dat jaar aanhoudend stormweer was.²⁰⁷ In de overzichtslijst valt ook op dat een groot deel van de

²⁰³ Bijlage 1: overzichtslijst scheepsongevallen.

²⁰⁴ Idem.

²⁰⁵ Figuur 8.

²⁰⁶ Idem.

²⁰⁷ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 215. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.).

ongevallen in deze maanden plaatsvonden. Het slechte weer zal dus een grote rol gespeeld hebben in de stijging van het aantal scheepsongevallen in 1782.²⁰⁸

Opmerkelijk en in tegenstelling tot vorige jaren kregen veel meer schepen langs de haven een ongeval in plaats van in de haven.²⁰⁹ In het onderdeel van de locatie van de scheepsongevallen werd al vastgesteld dat ongelukken die naast de haven plaatsvonden het resultaat konden zijn van stormen en zeestromen.²¹⁰ De zeestromen zijn eerder een constante dus is het waarschijnlijk dat de andere scheepsongevallen ook door stormen of toch zeker het slechte weer veroorzaakt werden. Het gebrek aan informatie over deze periode zorgt er echter voor dat er geen genuanceerder beeld over het jaar 1782 gevormd kan worden.

Er moet hier wel een kanttekening gemaakt worden. In 1780 kwam het besef dat de havencapaciteiten niet voldoende waren voor de grote toestroom schepen. Daarom werd onder impuls van Thomas de Grysperre gepleit voor de bouw van twee nieuwe dokken.²¹¹ Gedurende de bouw van deze dokken moesten andere oplossingen gezocht worden zodat de schepen veilig konden aanmeren. De verschillende kaaien langs de havengeul werden uitgebreid en er werden meerpalen gevestigd in diezelfde havengeul. In plaats van de schepen aan te leggen in de dokken of kommen lagen zij nu in de ingang van de haven wat voor heel wat problemen en averij zorgde. De notaris Anthone Rycx, die hiervoor al aan bod is gekomen, heeft in 1782 een recordaantal van 2502 zeeprotesten gemaakt.²¹² Deze kleinere ongevallen werden echter niet in de *'Gazette van Gend'* of in Bowens' *'Nauwkeurige Beschryving'* opgenomen en maken daarom geen deel uit van dit onderzoek. Maar dus een kanttekening dat de enorme drukte in de haven wel degelijk een rol speelde, maar niet voor het aantal 'grote' scheepsongevallen.

²⁰⁸ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

²⁰⁹ Idem.

²¹⁰ Cf. Supra.

²¹¹ Christine van Slambrouck, 'Thomas de Grysperre: van stadspensionaris tot economisch deskundige binnen de centrale regering (1729-1785)' (Onuitgegeven masterproef, KU Leuven, 1981), 130-136.

²¹² Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 105.

Fase 8: 1783 – 1790

In deze voorlaatste periode zijn heel wat jaartallen inbegrepen. De grafiek toont aan dat zij een eerder constante en lage trend hebben.²¹³ Op 11 augustus 1783 werden de nieuwe dokken geopend. Daardoor verminderde de drukte in de haven en was er meer ruimte om te manoeuvreren en om een schip aan te leggen. In datzelfde jaar werd ook het verdrag van Parijs getekend waarmee Frankrijk, Groot-Brittannië en de nieuwe Verenigde Staten van Amerika vrede sloten.²¹⁴ Door het einde van de oorlog kwam er ook een einde aan de blokkade van het Kanaal en de activiteiten van kaperschepen die de maritieme handel verstoorden tijdens de oorlog. Daardoor konden Franse en Britse handelaars terug vrij handeldrijven zonder Oostende te moeten bezoeken als neutrale tussenstop. Zoals ook op de grafiek te zien is, daalde het aantal schepen dan ook aanzienlijk.²¹⁵ De verruimde havencapaciteiten, het tweede en derde vlotdok die openden voor gebruik, kunnen een invloed gespeeld hebben op het aantal scheepsongevallen.

Ook voor het weer zijn geen speciale gebeurtenissen gevonden in Bowens en in de '*Gazette van Gend*'. Er kwamen weinig stormen voor, die enige invloed hadden op de zeevaart in Oostende. Een uitzondering is 11 januari 1789 wanneer de haven opnieuw dichtvroor. In tegenstelling tot de winter van 1776 was het ijs wel dikker, maar kon de weg vrijgemaakt worden voor de schepen dus was er minder last.²¹⁶ Er is geen informatie meer in Bowens' '*Nauwkeurige Beschrijving*' aangezien Jacobus Bowens in 1787 stierf en zijn werk daar ook eindigde.²¹⁷ In deze periode waren er dus geen/ weinig speciale weersverschijningen die het zeeverkeer verstoorden in en rond Oostende.

Fase 9: 1791 – 1792

Deze laatste fase wordt gekenmerkt door een nieuwe stijging in het aantal scheepsongevallen in en rond Oostende. Op de grafiek is te zien dat het weer opnieuw een aanzienlijk rol speelde, maar dat voor een groot deel van de oorzaken opnieuw geen informatie verschaft werd. Als, zoals in fase 7, de locaties van de scheepsongevallen erbij genomen worden, kan eenzelfde conclusie bekomen worden. Veel ongevallen

²¹³ Figuur 8.

²¹⁴ Israel, *The Expanding Blaze*, 130-31.

²¹⁵ Figuur 8.

²¹⁶ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1789.

²¹⁷ August, s.v. "Bowens (Jacques)", 899.

gebeurden naast de haven van Oostende en dat kwam vaak door het weer of door stormen. Via onderzoek naar stormen in de Noordzee blijkt dat 1792 een aantal stormen kende in de maand december.²¹⁸ Er kan dus gespeculeerd worden dat door een toename van het aantal stormen het aantal ongevallen in deze periode toenam.

Wat deze negen verschillende fases aantonen, is dat het aantal scheepsongevallen fluctueerde doorheen de periode door een verscheidenheid van factoren, maar waarvan de grootste stormweer was. De verbeteringen aan de haven hebben ook een effect gehad op de maritieme ongevallen. De herstructurering van het loodsenkorps, de uitbreiding van de haveninfrastructuur en de bouw van een vuurtoren in de beginjaren 1770 zorgden voor een aanzienlijke daling in het aantal scheepsongevallen zoals op figuur 9 te zien is. De verbeteringen in de jaren 1780 hadden eenzelfde effect daarop. Het weer en de haveninfrastructuur vormden dus de belangrijkste aanleiding voor de evolutie van het aantal scheepsongevallen doorheen de periode.

3.3. Conclusie

Dit hoofdstuk analyseerde de evolutie van het aantal scheepsongevallen in Oostende doorheen de periode 1770-1792. Een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens toont aan dat de toename van de maritieme trafiek niet automatisch leidde tot een gelijkmatige toename van het aantal scheepsongevallen. Het aantal ongevallen en hun ratio fluctueerde daarvoor te veel. Bovendien toont de Pearson-Correlatiecoëfficiënt aan dat er slechts een zwak maar positief verband bestaat tussen het aantal inkomende schepen en het aantal scheepsongevallen. Dat verband is ook statistisch niet significant. Dat toont aan dat de haven in staat was de toenemende trafiek op te vangen zonder dat het aantal scheepsongevallen evenredig toenam. De verbeteringen aan de haveninfrastructuur doorheen de periode samen met de organisatie van de scheepvaart in combinatie met klimatologische factoren zoals het weer of de verzanding van de haven bieden wel een historische verklaring waarom het aantal scheepsongevallen doorheen de periode zo fluctueert.

²¹⁸ Lamb en Frydendahl, *Historic Storms of the North Sea, British Isles and Northwest Europe*, 11.

4. Een kerkhof voor menig schip, man en muis?²¹⁹

Dit hoofdstuk analyseert de gevolgen van het scheepsongeval voor het schip, de personen aan boord en de lading. Niet elk schip met een ongeval verging of leed schipbreuk. Een groot deel van de schepen bereikte op één of andere manier toch de haven van Oostende. Deze rapportering uit de *'Gazette van Gend'* weerspiegelt dat mooi: *'Den 19. is op de west-zeyde van deze Haeve gestrand het Bylander-Schip de S. Anna, kap. Jan Aseman, komende van Duynkerke, welkers Laedinge seffens zonder schaede geborgen is, en het Schip is ten zelve dage alhier aengekomen'*.²²⁰ Toch zonk een deel van de schepen of leden ze schipbreuk, maar in het eerste hoofdstuk werd al aangetoond dat deze groep de minderheid was.²²¹

Er waren zowel gelijkenissen als verschillen bij de gevolgen van een scheepsongeval tussen schepen die een ongeval wel en/of niet overleefden. Om dat efficiënt aan te tonen komt eerst een herintroductie van de voornaamste bron: het zeeprotest. Daarna komen gevolgen voor het schip zelf met daarin het ongeval, de gevolgen van het ongeval op het schip en de toepassing van het zeeprotest. Vervolgens komen de personen aan boord aan bod. Dat waren de bemanningsleden, de kapitein en, indien van toepassing, een loods. Tenslotte spitst het onderzoek zich op de lading en de mogelijke manieren waarop een lading beschermd werd voor risico's.

4.1. Protesteren jeggens de zee

De zeeprotesten uit het notariaatsarchief van Caillie vormen de voornaamste bronsoort voor dit deel van het onderzoek. De zeeprotesten bieden een overzicht op de gebeurtenissen tijdens en na een scheepsongeval. Een resem andere notariaatsakten vullen de zeeprotesten aan (connoissemanten, beramingen van herstellingskosten, verkoopaktes, etc.) en helpen om een beter beeld te vormen van de consequenties van de scheepsongevallen.²²²

²¹⁹ Dank aan het werk *'Van A tot Zee: Alles wat je nog niet wist over onze kust'* van Sam de Decker en Jans Seys voor deze titel. Hij was te goed om niet te gebruiken!

²²⁰ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 1781.

²²¹ Hoofdstuk 1: Analyse van de scheepsongevallen.

²²² Er komt meer informatie over deze verschillende aktes naargelang dit hoofdstuk vordert.

