

# DE SCHEEPSBOUW IN EEN KLEINE HAVEN ALS OOSTENDE IN HET BEGIN VAN DE MODERNE TIJDEN (1446 - 1564)

door R. DEGRYSE

## 1. De sloopstimmerlui en hun werven.

Over de geschiedenis van de scheepsbouw aan de Vlaamse kust in de late middeleeuwen weten we, door gebrek aan gegevens, zeer weinig. Daarom is het wellicht niet zonder belang na te gaan wat de betekenis van dit bedrijf te Oostende in de 15de en 16e eeuw is geweest, wat enigzins kan dank zij de overgebleven rekeningen van die stad, opklimmend tot 1403.

Aan het bestaan van een scheepsbouw voor plaatselijke behoeften aan de Vlaamse kust en de oevers van het Zwin in de 13de en 14de eeuw kan zeker niet getwijfeld worden, rekening houdend met de eigen koopvaardij, vrachtvaart, zeevisserij en binnenvaart, die er aan de basis van lagen. Te Oostende, zoals te Duinkerke, Nieuwpoort, Sluis en andere havensteden, moeten van meet af aan timmerlui in de scheepsbouw werkzaam geweest zijn, met dien verstande nochtans dat dit bedrijf tot het bewerken van boomstammen voor de fabricatie van balken en boordplanken, het ineen-slaan van boten en kleine schepen en het herstellen, verbouwen of uitrusten van reeds bestaande vaartuigen beperkt was. De sloopstimmerman, toen "scipwerkere" geheten, werkte samen met zijn gezellen volgens de ambachtelijke gebruiken. Zijn werkplaats heette "scipthune", d.i. sloopstimmerwerf. De verschillende werven van die aard lagen meestal samen nabij een helling, gevormd door een dijk of een duin met strand, even buiten de stedelijke agglomeratie en dit om praktische redenen, wat inhield dat tegelijk ook met het brandgevaar rekening gehouden werd.

Ongetwijfeld waren veel of de meeste sloopstimmerwerven niet alleen ambachtelijke, maar ook familiale bedrijven, die in de persoon van de "scipwerkere", zijnde de meester, overgingen van vader op zoon (1).

Te Oostende in 1411 vinden we in het oude stadsgeedeelte, dat aan de oever van de zee paalde, vijf "scipwerkers". Ze staan met hun familienaam vernoemd in twee belastinglijsten, vervat in de stadsrekening van dat

---

(Sigles) : - Brussel, Algemeen Rijksarchief : Brussel, ARA.

- Brugge, Rijksarchief, Oud Archief Nieuwpoort : Brugge, RA, Nieuwpoort.

(1) R.W. Unger, Scheepsbouw en scheepsbouwers, in *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum 1975-1978, dl. I (tot 1585), p. 155-179. - G. Asaert, *De Antwerpse Scheepvaart in de XVe eeuw*. Brussel, 1973, p. 345-380 : Antwerpse scheepsbouw.

J. Van Beylen, *Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw*, Amsterdam 1970, p. 15-49 passim.

jaar. Het waren Jan Maets, Jan Lauwereyns, Jan de Smicht, Jan Reyfin en Heynric Zesbroot. Het werkhuis van laatstgenoemde lag op de dijk nabij het hoofd van de duinen en dit was blijkbaar ook zo voor de werf van Jan de Smicht. Over de werkhuisen of werven van de drie andere scheepstimmerlui vernemen we niets naders. Wel weten we wat elk van de vijf genoemde "scipwerkers" als belasting betaald hadden. Het waren bedragen, die aantonen dat het ging om ingezetenen met een eerder laag inkomen of klein vermogen alhoewel niet van de laagste taxatiecategorieën, met uitzondering misschien van Jan Lauwereyns, de armste uit de groep (2). Van de vijf besproken scheepstimmerwerven horen we na 1411 niets meer, wat niet wil zeggen dat ze dan onmiddellijk alle zouden verdwenen zijn. De blijvende behoefte aan nieuwe boten en nieuwe schepen, hoe miniem ook, belette heel zeker zulk een verdwijning, zodat we mogen aannemen dat in de eerste helft van de 15de eeuw er te Oostende een vijftal werven in uitbating waren en wel aan de oostkant op de "dyk". Meer vernemen we over de scheepsbouw te Oostende na de opening van de eerste haven aldaar in 1446. Deze lag, beschermd door de bestaande "dyk", tussen het oude stadsgedeelte, dat meer en meer door de zee aangevreten werd, en het nieuw schependom, d.i. de nieuwe stad, en had een inkom in haakvorm ten westen van de agglomeratie (3). Ten oosten van de binnenhaven en de oude stad bevonden zich de oude of nieuwe scheepstimmerwerven, waarvan de terreinen door de gemeente aan de "scipwerkers" verhuurd