Er bestaan meerdere definities voor een zeeprotest. Volgens het *'Groot Woordenboek der Nederlandse Taal'* is een zeeprotest een *'verklaring welke de schipper en de equipage in geval van schipbreuk daaromtrent voor de aangewezen autoriteit moeten afleggen in de eerste plaats van aankomst'*.²²³ Gelijkaardig daaraan is de omschrijving in het *'Modern Nederlands Woordenboek'*: *'protest, verklaring door zeeschipbreukelingen, in de eerste plaats van aankomst, voor de aangewezen autoriteit af te leggen'*.²²⁴ Ze hebben elk drie elementen met elkaar gemeen: het gaat om een schipbreuk; de kapitein en de bemanning moeten een verklaring afleggen; en dat moeten ze doen bij de havenautoriteiten van de eerste haven van aanleg. Uit dit onderzoek blijkt echter dat deze definities niet volledig zijn. Het eerste hoofdstuk toonde aan dat het merendeel van de schepen geen schipbreuk leed en bovendien het scheepsongeval overleefden. Toch hebben zij zeeprotesten laten optekenen.²²⁵ Daarom volgt dit onderzoek de definitie van het *'Handelslexicon'*: *'de verklaring, welke door den kapitein van een schip bij aankomst, voor de bevoegde autoriteit wordt afgelegd en waarin het relaas van een ongeval, dat aan het schip overkomen is, gegeven wordt'*.²²⁶ Deze definitie strookt het meest met de ervaringen ondervonden doorheen het onderzoek en is daardoor de volledigste.

De opmaak van de zeeprotesten kende een vaste indeling. Eerst stelde de notaris zichzelf voor, gevolgd door de kapitein, zijn schip en de bemanning. Daarna volgde een gedetailleerd rapport van de zeereis vanaf de haven van vertrek tot Oostende. Daar kwamen stormen, kapers of passerende schepen in voor, meestal met de geografische positie van het schip weergegeven. Als laatste kwam het scheepsongeval zelf en het protest tegen de zee. Het protest legde de schuld van een ongeval letterlijk bij de zee. Het begrip *de zee* omvat elk natuurlijk element die een ongeval veroorzaakt. Met de zee als schuldige was de kapitein niet langer verantwoordelijk voor een scheepsongeval en moet hij ook geen schadeclaims of vergoedingen betalen. Niet elke kapitein maakte zo'n zeeprotest op. Van de 154 gerapporteerde schepen in de *'Gazette van Gend'* zijn van slechts 50 schepen notariële aktes gevonden en niet elk schip maakte een zeeprotest op.

²²³ Guido Geerts en Ton den Boon, *Van Dale groot woordenboek der Nederlandse taal.*, Dertiende uitgave, with Dirk Geeraerts e.a. (Van Dale Lexicografie, 1999), 2023.

²²⁴ J. M. A. Verschueren, *Modern woordenboek.*, 5de herz. dr. (Brepols, 1950), 2083.

²²⁵ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen.

²²⁶ J. Hagers, *Handelslexicon.* (1914), 551.

4.2. Wat gebeurt er met het schip?

4.2.1. Het ongeval

De rapportering uit de *'Gazette van Gend'* aan het begin van dit hoofdstuk toont aan dat veel schepen na een ongeval toch de haven van Oostende wisten te bereiken. Het eerste hoofdstuk maakte duidelijk dat er een verschil bestaat tussen strandingen en andere scheepsongevallen. Deze verschillen uitten zich ook op de manier waarop met die ongevallen werd omgegaan. Bij een stranding raakte een schip vast op het droge (strand of zandbank). Daarna had een kapitein twee mogelijkheden om uit deze situatie te ontsnappen. Ofwel wachtte hij hoogwater af en met wat geluk raakte hij terug los of hij moest (een deel van) zijn lading *Abandonneren* of overboord gooien.²²⁷ *Abandonneren* werd vooral gedaan als een schip op het strand lag. Er bestond zo een grotere kans dat de lading toch in de haven bereikte. Een voorbeeld hiervan was de *Grote Estafette*, kapitein Antonius de Gand, die strandde ten oosten van de haven. Daar kon de kapitein met behulp van *'het Volck'*, de bemanning en/of de lokale bevolking, een deel van zijn lading overboord gooien. Eenmaal licht genoeg raakte het schip terug los en kon het zelfstandig Oostende binnenvaren.²²⁸

Als een schip moeilijkheden had op zee door een storm, stranding, stoten op de bodem, etc. dan kreeg het vaak een ongeluk in de haven. Het schip lag meestal dieper door overtollig water waardoor het in de problemen kwam in de ondiepe haven van Oostende.²²⁹ De *Goede Verwachtinge van Emden*, kapitein Klaas Ankes de Haan, voer door een storm naar de stad. Om zo snel mogelijk in veiligheid te komen besloot de kapitein om bij laagwater de haven binnen te varen. Door het overtollige regen- en zeewater lag het schip veel dieper waardoor het meermaals op de bodem in de havengeul stootte. Uiteindelijk stootte het schip tegen het westerhoofd en strandde verderop in de haven. Problemen op zee gingen meestal gepaard met ongelukken in de haven.²³⁰

²²⁷ "ABANDONNEEREN - WNT (Woordenboek der Nederlandsche Taal)", geraadpleegd 26 mei 2026, <https://gtb.ivdnt.org/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=S000953&lemma=abandonneeren&domein=0&conc=true>.

²²⁸ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 5 april 1780.

²²⁹ Cf. infra

²³⁰ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 - 25 februari 1782, 26 januari 1782; Arne Hanson, *Beproevingen op de Rede*, 1-2.

Bij een scheepsongeval op zee was het soms moeilijk om zelfstandig naar de haven te varen. De *S. Franciscus*, kapitein Jan Block, voer vanuit Cádiz naar Oostende. Ter hoogte van het Kanaal brak een storm uit waarbij het schip naar Calais ging om een Franse loods in dienst te nemen. Tussen de Vlaamse Banken stootte het schip meermaals over de bodem waarna het haar roer verloor. Om niet stuurloos weg te drijven werd het anker uitgeworpen, maar dat brak door de storm waarna ze een derde anker lieten zakken (het eerste anker was bij Cádiz al verloren gegaan). Daar bleef het schip met gevaar voor eigen leven liggen, terwijl hoge golven over haar heen sloegen. De loodsenkorvet vond de *S. Franciscus* en nam het schip op sleeptouw naar Oostende.²³¹ Zonder tussenkomst van de korvet zou het schip vergaan zijn.

Door de tussenkomst van de loodsenkorvet is mooi te zien hoe Oostende past in het plaatje van Westerdahls maritieme cultuurlandschap. De gevaren van de zee leidden tot ervaring en traditie van gevaar voor de Oostendenaren. Dit komt samen in de formatie van het loodsenkorps die de schepen van deze gevaren moest beschermen. De wisselwerking tussen de mens en de zee komen hier mooi samen in de loodsenkorvet die de *S. Franciscus* redde.²³²

Als een schip geen geluk had, dan leed het schip schipbreuk. De *Caren Sophia*, kapitein Halvor Holm, kwam in een storm op een zandbank terecht waar ze een lekkage kreeg. Daarna kwam het schip door de storm op het strand terecht. De bemanning besloot het schip te verlaten, dat op dat moment terug loskwam. Zonder bemanning om het schip te besturen werd de *Caren Sophia* op het strand geworpen waar het aan stukken sloeg.²³³ Naast het aan stukken slaan was zinken ook een soort scheepsongeval dat nefast was voor het schip. De *Helena* onder bevel van Geert Cuypers kwam met stormweer de havengeul binnenvaren. Daar botste ze op één van de meerpalen waarna het in de havengeul zonk. De bemanning kon op tijd het schip verlaten.²³⁴

²³¹ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 58: 4 Januari 1790-31 december 1790, 1 februari 1790.

²³² Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 8.

²³³ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 - 31 december 1779, 15 november 1779.

²³⁴ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 20 oktober 1780.

4.2.2. Na het ongeval een zeeprotest

Als een schip na het scheepsongeval de haven binnenkwam, kon een kapitein een zeeprotest optekenen. Om partijen ervan te overtuigen dat hij niet verantwoordelijk was voor het ongeval, schreef een kapitein dat hij niet wist wat de exacte schade aan het schip of de lading was. Meestal strookte dat niet met het originele verhaal van de kapitein. Een voorbeeld hiervan is de *Grote Estafette* onder bevel van Frans Hoops.²³⁵ In het Kanaal raakte het schip beschadigd door stormweer, waarna ze enkele dagen schuilden in Calais, waar het schip herstellingswerken onderging. Hoewel het schip dus gerepareerd werd, beweerde Hoops dat hij geen weet had van de effectieve schade aan het schip of de lading.²³⁶ Deze tegenstrijdigheid doet vermoeden dat de bewering dat een kapitein geen weet had van de schade aan zijn schip of lading eerder een formaliteit was.

Iets soortgelijks valt op bij de *Rotterdam Pacquet*, kapitein John Woosly. Het schip kwam Oostende binnenvaren tijdens een storm waar het schade opliep door de grote hoeveelheden water die over het schip sloegen. In het zeeprotest staat dat het zout oploste door de vermenging met het water. De kapitein had gewacht op de notaris om de luiken te openen om te tonen dat hij niet wist in welke staat hij zijn goederen ging aantreffen. Er moet natuurlijk wel een vermoeden geweest zijn dat zijn zout beschadigd was, maar door te wachten kon ook deze kapitein zeggen dat hij niet wist wat de effectieve schade aan het schip of de lading was.²³⁷ De *Maria Theresia*, kapitein Joannes Bouwens, kwam in soortgelijke conditie Oostende binnenvaren.²³⁸ Ook Bouwens wachtte hier op de notaris voordat hij zijn luiken opende en ook hier moet een vermoeden geweest zijn dat zijn suiker beschadigd was door het stormweer. Toch zegt het zeeprotest dat hij geen weet had van de schade aan de goederen of het schip.²³⁹ De bewering dat een kapitein niet wist wat de schade aan zijn schip of lading was, was een standaardformulering die diende om partijen ervan te overtuigen dat een kapitein niet verantwoordelijk was voor het scheepsongeval.

²³⁵ Zelfde schip als hiervoor maar met een andere kapitein.

²³⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 - 31 december 1779, 20 november 1779.

²³⁷ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 92: Band 2 januari 1771 - 31 december 1771, 9 november 1771.

²³⁸ Niet te verwarren met de *Maria Theresia*, kapitein Jacob Gelve, in het eerste hoofdstuk besproken.

²³⁹ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 95: Band 3 januari 1774 - 31 december 1774, 6 oktober 1774.

Het zeeprotest verloopt anders bij schepen die het ongeval niet overleefden. Daar lag de focus op het aantonen hoe hard een kapitein en zijn bemanning werkten om het schip te redden vooraleer zij het schip moesten verlaten. Een voorbeeld hiervoor is de *Caren Sophia*, waarbij de bemanning en kapitein getuigen dat zij al het mogelijke deden om het schip te redden vooraleer zij het schip moesten verlaten.²⁴⁰ Bij de *Commerce*, een brigantijn uit Baltimore (VS) gebeurde iets soortgelijks. Het schip strandde tijdens een storm, kwam weer los bij hoogwater, waarna het opnieuw strandde en opnieuw terug loskwam. Kapitein James Stewart zegt in zijn zeeprotest dat hij er alles aan deed om zijn schip te redden. Door aan te tonen dat het schip meerder malen loskwam, bewijst Stewart dat hij alles deed om het schip te redden. Uiteindelijk zonk het schip.²⁴¹

Bij zinkende schepen was het dus vooral de bedoeling om aan te tonen dat een kapitein en zijn bemanning alles in het werk stelden om het schip te redden. Bij schepen die het scheepsongeval wel overleefden was het vooral de bedoeling om 'onschuldig' over te komen en aan te tonen dat het niet de schuld van de kapitein was dat het schip of de lading schade opliepen.

4.2.3. Na het zeeprotest het schip controleren

Een schip dat averij opliep moest gerepareerd worden. Met de vele scheepsongevallen die in Oostende voorkwamen was de stad voorzien om schepen (op) te kalefateren. Wanneer in 1776 het eerste vlotdok werd gebouwd, werd de noordwesthoek daarvan uitgerust als scheepswerf.²⁴² De westzijde van dat vlotdok deed dienst als kielkaai, een plek waar schepen op hun kiel werden gelegd om de delen van het schip die permanent onder



Figuur 11 Ferrariskaart van Oostende tussen 1776 en 1781, het eerste vlotdok is al gebouwd en het is hier dat de Kielkaai en scheepswerf lagen, bron: KBR, Kaart van Ferraris, <https://www.kbr.be/nl/projecten/kaart-van-ferraris/>.

²⁴⁰ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 15 november 1780.

²⁴¹ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 68: 4 januari 1790-22 december 1790, 2 februari 1790.

²⁴² Farasyn, *Bloeiperiode van Oostende*, 85-87.

water bleven op schade te controleren.²⁴³ Door de ondiepe haven stootte een schip wel eens op de bodem waardoor de kiel beschadigd geraakte. Een voorbeeld hiervan is de *Maria Theresia*, kapitein Patricius van Remoortel, die strandde en daarna op de kielkaai werd gelegd.²⁴⁴ Daar werd schade aan de kiel gevonden en moest het schip gerepareerd worden.²⁴⁵

Er waren verschillende vormen van schade of averij die schepen opliepen zoals schade aan de romp, de masten, de zeilen, de touwen, etc. De *Maria Theresia* was niet enkel beschadigd aan haar Kiel, maar ook aan haar romp, haar anker en de touwen.²⁴⁶ De *Favorite*, kapitein William Moore, raakte in een storm haar masten en de tuigage kwijt. Logischerwijs werd het schip gecontroleerd op wat de precieze schade was aan de masten en wat nog overbleef van de tuigage.²⁴⁷ De *Goede Verwachtinge van Emden*, van kapitein Klaas Ankes de Haan, raakte na haar stranding eveneens beschadigd aan haar kiel, romp, verschillende kajuiten, haar touwen, zeilen, ijzerwerk en blokwerk (de katrollen).²⁴⁸ Deze soorten schade zijn een logisch gevolg van de stormen en strandingen die in vorig hoofdstuk aan bod kwamen.²⁴⁹

Meesterambachtslieden zoals meester timmerlieden, blokmakers (katrollenmakers), touwslagers (touwmakers) en smeden controleerden de schepen op schade. Uit de aktes blijkt dat zij speciaal waren aangesteld door de burgemeester van Oostende. Opnieuw een maatregel die aantoonde dat Oostende gewend was om schepen te repareren en dat op een georganiseerde manier te doen. De touwslagerij, timmerwerkplaatsen en scheepswerven behoorden tot de weinige proto-industriële gelegenheden die de stad had, wat het belang van de zeevaart voor Oostende aantoont.²⁵⁰

²⁴³ De kiel is de ruggengraat van het schip.

²⁴⁴ De *Maria Theresia* is niet te verwarren met de *Maria Theresia* van kapitein Joannes Bouwens van daarnet, noch met de *Maria Theresia* van uit het eerste hoofdstuk.

²⁴⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 51: 3 januari 1783-30 december 1783, 2 juni 1783.

²⁴⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 51: 3 januari 1783-30 december 1783, 2 juni 1783.

²⁴⁷ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 92: Band 2 januari 1771 - 31 december 1771, 18 juli 1771.

²⁴⁸ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 26 januari 1782.

²⁴⁹ Cf. *Infra*

²⁵⁰ Parmentier, “In the Eye of the Storm”, 67.

Deze meesters verklaarden in de notariaatsaktes dat zij met al hun kennis en ervaring eerlijk zouden handelen bij de beraming van de herstellingskosten van een schip. De aktes vertellen enkel iets over de beraming van de kosten, maar zwijgen over het effectieve reparatieproces. De *Maria Theresia* veranderde later van kapitein, daarover later meer, maar dat toont aan dat het schip hersteld was en terug kon wegvaren. De '*Gazette van Gend*' rapporteerde dat de *Favorite* op 19 juni 1771 binnenkwam en op 29 juli 1771 terug vertrok. Beide rapporteringen vermelden dezelfde kapitein dus gaat het hier om hetzelfde schip. Ze bewijzen dat de *Favoriete* na haar herstelling terug wegging.²⁵¹ Idem voor de *Goede Verwachtinge van Emden* die op 25 januari 1782 haar ongeval overkwam, maar na reparaties op 31 juli uit Oostende vertrok.²⁵² Hoewel er dus geen bronnen zijn van de reparaties zelf, toont de '*Gazette van Gend*' aan dat deze schepen toch weer konden vertrekken en dus hersteld waren.

Met hun herstellingsvoorzieningen tonen de Oostendenaren aan dat zij weten hoe de zee werkt. Ze spelen in op de mogelijke gevaren voor schepen en anticiperen daarop door een scheepswerf aan te leggen. Daarnaast tonen de verschillende ambachten dat er een maritieme cultuur en traditie bestaat in Oostende en dat die de basis vormt voor de proto-industrie van de stad. Oostende leefde van de middelen en kansen die de zee haar gaf. Dat is opnieuw een schoolvoorbeeld van hoe de mens in wisselwerking treedt met de oceaan op de manier de Westerdahl in zijn maritiem cultuurlandschap beschreef.²⁵³

Niet elk schip dat met schade binnenkwam kon gerepareerd worden. Het schip de *Jongen Pieter* kwam beschadigd de haven binnen. Daar werd het schip opgekocht door de firma Liebaert, Baes, Derdeyn & Cie., die van plan was het schip te repareren. Daar bleek dat de schade te groot was om te herstellen en een reparatie was dus economisch niet voordelig. Ze verkochten de *Jongen Pieter* door aan een veel lagere prijs aan Jan Derdeyn. Hij maakte brandhout van het schip en verkocht aan de Oostendenaren.²⁵⁴ De *Helena*, die zonk in de haven, werd door de touwmakers onderzocht of een deel van de tuigage herbruikbaar was. Ze kwamen met een negatief rapport terug. Hoewel deze schepen verloren waren, inspecteerden de Oostendenaren hen op herbruikbaar materiaal, een praktijk die heel gewoon was voor

²⁵¹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 24 juni 1771, 1 augustus 1771.

²⁵² Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gend*, 28 januari 1782, 5 augustus 1782.

²⁵³ Westerdahl, "The Maritime Cultural Landscape", 7-8.

²⁵⁴ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 7 augustus 1780; Arne Hanson, *Beproevingen op de Rede*, 7.

deze periode. Hoewel het in Oostende niet zo ver ging, bestond in Finland een compagnie die scheepswrakken doorzocht op herbruikbaar materiaal.²⁵⁵

Als een schip zonk, dan bleef er vanzelfsprekend een wrakstuk over. In deze periode bestonden nog geen middelen om deze wrakstukken te bergen waardoor ze op de bodem bleven liggen. Bowens beschrijft in zijn *'Nauwkeurige Beschryving'* de ontdekking van een wrakstuk bij de uitgraving van de vlotdokken. Volgens hem had niemand sinds mensengeheugenis weet dat daar ooit een schip zonk. Een bewijs dat wrakstukken op hun plaats bleven liggen.²⁵⁶ In Oostende leidde de aanwezigheid van wrakken tot problemen voor de scheepvaart. Op 13 februari 1771 strandde een Hollandse blomme op een wrakstuk. De bemanning werd gered, maar de *'Gazette van Gend'* zei niets over het schip, dus dat zal waarschijnlijk vergaan zijn.²⁵⁷ Ook de *Triton* uit het eerste hoofdstuk strandde door een wrakstuk die aan de havenmonding lag. Via lantaarns waarschuwden de Oostendenaren voor de aanwezigheid van wrakstukken, maar dat bleek vaak onvoldoende.

4.3. Alle hens aan denk!

Hier stuit het onderzoek op de tekortkoming van de bronnen. De *'Gazette van Gend'*, Bowens' *'Nauwkeurige beschryving'*, het rapport van Thomas de Gryssperre en de notariaatsakten uit het notariaat van Caillie gaan nauwelijks in op wat er met de bemanning zelf gebeurde na een ongeval. De *'Gazette van Gend'*, Bowens en de Gryssperre focussen op de schepen zelf. De zeeprotesten focussen dan weer meer op het ongeval en de rapportering. Ondanks de limieten probeert dit onderdeel de handelingen van de personen aan boord van een schip tijdens een ongeval en hun acties nadien te analyseren.

Wie was allemaal aanwezig aan boord een schip tijdens een ongeval? Een bemanning startte altijd met de kapitein van het schip. Hij werd aangesteld door de eigenaar of reder van het schip als hij de eigenaar zelf niet was. Zijn autoriteit was nagenoeg absoluut en hij stond in voor de organisatie van de zeereis, de navigatie van het schip en de verkoop van goederen in handelshavens indien nodig. De

²⁵⁵ Huhtamies, "A Second-Hand Shipwreck Market", 632.