- 
- (2) „... an de zuutcand van den dyke van Heynric Zesbroots scipwerkers werkhuse noortwaert”, „... benoorden Heynric Zesbroots werkhuse up den dic streckende tot an t hoofd van de dunen”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr 37247, rek. 1411-1412, f° 16 v° en 27 r°. - Achteraan ingenaaid in het boek van dezelfde stadsrekening zit het boekje met de tekst van de twee belastingsheffingen en met afzonderlijke paginerings. De genoemde „scipwerkers” staan er uitdrukkelijk als dusdanig in vermeld. In de eerste lijst, die van de „zettinghe”, bedroeg de aanslag voor Jan de Smicht vier maal zoveel als voor Jan Lauwereyns. De naam van deze laatste ontbreekt op de tweede lijst, zijnde die van de „pointynghe” per week, ingesteld op 19 augustus 1411. - Van Jan de Smit of de Smicht, de meest bemiddelde van de vijf „scipwerkers”, is reeds sprake in de stadsrekening van het jaar voordien, maar dan als huurder van een „stal” of standplaats op de stadsmarkt. Ibidem, nr. 37246, f° 4 r°. - De werf van Jan de Smicht lag blijkbaar eveneens op of nabij de „dyc”. Dat was althans zo voor de werf van Pieter Smicht, „scipwerker”, waarschijnlijk een bloedverwant en opvolger van Jan de Smicht. Ibidem, nr. 37277, rek. 1450-1451, f° 4 r°.
- (3) Met de term „dyk” werd ongetwijfeld niet de oude zeedijk, maar wel de in 1390 of 1391 opgerichte binnendijk of latere havendijk bedoeld. Edw. Vlietinck, *Het oude Oostende en zijne driejarige belegering. Oostende 1897*, p. 28 - 30 en 148. Tegenover p. 148: figuratief stadsplan van Oostende van omstreeks 1560, zijnde een reproductie van de desbetreffende kaart gemaakt door Jacob van Deventer, maar met erop in het rood overgedrukt het plattegrond van de stad in 1890. In overdruk staan ook de plaatsnamen en andere aanduidingen en wel respectievelijk in het zwart en in het rood naargelang de toestand omstreeks 1560 of 1890. - Zelfde reproductie in Ch. Ruelens, Em. Ouverleaux, J. Van den Gheyn, etc., *Atlas des villes de la Belgique. Plans du géographe Jacques de Deventer*. Brussel, 1884-1924, livraison Ostende.

werden en wel aan 24 schellingen parisis jaarlijks per "thune" of werf. In 1448 waren het twee werven, in 1449 drie en in 1450 vijf (4).

Van 1453 tot en met 1464 konden jaarlijks meestal maar vier of zelfs maar drie zulke stedelijke terreinen aan sloopstimmerlui verhuurd worden, maar van 1465 af waren het er opnieuw vijf. In 1470 kwam er, althans tijdelijk, een zesde werf bij en in 1483 waren er tijdelijk zelfs acht werven in uitbating waarvoor dat jaar huurgeld aan de stad betaald werd (5). In 1485 deden de Oostendse schepenen door vier "scipwerkers" gedurende zeven dagen aan de "thunen" staende up d oostzyde van der stede", zekere niet nader bepaalde herstellingen, verbeteringen of verbouwingen uitvoeren (6). Dit had evenwel niet voor gevolg dat het aantal sloopstimmerwerven aangroeide, vermits in 1487 er steeds niet meer dan zes door de stad verhuurd werden (7). Twee jaar later, in 1489, toen oorlogsgevaar dreigde, zien we een groep "scipwerkers" en andere timmerlui op last van de schepenen werken aan de afbraak van vier door de gemeente aangekochte oude haringbuizen en aan de oprichting door middel van het aldus verkregen materiaal van houten verschansingen voor militaire doeleinden (8).

Tijdens de hier besproken periode van veertig jaar, gaande van 1448 tot 1488, waren in elk van de vijf oorspronkelijke sloopstimmerwerven meestal niet meer dan twee of drie "scipwerkers" na elkaar werkzaam geweest, waaronder in drie gevallen leden van hetzelfde geslacht, naar wie we de werkhuisen zelf zouden kunnen noemen. In twee andere gevallen zien we een sloopstimmerman eerst na vele jaren in zijn bedrijf door een nieuwe uitbater opgevolgd worden. De drie overige werven, waarvan er

- 
- (4) De jaarlijkse heffing van genoemd huurgeld gebeurde voor het eerst tijdens het boekjaar 1450-1451, waarbij van drie „scipwerkers” ook achterstallige huur werd geind. Aldus „van Pieter Smicht... van der plaetse van eenen thune, daer hy werct an den dyc, 24 s., van Jacop de Clerc fs Heyndricks... van 3 verledene jaeren... 3 lb. 12 s., van Jacop van Wulpe... van den zelve 3 jaeren... 3 lb. 12 s., van Aernoud Weytin... toter tyt van nu, 48 s., van Jan de Goez van zinen thune, 24 s.”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37277, rek. 1450-1451, f° 4 r°, ontvangsten „van stallagen, van cheinse, van renten ende van huushueren”, steeds in ponden parisis.
- (5) Brussel, ARA, Rekenkamer nrs. 37277-37313, periode 1448-1488.
- (6) „Den voornoemden tresorier (Loy de Haze), dat hy betaelt heeft Cornelis Govaert, Jacop de Clerc, Adriaen van Wulpe ende Jan Coddereel, scipwerckers, van dat zy ghewrocht hebben an de thunen staende up d oostzyde van der stede, van 28 man dachwercken te 10 s. par. elc dachwerck, beloopt 14 lb.”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37312, rek. 1 febr. - 1 aug. 1485. - Voor de overige zes maanden van het boekjaar 1485-1486 bleef de rekening niet bewaard. Ook de stadsrekening over het boekjaar 1486-1487 ontbreekt. Voor beide jaren kennen we niet het juist aantal verhuurde sloopstimmerwerven.
- (7) „Van Jacop de Clerc ende zine broeders, scipwerckers, van der plaetse van haren wercthune, dese jaerschare 24 s., van Cornelis Govaert over den zinen, 24 s., van Jacop Everaert over den zinen, 24 s., van Cornelis van den Berghe over den zinen, 24 s., van Jan Coddereel over den zinen, 24 s., van Jan Weytin over den zinen, 24 s.”. Ibidem nr. 37313, rek. 1487-1488, f° 3 v° - 4 r°.
- (8) „Van vier haryncbuussen, die ghecocht waren omme de fortificacien van der stede der mede te makene, 400 lb. Diverssche scipwerkers ende temmerlieden, die de voorseide haryncbuussen sleten ende de voorseide fortificacien maecten, van 676 mannendachwerck te 10 s.p. elkeen s daechs, comt 338 lb.”. Ibidem nr. 37314, rek. 1488-1492, f° 23 v°.

twee slechts tijdelijk van 1482 tot 1485 uitgebaat werden, waren eerst op het einde tot stand gekomen en kenden elk slechts één uitbater (9).