²⁵⁶ Jacobus Bowens, *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen*, 152. (Brugge: Joseph de Busscher, 1792.)

²⁵⁷ Universiteitsbibliotheek, *Gazette van Gend*, 18 februari 1771.

rechterhand van een kapitein was zijn stuurman. Naast zijn navigerende functie stond de stuurman in voor de dagelijkse organisatie aan boord een schip.²⁵⁸

Naargelang de grote van het schip waren er gespecialiseerde functies aan boord. Net zoals de stuurman was de bootsman actief als voorman voor de bemanning. Hij wekte hen en stelde hen aan het werk. Hij stond ook in voor de tuigage van het schip (de touwen). Een timmerman was geen overbodige luxe aan boord. Hij dichtte lekken en kon reparaties uitvoeren op zee. Tenslotte kon een handelsschip ook een kok aan boord hebben, zijn rol spreekt voor zich.²⁵⁹ In de aktes komt ook eenmaal een zetschipper voor. Dat was een kapitein die geen eigenaar was van het schip.²⁶⁰ Een kapitein was meestal geen eigenaar van het schip en waarom deze akte daar wel een onderscheid in maakte is onduidelijk. Er bestonden nog andere gespecialiseerde functies zoals de kwartiermeester of kanonnier, maar deze kwamen niet voor in de aktes en worden dus niet behandeld. Tenslotte bestaat de bemanning uit matrozen die geen speciale functie hadden, maar door hun kennis en ervaring van essentieel belang waren voor het zeilen van een schip.²⁶¹ Het aantal bemanningsleden lag relatief laag aangezien vooral kleinere handelsschepen Oostende aandeden. Naast de bemanning kon ook een loods aanwezig zijn op het moment van het ongeval.

4.3.1. De bemanning : onderbelicht maar essentieel

Hoewel er weinig informatie bestaat over de bemanning na een ongeval, bestaat die wel voor hun handelingen tijdens een scheepsongeval. Terwijl de kapitein en stuurman het schip bestuurden, was het aan de rest van de bemanning om het schip drijvend te houden. In het geval van stormweer, wanneer zeewater over de reling slaat en het niet stopt met regenen, was de bemanning genoodzaakt de pompen te bemannen. Meestal werd sowieso gepompt omdat een houten schip van nature niet volledig waterdicht is, maar bij stormweer was dit essentieel in het behoud van het schip.²⁶² Dit karwei leed vaak

²⁵⁸ Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Canto ed. (University Press, 1993), 84.

²⁵⁹ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 84-85.

²⁶⁰ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 109: Band 25 februari 1782 - 25 april 1782, 2 april 1782.

²⁶¹ Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 85.

²⁶² Burger, *Wrakstukken*, 136.

tot extreme oververmoeidheid en er moest soms dagenlang aan één stuk door gepompt worden.²⁶³ Dit komt ook voor in de notariaatsaktes van zowel de *Goede Verwachtinge van Emden* die het overleefd heeft en de *Caren Sophia*, die aan stukken sloeg. De acties van de bemanning waren dus gelijkaardig voor schepen die het overleefden en schepen die het niet overleefden.²⁶⁴

De bemanning deed er ook alles aan om niet enkel het schip, maar ook de lading aan boord te beschermen. Niet enkel door te pompen, maar ook door de lading van het schip op het droge te halen. In het zeeprotest van de *Goede Verwachtinge van Emden* staat dat de kapitein en zijn bemanning naar hun contactpersoon waarschuwden, die hen dan de nodige werkmannen gaf om samen de lading zo snel mogelijk van het schip te halen en het schip in veiligheid te brengen.²⁶⁵ Bij de *Vriendschap*, kapitein Carsten Radloff, gebeurt iets soortgelijks. Het schip werd met heel wat kracht op het strand gegooid. De akte gaf aan dat in normale omstandigheden het schip aan stukken zou slaan. Gelukkig voor de *Vriendschap* had de bemanning alles in het werk gesteld om het schip te redden. Heel uitzonderlijk, dat blijkt uit de akte die zegt dat dit enkel met de hulp van God kon gebeuren, zorgde de bemanning ervoor dat het schip niet aan stukken sloeg.²⁶⁶ Een getrainde en ervaren bemanning kon dus het verschil maken tussen schipbreuk en overleven.

Soms redde een schip het niet en moest de bemanning zo snel mogelijk wegraken. Toen de *Helena* tegen de meerpalen botste begon het schip onmiddellijk te zinken. Pompen zou niets uithalen en er was te weinig tijd om de lading te redden. Kapitein Geert Cuypers gaf toen het bevel om het schip te verlaten. De bemanning installeerde zich in de boot en roeide weg van het zinkende schip. Het zeeprotest hamerde erop dat er geen tijd of middelen waren om het schip of de lading te redden.²⁶⁷ Het schip verging uiteindelijk in de haven. Het kon nog veel slechter aflopen. Van de zestien schepen die zonken, zijn slecht

²⁶³ Arne Hanson, *Beproevingen op de Rede*, 1. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, 90-91.

²⁶⁴ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 – 31 december 1779, 15 november 1779; nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 26 januari 1782, 26 januari 1782.

²⁶⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 26 januari 1782.

²⁶⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 7 november 1780.

²⁶⁷ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780, 20 oktober 1780.

zes zeeprotesten gemaakt.²⁶⁸ Voor een deel komt dat omdat het schip met man en muis verging en er geen overlevende waren om een zeeprotest op te tekenen. In andere gevallen is niet geweten waarom geen zeeprotest werd opgetekend.

De bemanning had ook een actieve rol in de opstelling van een zeeprotest. Hoewel de focus van het zeeprotest vooral op de kapitein lag, had hij zijn bemanningsleden wel nodig om het zeeprotest op te maken. Zij waren de getuigen die zijn verhaal moesten bevestigen. In elk geanalyseerd zeeprotest deed niet enkel de kapitein het woord, maar werden de bemanningsleden met naam en functie aan boord van het schip benoemd om hun getuigenis te leveren.²⁶⁹ Zij vormden dus een essentiële bron van legitimiteit voor een kapiteins verslaggeving.

4.3.2. De kapitein: heer en meester aan boord

Via onder andere de zeeprotesten komt het primaatschap van de kapitein in de bronnen naar boven. Het is de kapitein die zichzelf verdedigt en het is de kapitein die de verantwoordelijkheid voor een ongeval van zich af wil schuiven. Het is ook logisch dat de kapitein primeerde, hij was de belangrijkste persoon aan boord en stond in voor het reilen en zeilen doorheen de reis. Het is zijn verhaal dat aan bod komt in de zeeprotesten en de bemanning dient slechts ter bevestiging. Daarnaast was de kapitein ook degene die in contact stond met de tussenpersonen van de handelaars, maar daarover later meer. Een kapitein fungeerde ook als het 'kenteken' van een schip. Veel schepen hadden dezelfde naam en de naam van de kapitein onderscheidde deze schepen van elkaar.²⁷⁰ In de *'Gazette van Gend'* stond een scheepsnaam meestal samen met de naam van een kapitein.²⁷¹

Wanneer een kapitein zijn zeeprotest optekende was dat een juridische akte. De akte was dus bindend en dat blijkt ook uit de bronnen. Wanneer handelaars hun goederen ophaalden, dan accepteren zij de goederen in de staat waarin zij op dat moment verkeerden zonder '*protestatie*'. Het zeeprotest werd

²⁶⁸ Bijlage 1: Overzichtslijst scheepsongevallen: 19/10/1780, 30/03/1781, 29/06/1785, 20/10/1785, 31/01/1790, 24/12/1791.

²⁶⁹ Niels van der Noll, "De Scheepsverklaring of 'Note of Sea Protest'", *Pleitbezorger*, 18 juni 2019, <https://pleitbezorger.com/2019/06/de-scheepsverklaring-of-note-of-sea-protest/>.

²⁷⁰ Zie bijvoorbeeld de drie verschillende *Maria Theresia*'s die doorheen deze paper aan bod kwamen en via hun kapiteins geïdentificeerd werden.

²⁷¹ Universiteitsbibliotheek Gent, *Gazette van Gent*, 1770-1792.

niet tegengesproken en het was van belang dat een kapitein het zo snel mogelijk opstelde.²⁷² Een juridische bron toont de persoonlijke gedachte van een handelaar niet en waarschijnlijk zal een groot deel ontevreden geweest zijn met de kapitein die hun goederen liet beschadigen.

Hoewel een kapitein zijn aansprakelijkheid verloor door een zeeprotest, betekende dat niet dat hij zonder kleerscheuren uit een ongeval kwam. Een document doet maar zoveel om het vertrouwen van de eigenaar van het schip te behouden. Patricius van Remoortel, kapitein van de Maria Theresia, verloor na een stranding het vertrouwen van zijn opdrachtgever Jean-Baptiste Liebaert. Van Remoortel werd zijn congé gegeven, wat wilt zeggen dat hij zijn ontslag kreeg.²⁷³ Kapitein Pieter Reynders verving hem. Uit een ander zeeprotest blijkt dat Pieter Reynders zelf ook een ongeval kreeg, maar niet ontslagen werd. Het vertrouwen in hem was dus niet geschaad.²⁷⁴ Ongeacht een zeeprotest, werd een kapitein vervangen als hij het vertrouwen van zijn werkgever verloor. Een zeeprotest was dus niet bindend voor zijn job.

4.3.3. De loods: een gids of een blok aan het been?

Hoewel de loods niet tot de officiële bemanning behoorde, was dit wel een persoon van groot belang op de reis naar Oostende. In theorie zorgde hij ervoor dat een schip veilig de haven bereikte, maar soms liep het mis. De *Catharina Paulina* verloor op 13 april 1770 haar roer bij het stooten op een zandbank buiten de haven. In een zeeprotest van 14 april 1770 werd de loods aan boord, Joannes van Sluys, vrijgesproken van de schadeclaims aan het schip. Hij had het schip reeds verlaten voor het de Vlaamse Banken binnenvoer.²⁷⁵ Bij een ander schip, de *Triton*, kreeg de loods wel de schuld van het ongeval. Hij wees een Oostendse loods af en voer met het schip tegen een wrak. De schuld van een zeeprotest kon dus naast de zee ook bij een persoon liggen.²⁷⁶ Het is ook makkelijker om een overmoedige buitenlandse loods de

²⁷² Cf. *Infra*

²⁷³ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 53: 2 januari 1785-11 december 1785, 24 mei 1785; Parmentier, *Het gezicht van de Oostendse handelaar*, 258-64.

²⁷⁴ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 53: 2 januari 1785-11 december 1785, 1 oktober 1785.

²⁷⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 91: Band 4 januari 1770 - 31 december 1770, 14 april 1770.

²⁷⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782, 25 januari 1782.

schuld te geven dan een lokale Oostendse loods. Van Sluys behoorde tot het verouderde loodsenkorps waardoor het toendertijd misschien de gewoonte was om een schip voor de banken te verlaten. Oostende beschikte toen nog niet over een loodsenkorvet dat permanent op zee bleef.

4.4. Wat met de lading?

*‘Vermoedelijk kwam Scheurrak SO1 bij het zinken op de stuurboordzijde op de zeebodem terecht. De bakboordzijde lag omhoog in het water. Kapsporen van een bijl op een deel van het bakboord verraden dat er pogingen zijn geweest om spullen uit het schip te bergen door een gat in de planken te slaan’.*²⁷⁷

Dit citaat komt uit het boek *‘Wrakstukken: Leven aan boord van een graanschip rond 1590’* van Geke Burger. De Scheurak SO1 was een Nederlands graanschip dat einde zestiende eeuw verging. Het schip kon door slecht weer niet uitvaren en moest samen met heel wat andere schepen wachten op de rede van Texel. Op de onbeschutte rede brak een storm uit waardoor het schip van haar ankers sloeg en het verderop op een zandbank stootte en zonk.²⁷⁸ Het verhaal van de Scheurak SO1 is gelijkaardig aan wat de schepen in het late achttiende-eeuwse Oostende meemaakten. De kapsporen van de bijl tonen aan dat zelfs wanneer het schip zonk, de bemanning probeerde om toch een deel van de lading te bergen. De lading genoot een zeer grote prioriteit aan boord van een handelsschip.

4.4.1. Een gewaarschuwd man is er twee waard

Vooraleer de berging van de handelswaar aan bod komt, is het interessant om kort te kijken naar de manieren waarop handelaars hun lading beschermden. Een eerste mogelijkheid was het afsluiten van een verzekering. Voor 1782 gebeurde dat in Antwerpen of in buitenlandse havens. Daarbij stootten Oostendse handelaars vaak op problemen want niet elk buitenlands verzekeringsbedrijf keerde de dividenden uit. Waarschijnlijk profiteerden die buitenlandse verzekeringsmaatschappijen ervan dat er geen bescherming was voor Oostendenaren. In 1782 werd in Oostende, op aanvraag van Engelse handelaars, de *‘Compagnie de l’assurance de la Flandre Autrichienne’* opgericht waar lokale Oostendse handelaars en buitenlandse

²⁷⁷ Burger, *Wrakstukken*, 12.

²⁷⁸ Burger, *Wrakstukken*, 11.

handelaars gevestigd in Oostende verzekeringen konden afsluiten.²⁷⁹ Vooral goederen werden verzekerd. De verzekering van schepen werd pas populair in de negentiende eeuw.²⁸⁰

Een andere manier waarop een handelaar zijn goederen beschermd was door deze te verdelen over meerdere schepen. Als één schip verongelukte, bleef een groot deel van de lading over op andere schepen.²⁸¹ In de notariaatsaktes viel ook op dat dat meerdere handelaars of handelshuizen bij één schip hun goederen ophaalden. Bij het *Wapen van Vriesland*, kapitein C.F. de Boer, informeerden zeven verschillende handelaars naar hun goederen, verreweg de meeste van alle bestudeerde casussen.²⁸² Het proces van ladingen te verdelen over schepen werd dus ook toegepast in Oostende in deze periode.

4.4.2. De mens wikt, maar God beschikt

Hoewel handelaars voorbereidingen troffen om hun waren te beschermen, liep het af en toe mis. Wanneer een schip haar scheepsongeval had en de haven bereikte, informeren de handelaars naar hun goederen. Ze deden dat aan de hand van connoisements, aktes waarin vermeldt staat welke goederen een bepaalde handelaar aan boord had.²⁸³ Door een zeeprotest hield de rol van de kapitein op, want deze was niet langer aansprakelijk voor de goederen aan boord zijn schip. De koopmannen werden dan doorverwezen naar de commissionair, de tussenpersoon die de goederen verhandelde in naam van zichzelf of de firma. Hij kon ook de eigenaar van het schip zijn.²⁸⁴ Dat wilt dus zeggen dat wanneer het schip de haven binnenkwam en het zeeprotest opgemaakt werd, de regelingen aan land gebeurden en de kapitein en bemanning minder belangrijk werden.

²⁷⁹ L. Couvreur, "De zeeverzekeringsmarkt der Oostenrijksche Nederlanden op het einde van de achttiende eeuw", *Annales de la Société d'Émulation de Bruges = Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 1937, 66-68.

²⁸⁰ Arne Hanson, *Beproevingen op de Rede*, 6; Gelderblom, "Coping with the Perils of the Sea", 106.

²⁸¹ Idem.

²⁸² Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 – 31 december 1779, 7 januari 1779, 11 januari 1779, 12 januari 1779, 14 januari 1779, 15 januari 1779, 15 januari 1779, 18 januari 1779.

²⁸³ "COGNOSSEMENT - WNT (Woordenboek der Nederlandsche Taal)", geraadpleegd 26 mei 2026, <https://gtb.ivdnt.org/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M012758&lemma=cognossement&domein=0&conc=true>.

²⁸⁴ "COMMISSIONNAIR - WNT (Woordenboek der Nederlandsche Taal)", geraadpleegd 26 mei 2026, <https://gtb.ivdnt.org/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M012798&lemma=commissionnair&domein=0&conc=true>.

Eenmaal in de haven werd de lading van boord gehaald, zoals dat in elk ander geval zou gebeuren. In de haven zelf konden opnieuw problemen opsteken. Het *Wapen van Vriesland* kwam de haven binnen en door het zeeprotest werden de goederen, voornamelijk wijnen en wol, geaccepteerd door de handelaars zonder protestatie.²⁸⁵ De grote toestroom van schepen in 1779 leidde tot overvolle pakhuizen en de goederen werden op de kade geplaatst.²⁸⁶ Daardoor ontstond er ongerustheid dat de wijnen en wol zouden bederven door de strenge vorst van dat jaar. Voor de wijn heeft één van de handelaars een binnenlander, een boot voor op de kanalen, afgehuurd en zijn wijn rechtstreeks naar Gent gestuurd. Voor de andere handelaars en de wol is niet geweten of zij winter overleefd hebben. Na het scheepsongeval kon de scheepslading nog altijd beschadigd raken door problemen op de kade.

Er zijn weinig aanwijzingen teruggevonden in de bronnen waar handelaars hun goederen laten verzekeren. Eén daarvan is de *Laurierboom* onder bevel van Mattheus Schieldhelm. Dat schip strandde in 1782 en een groot deel van de lading liep schade op. Een handelaar uit Ieper had zijn goederen verzekerd, waardoor de *assurateur* of verzekeraar tussenkwam.²⁸⁷ Willebaldus van Iseghem, handelaar te Oostende, had zijn lading op het *Wapen van Vriesland* ook verzekerd waardoor de assurateur tussenkwam voor de kosten op de beschadigde wijnen.²⁸⁸ Hij was de enige van de zeven handelaars die dat deden.²⁸⁹

Dat voor 1782 weinig assurateurs tussenkwamen is op zich niet zo opmerkelijk. Er bestond nog geen verzekeringsmaatschappij in Oostende in het geval van de *Wapen van Vriesland*.²⁹⁰ Waarom er na 1782 zo weinig meldingen van verzekeringen zijn gevonden is niet duidelijk. Wellicht was een verzekering afsluiten te duur en was de opsplitsing van de lading over meerdere schepen een meer verkozen strategie. Op deze manier was er ook weinig tegenslag voor een handelaar als het schip in kwestie verongelukte.²⁹¹

Als een schip strandde en zeker als het aan stukken sloeg, dan liep de lading sowieso schade op. Ook hier accepteerden de handelaars de lading, in zoverre mogelijk was, als gevolg van de zeeprotesten.

²⁸⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 – 31 december 1779.

²⁸⁶ Couvreur, “De zeeverzekeringsmarkt der Oostenrijksche Nederlanden op het einde van de achttiende eeuw”, 63.

²⁸⁷ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 110: Band 25 april 1782 - 13 juni 1782.

²⁸⁸ Parmentier, *Het gezicht van de Oostendse handelaar*, 377-81.

²⁸⁹ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 100: Band 2 januari 1779 – 31 december 1779.

²⁹⁰ Zie overzichtslijst in bijlage 1: 01/01/1779.

²⁹¹ Gelderblom, “Coping with the Perils of the Sea”, 115.

In sommige gevallen, zoals bij de *Gebroeders* onder bevel van kapitein A. Tournier, kwam er een tussenkomst van de assuradeur, maar ook hier was dat eerder zeldzaam.²⁹² De bronnen gaan niet in op de manier waarop de goederen de stad bereikten. Naar alle waarschijnlijkheid werden ze door de bemanning en met behulp van de lokale bevolking via het strand naar Oostende gebracht aangezien het schip schipbreuk leed en dus niet meer kon varen. Wanneer goederen geabandonneerd werden in een poging het schip te redden, werd dat vaak met enig medeleven geaccepteerd omdat dat in het algemeen belang van het schip en de opvarende werd gedaan. Vaak werkten de handelaars onderling samen om de kosten van de geleden schade op te hoesten als medeleven.²⁹³

Van tijd tot tijd ging het helemaal mis en zonk een schip samen met haar lading naar de bodem van de zee.²⁹⁴ Dan kon helemaal niets gedaan worden om de lading te redden want meestal gebeurde dit zeer snel zoals bij de *Helena* werd beschreven.²⁹⁵ Bij de *Commerce*, die meermaals stootte, was het mogelijk een deel van de lading te redden, maar in veel gevallen ging de lading mee met het schip naar de bodem van de Noordzee.²⁹⁶ In het wrakstuk van de Scheurak SO1 zijn nog heel wat natuurlijke overblijfselen van de lading graan gevonden, dus een berging lukte vaak niet.²⁹⁷

Af en toe spoelde wel eens een deel van een gezonken lading aan in de omgeving van Oostende. Een plek waar veel afval en dus ook lading aanspoelde was de *Vuylpotshaven*. Dat was een strook tussen het westerhoofd en het strand waar, door de stroming, brokstukken aanspoelden. Er bestaat een getuigenis uit 1762 waarbij twee personen, een zeker Adriaan de Clerq en Isabella Clara Pauwaert, een buidel Portugese goudstukken vonden op het strand. Zij moesten dan volgens het zeerecht kennis van deze buidel geven bij de gemachtigde persoon van de streek, de bisschop van Brugge. Die moest de vondst dan melden aan de regeringsleiders van de Oostenrijkse Nederlanden. De bisschop mocht drie vierde van de vondst houden en Adriaan en Isabella kregen samen één vierde van de vondst. Wanneer de lading van

²⁹² Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 97: Band 10 januari 1776 - 28 december 1776.