Hoe de sloopstimmerwerven te Oostende er in de tweede helft van de 15de eeuw uitgezien kunnen hebben, toont ons een Bourgondisch miniatuur van omstreeks 1467 (10). Op de desbetreffende tekening staat in de trant van de Vlaamse primitieven een stuk onregelmatig lopende kust met vooraan een groot vlak strand en een kleine inham en op de achtergrond een hoge duinentop, mitsgaders een zestal huizen in de duinen, afgebeeld,

Op het strandgedeelte, aan weerskanten van de inham, zien we op een vijftal plaatsen kleine groepen sloopstimmerlui werken aan de bouw van evenveel vaartuigen, behorend tot verschillende types. Sommigen onder deze "sloopwerkers" zijn balken aan het zagen of boordplanken aan het bewerken, anderen zijn in een sloopromp aan het werk, waarin ze nagelen, boren of timmeren en ook hakken. We zien dan ook welke werktuigen daarvoor gebruikt worden, namelijk de meetlijn, de zaag, de trekzaag, de bijl, de hakbeitel, de boor en de hamer. Op de afbeelding staan ook twee boten, waarvan de romp reeds klaar is en een ervan draagt reeds een getakelde mast. Op zee merken we twee varende zeilschepen, waarvan de verste een bijboot achter zich meesleept. Ten slotte zien we heel wat groter dan de rest afgebeeld een aankomende baardse of roeiboot, misschien wel een loodsboot, bemand met acht roeiers en bestuurd door een piloot of stuurman, die het roer duidelijk aan stuurboord hanteert. Voor het overige stellen de personages, die we te midden van de slooprompen de werkzaamheden van de "sloopwerkers" zien volgen, blijkbaar degenen voor, die de nieuwe vaartuigen besteld hadden, namelijk visserswaarden of andere reders. Gans deze voorstelling, hoe naïef en anekdotisch ook opgevat, past wonderwel bij hetgeen we over de sloopstimmerwerven te Oostende nabij de duinen en het strand of op het Zand in het oude stadsgedeelte weten, zodat men zich zou kunnen afvragen of de miniaturist soms niet juist dat landschap als voorbeeld voor zijn tekening heeft genomen. Wat er ook van zij, de kunstenaar, die het miniatuur maakte, moet ergens aan een vlakke kust, in Vlaanderen of elders, een sloopstimmerwerf of een terrein met verschillende zulke werven bezocht en dus bezichtigd hebben. De details, die hij daarvoor weergeeft, zijn te precies om dit niet te aanvaarden, maar dat hij werkelijk te Oostende zou zijn geweest, is niet te bewijzen.

Het in brand steken en de verwoesting van Oostende door de troepen van Maximiliaan van Oostenrijk in juli 1489 tijdens de toenmalige troebelen in Vlaanderen, waarbij ook de sloopstimmerwerven het moesten ontgel-

---

(9) Familiale opvolging in de uitbating was er in de werven de Clerc, Weytin en Govaert. Jan de Goes werd eerst na twintig jaar in zijn bedrijf door de familie Van den Berghe opgevolgd. - Ook na 1500 waren de werven de Clerc, Weytin en Van den Berghe nog lang in bedrijf.

(10) Brussel, Koninklijke Bibliotheek, Ms 10777, handschrift getiteld „La première guerre punique”, f° 41 v°, miniatuur in grisaille en op perkament toegeschreven aan Willem Vrelant uit Brugge, dagtekenend van omstreeks 1465. - Het spreekt vanzelf dat de miniaturist het behandelde onderwerp niet situeert in de Romeinse Oudheid, maar in zijn eigen tijd, althans voor wat de afbeelding van de personages, gebouwen, vaartuigen en werktuigen betreft.