²⁹³ Maria Fusaro, *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, 1st ed. 2023., with Andrea Addobbati en Luisa Piccinno (Springer International Publishing, 2023), 196, <https://doi.org/10.1007/978-3-031-04118-1>.

²⁹⁴ Hoofdstuk 1.

²⁹⁵ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 102: Band 1 Juli 1780 - 30 december 1780.

²⁹⁶ Brugge, Rijksarchief te Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54, nr. 68: 4 januari 1790 - 22 december 1790.

²⁹⁷ Burger, *Wrakstukken*, 49.

een gezonken schip aanspoelde op de kust, was een deel ervan voor de eerlijke vinder en het ander deel voor het leiderschap van de regio.²⁹⁸ Het zeerecht was een unieke manier om een deel van een gezonken lading toch te behouden.

4.5. Conclusie

Wanneer een schip de haven binnenvoer na een scheepsongeval, dan werd het gecontroleerd op schade en indien nodig hersteld. Als een schip schipbreuk leed of zonk, dan bleef het wrak op de bodem liggen omdat er geen mogelijkheden waren om het te verwijderen. Daardoor konden scheepswrakken in de weg blijven liggen voor schepen die de haven wilden binnenkomen. Als een schip onherstelbaar was, dan kwam een inspectie om te controleren of er bepaalde zaken zoals het tuigage of het houtwerk hergebruikt konden worden. Eenmaal een schip in de haven lag, ging de bemanning van boord en tekende samen met de kapitein een zeeprotest op. Dat zeeprotest zorgde ervoor dat een kapitein de verantwoordelijkheid voor een scheepsongeval van zich af kon schuiven. Desondanks werd een kapitein ontslagen als hij het vertrouwen van zijn werkgevers verloor. Wat de bemanning na een ongeval deed is onduidelijk, maar tijdens het ongeval deden zij alles om het schip drijvend te houden. Ze hielpen achteraf mee om de lading in veiligheid te stellen. De lading werd beschermd aan de hand van een verzekering of door de goederen over meerdere schepen te spreiden. Goederen kwamen meestal beschadigd aan na een ongeval, maar door het zeeprotest was de kapitein daar niet langer verantwoordelijk voor. De goederen werden zonder *protestatie* geaccepteerd. Eenmaal van het schip bestond de kans dat de goederen schade opliepen op de kade. Indien een schip zonk was de lading verloren. Handelaars werkten dan samen om de kosten te drukken. Heel soms spoelde een deel van die lading toch aan en toen gold het zeerecht: een deel van de goederen was voor de eerlijke vinder en het ander deel was voor de lokale instanties.

²⁹⁸ B. Janssens de Bisthoven, "Een toepassing van het strandrecht in 1761.", *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis* 117, nr. 1-2 (1980): 189-90.

5. Conclusie

Dit onderzoek startte vanuit de onderzoeksvraag: *Welke soorten scheepsongevallen; welke oorzaken en welke evoluties kenmerkten die scheepsongevallen in en rond de haven van Oostende in de periode 1770 tot 1792 en wat was het gevolg voor deze schepen?* Het doel van dit onderzoek was om een overzicht te creëren van deze scheepsongevallen in Oostende vanuit het standpunt van Christer Westerdahls maritieme cultuurlandschap. De ongevallen werden niet beschouwt als individuele systemen, maar als deel van het grotere cultuurlandschap. De scheepsongevallen, schepen, bemanning, maar ook zandbanken, vaargeulen, loodsdiensten, de vuurtoren, scheepswerven, proto-industrie, etc. zijn allemaal onderdelen van dat maritieme cultuurlandschap van Oostende. De Vlaamse Banken voor de kust van Oostende zijn een risicogebied, maar behoren evenveel toe aan het maritieme cultuurlandschap. Schepen die de haven van Oostende aandeden beleefden actief de banken. Het loodsenwezen trad op al een bemiddeling tussen de mens en de zee. Een loods steunde op maritiem kennis, traditie en ervaring. Bovendien waren scheepswrakken geen eindpunt zoals de maritieme literatuur doet geloven, maar een onderdeel van het landschap. Hoeveel schepen zijn niet verongelukt door scheepswrakken in Oostende. De verbinding met de zee tekende zich ook in de Oostendse infrastructuur. Door havenhoofden, bakens, loodsdiensten, vuurtorens en andere maatregelen te bouwen probeerden de Oostendenaren niet enkel de zee maar ook natuur te beheersen.

Voor de verschillende types scheepsongevallen waren de overgrote meerderheid ervan strandingen met 103 van de 154 casussen. Dat kwam door een aantal hindernissen die de toegang tot Oostende bemoeilijkten zoals de Vlaamse Banken en de verzanding van de haven. Schepen moesten met deze factoren rekening houden, ze waren deel van het maritieme landschap van Oostende.

De overgebleven scheepsongevallen zijn eerder geïsoleerde gebeurtenissen. Schepen zonken vaak door extreme gebeurtenissen zoals stormen of vrieskou. Meestal gebeurde dat in groep en met eenzelfde oorzaak. Andere schepen liepen lekkages op of averij. Lekkages of averij waren meestal het gevolg van een scheepsongeval en niet het type, waardoor ook zij als uitzonderlijke gebeurtenissen zijn. De overige scheepsongevallen tonen hun uniciteit nog beter aan. Daar behoren bijvoorbeeld drie schepen bij die vastvroren in de haven. Deze gebeurtenis werd al in de bronnen als uitzonderlijk beschouwd.

De meeste scheepsongevallen vonden plaats buiten de haven van Oostende. Daar was ook het meeste risico. Daar bevonden zich de zandbanken en daar lagen schepen onbeschut tegen weer en wind

en de *Roggeplaet* belemmerde de toegang tot de haven. Het was er zeker gevaarlijk als de schepen daar bleven wachten op hoogwater om de haven binnen te varen. Toch vond een substantieel aandeel van de ongevallen in de haven plaats. Hier speelde de verzanding een rol. Door de ondiepte was de haven verraderlijk. De drukte tijdens de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog zorgde voor averijen in de haven.

Doorheen de '*Gazette van Gend*' en Bowens' '*Nauwkeurige Beschryving*' werd maar van 88 van de 154 scheepsongevallen een oorzaak opgegeven. Omdat de bronnen een aanzienlijk aantal uiteenlopende oorzaken gaven, werden deze opgedeeld in vier categorieën. Een eerste categorie was *het weer* dat goed was voor het grootste deel van de ongevallen met 57 van de overgebleven 88 casussen. Daaronder vielen vooral stormen, maar ook tegenwind, sterke wind, mist, etc. Een tweede groepering was *de stranding*. Strandingen konden niet enkel een soort ongeval zijn, maar ook een oorzaak voor bijvoorbeeld de schepen die aan stuken sloegen. *Verzanding* is de volgende grote oorzaak voor scheepsongevallen. Het gaat hier om lekkages en ander ongevallen die te maken hebben met de ondiepte van de haven of de *Roggeplaet*. De laatste categorie was *onkunde*. Kapiteins en loodsen hadden heel wat ervaring nodig om de haven van Oostende te bereiken. Soms hadden ze die niet of overschatten ze zichzelf waardoor er ongevallen gebeurden. Hoewel de oorzaken voor dit onderzoek arbitrair verdeeld werden, was een ongeval vaak het resultaat van een samenloop van verschillende oorzaken. De oorzaken van de scheepsongevallen lagen dus vooral bij de natuur. De onkunde kwam door een gebrek aan kennis en ervaring van het maritieme landschap.

De evolutie van het aantal scheepsongevallen doorheen de onderzochte periode fluctueerde enorm. Op hetzelfde moment groeide het aantal inkomende schepen in Oostende exponentieel. Aan de hand van een Pearson-correlatieanalyse werd duidelijk dat deze twee variabelen slechts een zwakke positieve samenhang kenden en dat deze statistisch niet significant was. De stijging van het aantal inkomende schepen zorgde dus niet voor een gelijkmatige toename van het aantal scheepsongevallen.

De fluctuatie van het aantal scheepsongevallen was voornamelijk de schuld van unieke factoren zoals weersomstandigheden. Stormen teisterden de Vlaamse kust en veroorzaakten heel wat ongevallen. Via een ongevallenratio tussen het aantal ongevallen per honderd inkomende schepen viel op dat de ratio's een dalend verloop kenden. Dat kwam door structurele aanpassingen aan de haven van Oostende. De disciplineren van het loodsenkorps, de bouw van havenhoofden of een vuurtoren en de uitbouw van vlotdokken zorgde ervoor dat Oostende beter en veiliger bereikbaar was voor inkomende schepen. De verbetering van de haveninfrastructuur en organisatie van de scheepvaart leidden tot een daling en

stabilisering van het relatief aantal scheepsongevallen. Allen factoren die zorgden voor een veiligere wisselwerking tussen de mens en de zee in Oostendse maritieme cultuurlandschap.

Het tweede deel van dit onderzoek betrof de gevolgen van een scheepsongeval voor zowel het schip, de personen aan boord van het schip en de lading. De meeste schepen overleefden hun ongeval en konden de haven van Oostende uiteindelijk bereiken, denk aan strandingen waarbij de meeste schepen terug loskwamen. Als een schip op zee problemen tegenkwam, het kwam in een storm terecht of kreeg een lek doordat het op een zandbank stootte, dan kreeg het meestal een ongeluk in de haven zelf. Kapiteins hielden dan vaak geen rekening met de ondiepe haven omdat zij wanhopig op zoek waren naar een veilig onderkomen. In de haven stootte het schip op de bodem of strandde het verderop.