den, had voor de plaatselijke visserij- en andere bedrijven gedurende verschillende jaren nadelige gevolgen. Dit kwam o.m. tot uitdrukking in de grote vermindering van het aantal visserswaarden en stuurliu. Veel ingezetenen hadden immers de wijk genomen naar Sluis, waar sommigen onder hen, als gevolg van de beroerde toestand, nog geruime tijd zouden verblijven, vooraleer naar huis terug te keren (11). De stad verzaakte dan ook aan heffing van het huurgeld voor het gebruik van de gemeentelijke terreinen, waarop de scheepstimmerwerven zich vroeger bevonden (12). Toch hervatten na enkele tijd ook de Oostendse "scipwerkers" het werk. Dat zien we in verband met de herstellingen uitgevoerd aan de stedelijke haven- of loodsboten door Cornelis van den Berghe in 1494, Pieter Beyens in 1495, Jacob Weytin in 1495, Jan Govaert in 1497, Jacop de Clerc en Joorkin Cuddin in 1498 en Joris Everaert in 1499 (13). Jacop Weytin was de eerste om opnieuw van de stad een terrein ten behoeve van zijn bedrijf in huur te nemen, wat in 1499 gebeurde. Daarop volgden in 1505 drie andere "scipwerkers", namelijk Anthonis de Clerc, Jan Ekere en Joos of Joorkin Cuddin, zijn voorbeeld, zodat er dat jaar vier scheepstimmerwerven op stedelijk terrein in de oude stad, meer bepaald op de plaats genoemd het Zand en dus aan de oever van zee, in bedrijf waren (14).

(11) Vlietinck, p. 77-80.

(12) „Van den scipwerckers van der plaetse van haeren wercthune, mids den brande ende orloghe niet”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37314, rek. 1488-1491, f° 4 r°, ontvangsten, - In de daarop volgende stadsrekeningen tot en met januari 1499 ontbreken telkens de desbetreffende posten. Ibidem nrs. 37315-37321, rubriek „anderen ontfanc van stallaigen, renten, cheinsen ende anderssins”.

(13) „Cornelis van den Berghe van te twee stonden vermaect ende ghesmeert t hebbene den grooten havenboot metten houtte dat hy der an leverde, voor al 8 lb. 9 s. 10 d. (par.)”. Ibidem, nr. 37317, rek. 1494-1495, f° 25 v°. - „Betaelt Pieter Beyens ende Jacop Beydins, scipwerckers, van t opmaken van den groten havenboot, 9 lb.”. Ibidem, nr. 37318, rek. 1495-1496, f° 23 v°. - „Betaelt Jacop Weytin van den cleenen havenboot te smerene ende te vermakene, 3 lb.”. - „Betaelt Pieter Beudins van t vermaken ende smeren van den groten havenboot, 3 lb. 12 s.”. Ibidem, nr. 37319, rek. 1496-1497, f° 23 r° en v°. - „Betaelt Cornelis van den Berghe, scipwerckere, van den cleenen avenbote te vermakene, 58 s.” - „Betaelt Jan Govaert ende Jacop Weytin, scipwerckers, van den groten havenbote te vermakene ende te smerene, 6 lb.”. Ibidem, nr. 37320, rek. 1497-1498, f° 23 r°. - „Betaelt Joorkin Cuddin, Jacop de Clerc van beede de havenboten te vermakene ende te smerene, alzo daertoe diende, 10 lb. 16 s.”. - „Betaelt Jan Govaert van den grooten havenboot te vermakene, die ontsticken ghezeilt was by eenen coopvaerdere, daerin begrepen de stoffie, 7 lb.”. Ibidem, nr. 37321, rek. 1498-1499, f° 24 v°. - „Betaelt Jan Govaert ende Joris Everaert, scipwerckers, die ghenomen hebben te makene de twee haveboten ende te vernaghelene omme de somme van 33 lb.”. Ibidem, nr. 37322, rek. 1499-1500, f° 28 v°.

(14) „Van Jacop Weitin, van eenen huusekin up t Zandt, 24 s.”. Ibidem, nr. 37322, f° 3 r°. - Het daarop volgend boekjaar werd van Jacop Weytin geen huurgeld geïnd. Ibidem, nr. 37323, rek. 1500-1501, f° 3 r°. - Genoemde scheepstimmerman betaalde voor zijn werf wel huurgeld de volgende jaren. Volgens de stadsrekeningen woonde en werkte hij in zijn „huusekin... staende up t Zant”. Ibidem, nrs. 37324-37327, rekeningen 1501-1505, rubriek „andren ontfanc van stallaigen, renten, cheynsen van lande ende anderssins”. - De drie andere genoemde „scipwerkers” moeten dan ook elk hun „huusekin” aldaar voor dezelfde doeleinden gebruikt hebben. Ibidem, nr. 37328, rek. 1505-1506, f° 3 r°. - Het Zand lag in de oude stad. Vlietinck, p. 147, voetnoot 7.

Van vier steeg het aantal werven van die aard in 1512 naar zeven. Het zak- te na 1514 tot 6 of 5 en zelfs in 1517 tot 4 om nadien terug tot 6 te stijgen. In 1517 was inderdaad een werkplaats afgebroken en buiten be- drijf gesteld, althans tijdelijk, en een andere definitief verlaten (15). Ook in 1522 verdween door afbraak een van de werkhuizen, zodat er toen maar vijf meer overschoten (16). Nadat in 1524 nogmaals op deze wijze een werf verdwenen was, bleven er maar vier zulke terreinen met werkhuizen meer over, aantal dat we tot 1531 aantreffen (17). Dat jaar of het jaar voordien schaften de schepenen de heffing van het huurgeld van 24 schel- lingen parisis voor het gebruik van een werf op stedelijk terrein af en dit onder voorwendsel, dat de werkhuizen, die er stonden voor de "scip- werkers" zelf "niet oorboirlic" waren om als woningen gebruikt te wor- den, gezien hun ligging op het Zand (18). Deze maatregel gold evenwel

- (15) „Van den aeldinghers van Jan Eeckere ter cause van een huusekin staende als boven (up t Zandt), mids dat t zelve huusekin te ruynе gheghaen es, hier ontfacen niet, Van Cornelis van den Berghe van een huusekin staende als boven, mids dat afgebroken es, hier ontfacen niet". Brussel, ARA, Reken- kamer nr. 37340, rek. 1517-1518, f° 5 r°. - De andere „huusekins" waren die van Anthuenis de Clerc, Loy Goes als borg staende voor Vincendt Cudden de jonghe, met wie hij samen een werf in uitbating had, Anthuenis van Wulpen en Pieter Beydens. De werven van beide laatstgenoemden lagen naast elkaar. Ibidem. - Het jaar nadien kwamen bij deze vier werven er nog twee bij, namelijk de uitbating van Vincent Weyten en die van Cornelis van den Berghe. De eerste werkte in het „huusekin wylen toebehoorende Jacop Weytins, zynen vader" en de tweede in een nieuw „huusekin by hem ghemaect", blijkbaar opgericht ter vervanging van dat van vorig jaar. Ibidem, nr. 37341, rek. 1518-1519, f° 4 v° en 5 r°. - Van het „huusekin" van Jacop Weytins en diens verhuuring wordt voor het laatst melding gemaakt in nr. 37337, rek. 1514-1515, f° 4 v°.
- (16) „Van Loy Goes ende Vincent Cudden de jonghe, beide stipwerckers, over de rente van huerlieden huusekin staende int Zandt, mids dat t voorseide huusekin afgebrooken es, dus hier ontfacen niet". Ibidem, nr. 37345, rek. 1522-1523, f° 5 v° en 6 r°. De andere „huusekins" met een werf waren die van Vincent Weyten, de „wedewe ende aeldinghers" van Anthuenis de Clerc, Cornelis van den Berghe, Anthuenis van Wulpen en Pieter Beydens. Ibidem.
- (17) „Van de wedewe ende aeldinghers van Anthuenis de Clerc over de rente van een scipwerckershusekin staende in t Zandt, dat zy onlancx afgebroken heb- ben ende also onghеhouden van nu voortan dese rente meer te betalen, maar voor dit jaer by accoorde van der wet 24 s.". Ibidem, nr. 37347, rek. 1524-1525, f° 7 v°. De andere „huusekins" van sloopstimmerlui waren die van Cornelis van den Berghe, Anthuenis van Wulpen en Pieter Beydens, benevens dit van Vincent Weytin, die evenwel dat jaar geen huur betaalde, maar de volgende jaren wel. Ibidem en volgende rekeningen. - Van 1526 af betaalde Vincent Cudden de huur voor de werf uitgebaat door Anthuenis van Wulpen. De drie andere „scipwerckers" waren dezelfde als laatst vernoemd. Ibidem, nr. 37349, rek. 1525-1527, f° 7 r° en v°. - Ook drie jaar later was dat nog zo. Ibidem, nr. 37352, rek. 1529-1530, f° 6 v°. - In de volgende stadsrekening ontbreken de desbetreffende posten in de ontvangsten van huishuren. Ibidem, nr. 37353, f° 6 v°, rubrick „ander ontfanc van huusrenten, cheynsen...". -
- (18) „Vincent Weyten, Cornelis van den Berghe, Vincent Cudden ende Pieter Beydens pleghen te ghelden over de rente van huerlieden scipwerckershusekins elc 24 s. par. t siaers, nemaer midts dat de voornoemde huusekins staen in t Zandt ende also niet oorboirlic by den voornoemde scipwerckers, dus hier in ontfanghe niet". Ibidem, nr. 37354, rek. 1531-1532, f° 6 v°. - De af- schaffing zelf dagtekende blijkbaar van het jaar voordien. Voor Vincent Weyten zie ook: J. Mertens. Het haardgeld te Oostende in 1533, in Ostendiana, dl. II. Oostende, 1975, p. 42, 44 en 54. Hij stierf blijkbaar dat jaar.