Eenmaal in de haven werden deze schepen gecontroleerd op schade door meesterambachtslieden zoals timmermannen, smeden, touwslagers, blokmakers, etc. Zij werden speciaal aangesteld door de stad en beraamden ook de reparatiekosten. Over de eigenlijke reparaties vertelden de bronnen niets, maar door rapporteringen uit de *'Gazette van Gend'* en de notariaatsaktes werd duidelijk dat de meeste schepen na reparatie weer wegvoeren. De reparaties zelf werden gedaan in het eerste vlotdok waar een scheepswerf en kielkaai lag. Soms kwam het wel eens voor dat een schip zodanig beschadigd was dat het niet gerepareerd kon worden. Dan zochten Oostendenaren naar herbruikbare onderdelen. Mogelijkheden om scheepswrakken te bergen bestonden nog niet in Oostende op het einde van de achttiende eeuw. Scheepswrakken bleven liggen en werden een permanent deel van het maritieme cultuurlandschap. Ze werden aangeduid via lantaarns om inkomende schepen te waarschuwen, maar zorgden sporadisch voor een scheepsongeval.

De bemanning had elk een eigen rol in de nasleep van een scheepsongeval. Het scheepsvolk zelf stond in voor de redding van het schip terwijl de kapitein het schip navigeerde. Dat deden ze meestal door te pompen, een zwaar karwei dat tot extreme oververmoeidheid kon leiden. Daarnaast hielp de bemanning de lading in veiligheid te brengen. Via hun overlevering en bevestiging van een kapitein zijn relaas over een ongeval, speelde de bemanning ook een rol in de opmaak van een zeeprotest. Meer dan dit vertellen de bronnen niet over de rol van de bemanning na een scheepsongeval.

Het opmaken van een zeeprotest was vaak het beste dat een kapitein kon doen na een scheepsongeval. Als zijn schip het overleefde, was het zijn doel aan te tonen dat hij geen weet had van de schade aan het schip of de lading. Het was een manier om de schuld van zich af te schuiven. Als het schip schipbreuk leed dan toonde hij aan dat hij en zijn bemanning al het mogelijke deden om het schip te redden vooraleer het ten onder ging. Een kapitein moest dus overtuigen dat hij geen blaam trof of dat hij

alles gedaan had om het schip te redden. Ondanks de vrijstellingen van een zeeprotest werd een kapitein ontslagen als hij het vertrouwen van zijn werkgevers verloor.

Hoewel een loods geen officieel lid van de bemanning was, was hij wel van groot belang aan boord om het schip de haven in te leiden. Een loods kon zelf de oorzaak zijn voor een scheepsongeval als hij zijn eigen kunnen overschatte. Als hij een buitenlander was of geen deel uitmaakte van het officiële loodsenkorps, dan was de kans groot dat hij de schuld kreeg voor het ongeval. Als de loods uit Oostende kwam of als hij kon aantonen dat het ongeval zijn schuld niet was, dan kon hij ook een zeeprotest optekenen waarbij hij onschuldig werd verklaard.

Na een scheepsongeval was er nagenoeg altijd iets van schade aan de lading. De lading aan boord vormde één van de belangrijkste, zo niet de belangrijkste, prioriteit van het schip. De bemanning probeerde vrijwel altijd (een deel van) de lading te redden, ongeacht de staat van het schip. Lukte dat niet, dan vermeldde zij in een zeeprotest dat ze alles tewerkstelden om iets te redden vooraleer het risico op levensverlies te groot was. Als een schip zonk, dan kon niets gedaan worden om de lading te redden. Soms spoelde een deel van een gezonken lading aan langs de kust en dan gold het zeerecht. Dat was een recht waarbij de vinder het recht had op een deel van de gevonden lading. De rest werd aan de lokale autoriteiten overhandigd. Handelaars konden hun lading ook beschermen doormiddel van een verzekering of door hun koopwaar over meerdere schepen te spreiden. Daarom was het verlies van een deel van de lading meestal maar een kleine tegenslag.

Daarmee is dit scriptieonderzoek voltooid. Ondanks de vele interessante inzichten kan dit onderzoek, zoals elk onderzoek, wel nog uitgebreid worden. Het onderzoek behandelde in mindere mate overheidsdocumenten. Deze documenten strookten minder met de visie om vanuit Westerdahls perspectief te schrijven. Door het verlies van veel archiefmateriaal tijdens de Tweede Wereldoorlog in Oostende doken enkele hiaten op. Wat was de ervaring van de bemanning? Zijn er nog officiële documenten beschikbaar die het reparatieproces van een schip uit de doeken doen? Dit onderzoek kan wel de basis vormen voor een soortgelijk onderzoek in havens waar dat archiefmateriaal wel ter beschikking staat. Daarnaast vormt deze scriptie ook een kapstok voor een vergelijkend onderzoek in verband met scheepsongevallen tussen verschillende havens.

6. Bibliografie

6.1. Primaire bronnen

Bowens, Jacobus. Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryks Vlaenderen. Brugge: Joseph de Busscher, 1792.

Universiteitsbibliotheek, *Gazette van Gend*, 1770-1793.

Pasquini, Jean-Nicolas. *Histoire de la Ville d'Ostende et du port précédée d'une notice des Révolutions physiques de la Cote de Flandre*. Brussel : Hauman et Cie, 1843.

Brugge, Rijksarchief Brugge. Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1940). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 50-54

Nrs. 51, 53, 58, 68.

Brugge. Rijksarchief Brugge. Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66

Nrs. 91, 92, 95, 97, 98, 100, 102, 108, 109.

Brussel. Algemeen Rijksarchief. Inventaire des "cartons" du Conseil privé sous le régime autrichien. Nr. 1172b: Pilotes côtiers, canaux d'Ostende et de Safingen, 1764-1793.

6.2. Secundaire bronnen

Onuitgegeven literatuur

De Vos, Greta. 'Havenbeweging te Oostende in de tweede helft van de XVIIIe eeuw.' Onuitgegeven masterproef, Rijksuniversiteit Gent, 1969-1970.

Hanson, Arne. *Beproevingen op de Rede: scheepsongevallen voor de haven van Oostende rond 1780*. Testerep, 2026. Nog te verschijnen.

Hanson, Arne. 'De zee geeft en de zee neemt: Een onderzoek naar scheepsaccidenten in en rond de haven van Oostende 1775-1783.' Onuitgegeven bachelorproef, KU Leuven, 2025.

Pannier, Stan. "Enterprising Merchants in the Global Atlantic: Frederic Romberg and the Austrian Netherlands Trade with West and Central Africa, 1775-95". Onuitgegeven doctoraatsproefschrift, KU Leuven, 2025.

Van Slambrouck, Christine. 'Thomas de Grysperre: van stadspensionaris tot economisch deskundige binnen de centrale regering (1729-1785)'. Onuitgegeven masterproef, KU Leuven, 1981.

Uitgegeven literatuur

Asaert, Gustaaf, M. Bosscher, Jaap R. Bruijn, en W. J. van Hoboken. *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*. De Boer maritiem, 1978.

August, Vander Meersch. "Bowens (Jacques)". In *Biographie Nationale*. Bruylant, 1866.

Baart, F., M. a. J. Bakker, A. van Dongeren, e.a. "Using 18th Century Storm-Surge Data from the Dutch Coast to Improve the Confidence in Flood-Risk Estimates". *Natural Hazards and Earth System Sciences* 11, nr. 10 (2011): 2791-801.

Baetens, R. "Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime, het voorbeeld van Oostende". *Marine Academie*, nr. 23 (1975): 47-62.

Baeyens, Erik. *De verraderlijke Zee. Scheepsrampen in de Noordzee*. Lannoo, 2002.

Bathurst, Bella. *The Wreckers: A Story of Killing Seas and Plundered Shipwrecks, from the 18th Century to the Present Day*. HMH, 2013.

Bisthoven, B. Janssens de. "Een toepassing van het strandrecht in 1761." *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis* 117, nr. 1-2 (1980).

Blondé, Bruno, Isabelle Devos, en Jord Hanus. *Trend en toeval*. Leuven University Press, 2012.

Broeze, Frank. *Island Nation: A History of Australians and the Sea*. Allen & Unwin, 1998.

Broeze, Frank, red. *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*. Research in Maritime History. Liverpool University Press, 1995.

Burger, Geke. *Wrakstukken: leven aan boord van een graanschip rond 1590*. Waanders Uitgevers, 2025.

Conway, Stephen. *The British Isles and the War of American Independence*. University Press, 2000.

Couvreur, L. "De zeeverzekeringsmarkt der Oostenrijksche Nederlanden op het einde van de achttiende eeuw". *Annales de la Société d'Émulation de Bruges = Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, 1937.

Cressy, David. *Shipwrecks and the Bounty of the Sea*. University press, 2022.