niet voor de woning en werkplaats aldaar van de blijkbaar meestal voor de scheepsbouwers werkende smid. Uit de blijvende aanwezigheid de volgende jaren tot na 1550 van een smidse op het Zand is af te leiden dat ook de scheepsbouw er nog steeds gevestigd was, maar het aantal werven zelf komen we niet meer te weten (19). Een vijftal werven op stedelijk terrein was blijkbaar steeds een maximum voor voldoende rendabiliteit.

Daarbij is niet uit het oog te verliezen, dat niet de nieuwbouw van schepen en boten, maar wel de verbouwing, herstelling of aanpassing van bestaande vaartuigen de voornaamste bezigheid van de Oostendse 'scipwerkers' moeten geweest zijn. Het aantal nieuwe schepen en nieuwe boten, dat in normale omstandigheden in de loop van een jaar gebouwd diende te worden om oude afgedankte of verloren eenheden te vervangen, was inderdaad miniem, somtijds zelfs niet eens een schip per werf en ook weinig boten. De omvang van de Oostendse vloot was, voor zover we kunnen nagaan, werkelijk te beperkt om meer toe te kunnen laten.

In het nabijgelegen Nieuwpoort bevonden er zich eveneens verschillende scheepstimmerwerven en wel op een terrein geheten "scipwerckersplaetze", dat aan de stad toebehoorde, daar het samen met de kaai in de haven door de gemeente op de zee gewonnen was. De oppervlakte van dit oord, waar de Nieuwpoortse "scipwerckers" hun "thun" hadden en hun bedrijf uitoefenden, bedroeg in 1447, jaar waarin een kadaster opgesteld werd, een half gemet 15 roeden, wat neerkwam op ongeveer 2320 m<sup>2</sup> (20).

Voor het overige bleef voor de scheepsbouw te Nieuwpoort een reglementering bewaard, die tot 1450 of daaromtrent opklimt en waarover we het verder meer in het bijzonder zullen hebben.