- Dalyell, Sir John Graham. *Shipwrecks and Disasters at Sea, Or, Historical Narratives of the Most Noted Calamities and Providential Deliverances from Fire and Famine, on the Ocean ..* S. Johnson, 1837.
- De Decker, Sam, en Jan Seys. *Van A tot Zee: Alles wat je nog niet wist van onze kust*. Borgerhoff & Lamberigts, 2026.
- Everaert, John. *Le pavillon impérial aux Indes occidentales: contrebande de guerre et trafic neutre depuis les ports flamands (1778 - 1785)*. Studia historica Gandensia 271. RUG. Seminaries voor geschiedenis, 1988.
- Farasyn, Daniel. *1769-1794: de 18de eeuwse bloeiperiode van Oostende*. Oostendse historische publicaties 2. Stadsarchief, 1998.
- Fischer, Lewis R. "The Future Course of Maritime History". *International Journal of Maritime History* 29, nr. 2 (2017): 355-64.
- Fusaro, Maria. *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*. 1st ed. 2023. With Andrea Addobbati en Luisa Piccinno. Springer International Publishing, 2023.
- Geerts, Guido, en Ton den Boon. *Van Dale groot woordenboek der Nederlandse taal*. Dertiende uitgave. With Dirk Geeraerts, Nicoline van der Sijs, en Elska Vos. Van Dale Lexicografie, 1999.
- Gelderblom, Oscar. "Coping with the Perils of the Sea: The Last Voyage of Vrouw Maria in 1771". *International Journal of Maritime History* 15, nr. 2 (2003): 95-115.
- Gilly, William O. S. *Narratives of Shipwrecks of the Royal Navy between 1793 and 1857: Compiled Principally from Official Documents in the Admiralty*. John W. Parker, 1857.
- Gordon, Stewart. *A History of the World in Sixteen Shipwrecks*. Brandeis University Press, 2017.
- Gould, Richard A. *Archaeology and the Social History of Ships*. 2de dr. Cambridge University Press, 2011.
- Hagers, J. *Handelslexicon*. 1914.
- Harlaftis, Gelina. *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers, and the Business of Shipping, c.1820-1970*. Cambridge Studies in the Emergence of Global Enterprise. University Press, 2019.
- Harlaftis, Gelina. "Forum Introduction: What Is Maritime History?" *International Journal of Maritime History* (London, England) 32, nr. 2 (2020): 354-63.
- Harlaftis, Gelina. "Maritime History: A New Version of the Old Version and the True History of the Sea". *International Journal of Maritime History* (London, England) 32, nr. 2 (2020): 383-402.

- Hoffman, Richard C. *An Environmental History of Medieval Europe*. University press, 2014.
- Hughes, Donald J. *What Is Environmental History ?* Polity press, 2006.
- Huhtamies, Mikko. "A Second-Hand Shipwreck Market: Salvage Auctions in Mid-Eighteenth-Century Helsinki". *International Journal of Maritime History* 33, nr. 4 (2021): 631-50.
- Huntress, Keith. *Narratives of Shipwrecks and Disasters, 1586-1860*. Iowa State university press, 1974.
- Israel, Jonathan Irvine. *The Expanding Blaze: How the American Revolution Ignited the World, 1775-1848*. University Press, 2017.
- Koehler, Jaco. "The Batavia Disaster: A New Scenario to Explain the Massacre after the Shipwreck". *International Journal of Maritime History* 37, nr. 2 (2025): 217-38.
- Kraker, Adriaan M. J. de. "Reconstruction of Storm Frequency in the North Sea Area during the Pre-Industrial Period, 1400 to 1700 and the Connection with Reconstructed Time Series of Temperatures". *History of Meteorology* 2 (december 2005): 51-69.
- Lamb, Hubert, en Knud Frydendahl. *Historic Storms of the North Sea, British Isles and Northwest Europe*. Cambridge University Press, 1991.
- Legrand, Bernard. *Het Notariaat Van Caillie in Oostende in het West-Vlaams Documentatiecentrum voor Familiegeschiedenis*. z.d., 17.
- Nørby, Søren. "The Wreck of HMS Sceptre and the Danish warship Oldenborg in Table Bay on 5 November 1799". *The Mariner's Mirror* 108, nr. 1 (2022): 31-46.
- Parmentier, Jan. *Het gezicht van de Oostendse handelaar: studie van de Oostendse kooplieden, reders en ondernemers actief in de internationale maritieme handel en visserij tijdens de 18de eeuw*. Oostendse historische publicaties 11. Stadsarchief Oostende, 2004.
- Parmentier, Jan. "'In the Eye of the Storm: The Influence of Maritime and Trade Networks on the Development of Ostend and Vice Versa during the Eighteenth Century'". In *Trade, Migration and Urban Networks in Port Cities, c. 1640–1940*, onder redactie van Adrian Jarvis en Robert Lee. Research in Maritime History. Liverpool University Press, 2008.
- Parmentier, Jan. "Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783". In *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. University of Exeter Press, 1997.

Pfister, Christian. *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*. With Pierre Deyon. Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1985.

Polónia, Amélia, Ana Sofia Ribeiro, en Daniel Lange. "Connected Oceans: New Pathways in Maritime History". *International Journal of Maritime History* 29, nr. 1 (2017): 90-95.

Rediker, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Canto ed. University Press, 1993.

Rozwadowski, Helen M. "The Promise of Ocean History for Environmental History". *The Journal of American History* 100, nr. 1 (2013): 136-39.

Serie, Eddy. *Wij en de Vlaamse Banken*. Oostende, 2025.

Serruys, Michael-W. "The Austrian Netherlands' Transit Policy and the Port of Ostend: Solving the Crisis of the 'Closure of the Scheldt'". In *Crisis and Transition Maritime Sectors in the North Sea Region 1790-1940*. 2008.

Serruys, Michael-W. "The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries: A Geopolitical Approach". *International Journal of Maritime History* 19, nr. 2 (2007): 319-48.

Serruys, Michael-W. "The Societal Effects of the Eighteenth- Century Shipworm Epidemic in the Austrian Netherlands (c . 1730-1760)". *Journal for the history of environment and society* 6 (2021): 95-127.

Starkey, David John. *Pirates and Privateers: New Perspectives on the Waron Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. University of Exeter Press, 1997.

Syrett, David. *The Royal Navy in European Waters during the American Revolutionary War*. Studies in Maritime History. University of South Carolina Press, 1998.

Van de Walle, Björn, en Jan Seys. "Het mysterie van het getij". *De Grote Rede* (Oostende), 2002.

Van Hooydonk, Eric. *De maritieme canon van Vlaanderen: Zee-, scheepvaart- en havengeschiedenis aan 50 ankers*. Gompel & Svacina, 2025.

Vancraeynest, Raymond. "'Grote' Koopvaardij schepen in de haven van Oostende Historisch bekeken." *De Plate: Tijdschrift Heemkundige Kring "De Plate"* (Oostende), 2002.

Vander Haeghen, Ferdinand. *Geschiedenis der Gazette van Gent*. Vander Haeghen, 1906.

Verschaffel, Tom. *De hoed en de hond: geschiedschrijving in de Zuidelijke Nederlanden 1715 - 1794*. Verloren, 1998.

Verschueren, J. M. A. *Modern woordenboek*. 5de herz. dr. Brepols, 1950.

Verstraelen, Jules. *De katholieke pers te Gent*. De Vlijt, 1936.

Vlaams Instituut voor de Zee. *De grote rede*. Vol. 45. Vlaams Instituut voor de Zee, 2001.

Werz, Bruno E. J. S. "Shipwrecks of the United Dutch East India Company (VOC) in Table Bay, South Africa During the Seventeenth and Eighteenth Centuries". *The Mariner's Mirror* 111, nr. 4 (2025): 405-24.

Westera, Lambert D. "The Silk Dress and the Shipwreck: A seventeenth-century wreck near Texel". *The Mariner's Mirror* 111, nr. 1 (2025): 22-40.

Westerdahl, Christer. "The Maritime Cultural Landscape". *International Journal of Nautical Archaeology* 21, nr. 1 (1992): 5-14.

Willis, Sam. *The Struggle for Sea Power: The Royal Navy vs the World, 1775-1782*. ATLANTIC Books, 2018.

6.3. Digitale werken

"ABANDONNEEREN - WNT (Woordenboek der Nederlandsche Taal)". Geraadpleegd 26 mei 2026. <https://gtb.ivdnt.org/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=S000953&lemma=abandonneeren&domein=0&conc=true>.

"COGNOSSEMENT - WNT (Woordenboek der Nederlandsche Taal)". Geraadpleegd 26 mei 2026. <https://gtb.ivdnt.org/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M012758&lemma=cognossement&domein=0&conc=true>.

"COMMISSIONNAIR - WNT (Woordenboek der Nederlandsche Taal)". Geraadpleegd 26 mei 2026. <https://gtb.ivdnt.org/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M012798&lemma=commissionnair&domein=0&conc=true>.

"Gentools.be: Gazette van Gend(t) online". Geraadpleegd 11 december 2025. <https://www.gentools.be/gazette-van-gend.htm>.

Noll, Niels van der. "De Scheepsverklaring of 'Note of Sea Protest'". *Pleitbezorger*, 18 juni 2019. <https://pleitbezorger.com/2019/06/de-scheepsverklaring-of-note-of-sea-protest/>.

- “Vind uw familie. Gratis genealogiearchief”. Geraadpleegd 31 mei 2026.
<https://www.familysearch.org/nl/global>.
- “Wat is de betekenis van ZEEPROTEST”. Geraadpleegd 5 juni 2025.
<https://www.ensie.nl/betekenis/zeeprotest>.

7. Lijst met illustraties

Figuur 1: Kaart met scheepswrakken voor de Belgische kust. Bron: Vlaamse overheid, Wrakkendatabank, <https://wrakkendatabank.afdelingkust.be/>

Figuur 2: Afbeelding van het zeeprotest van de Goede Verwachtinge van Emden, bron: Brugge, Rijksarchief Brugge, Depot notaris F. J. Van Caillie te Oostende (1941). - In: Inventaris van de notariële minuten berustend op het Rijksarchief te Brugge, p. 54-66, nr. 108: Band 2 januari 1782 – 25 februari 1782.

Figuur 3: Grafiek soort scheepsongevallen, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Figuur 4: Afbeelding Vlaamse Banken, bron: Vlaams Instituut voor de Zee, De Grote Rede, 45 (Oostende: Vlaams Instituut voor de Zee, 2001), 34.

Figuur 5: Grafiek met de locatie van scheepsongevallen, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Figuur 6: Kaart van Oostende eind-achttiende eeuw, bron: Website onroerend erfgoed van de Vlaamse overheid, Historische stadskern van Oostende, 19 februari 2016, <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/140010>.

Figuur 7: Grafiek oorzaken van scheepsongevallen, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Figuur 8: Grafiek met aantal inkomende schepen en aantal scheespongevallen in Oostende tussen 1770 en 1792, bron: Gazette van Gend, 1770-1792.

Figuur 9: Grafiek ongevalratio in Oostende, bron: universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Figuur 10: Grafiek oorzaken van scheepsongevallen per jaar, bron: Universiteitsbibliotheek Gent, Gazette van Gend, 1770-1792.

Figuur 11: Ferrariskaart van Oostende tussen 1776 en 1781, het eerste vlotdok is al gebouwd en het is hier dat de Kielkaai en scheepswerf lagen, bron: KBR, Kaart van Ferraris, <https://www.kbr.be/nl/projecten/kaart-van-ferraris/>.