## 2. De scheepsbouw en de scheepsherstellingen.

In de laatmiddeleeuwse scheepbouw in West-Europa bestond er, naar blijkt uit allerlei schriftelijke en iconografische gegevens, reeds een systematische verdeling van de arbeid. Deze steunde op de achtereenvolgende fazen van de traditionele konstruktietmethode, zijnde de klinkbouw, waarbij de klaargemaakte boordplanken overnaads, d.i. overboordig of dakpansgewijs, aan elkaar genageld werden, alvorens de spanten in het vaartuig aangebracht

---

(19) De smid betaalde voor zijn „huusekin” op het Zand aan de stad eveneens jaarlijks 24 s. par. Dat was achtereenvolgens zo voor Boudin Knape van 1513 tot 1517, voor diens weduwe van 1517 tot 1522, voor Jan Boudssin van 1522 tot 1529, voor diens weduwe en erfgenamen van 1529 tot 1536 en voor Steven Boudssin van 1536 tot 1553. Ibidem, nrs. 37336-37375, rekeningen 1513-1553, rubriek „ander ont fanc van huusrenten, cheinsen,..”.

(20) „La ditte ville de Neufport pour le banc appelle le caye sur le havene contenant cinq lines et cinquante verges de terre et une place ou l en fait les neifz, appelle scipwerckersplace, contenant demy mesure et quinze verges de terre. Jasoit ce que ceulx de la ville dient... qu ilz ont acquis lesdites places contre la mer et les ont fais a leurs tres grans despens...”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 45975, kadastraal register van 's gravenlandschuld of lijst van de personen en instellingen, waaronder ook de gemeente zelf, die te Nieuwpoort op hun grondbezit aan de graaf jaarlijks een cijns van 1 penning parisis de roede verschuldigd waren, opgesteld in 1447, f° 56 r°.

zouden worden. Sommige schepen dienden ook te worden doorbalkt, wat neerkwam op het plaatsens midscheeps van enkele dekbalken, waarvan de uiteinden lichtjes doorheen de romp moesten steken en dus uitsteken. De klinkbouw liet niet toe de naden tussen de boordplanken te breeuwen en een behoorlijke binding tussen de boord en de spanten aan te brengen met als gevolg, eenmaal het vaartuig in de vaart was, het losgaan van de verbanden en het ontstaan van lekgaten, zodat achteraf het vernagelen van de romp zich opdrong (21). De constructie van een scheepsromp of boot bestond dus in een opeenvolging van werken uitgevoerd door een groep scheepstimmerlui, namelijk een "scipwerker" en zijn gezellen, waaronder meer bepaald de gespecialiseerde "borders", die zich met het maken van de boordplanken en de scheepsboord bezighielden en de "clinkers", belast met het aaneennagelen van het geheel (22). Het ijzerwerk voor dit laatste werd door een smid, die eveneens daarin gespecialiseerd was, geleverd (23).

Toch was de voornaamste taak van de scheepstimmerlui niet zozeer het ineensteken en afwerken van een nieuwe scheepsromp of boot, dan wel het herstellen en betimmeren van de bestaande vaartuigen. Dezen werden inderdaad in de loop van hun bestaan soms voor de meest uiteenlopende doeleinden aangewend, niet alleen in de zeevisserij, maar ook in de vrachvaart. Zo dienden elk jaar de schepen en boten, die voor de haringvangst en het kaken op zee ingezet zouden worden, in hun houten bovenbouw zekere veranderingen of aanpassingen te ondergaan. Elke soort visvangst vereiste een andere uitrusting van het vaartuig, dat daartoe zou gebruikt worden en dit in overeenstemming met het aan te wenden vistuig, wat niet wil zeggen, dat alle vaartuigen in de jaarlijkse zeevisserijcyclus ingeschakeld werden. Naar gelang de specifieke taak waarvoor het uitgerust was, droeg het schip dan ook soms een bijzondere naam, zoals korver, ma-

- 
- (21) C.M. Pleyte, Van hulken en karvelen. Scheepsbouw in de XVe eeuw, in Biekorf, 45ste jaar, Brugge 1939, p. 18-22. - Zie ook hierboven noot 1.
- (22) De termen „maitres faiserres de nes”, „borderres de nes” en „clinquere” komen voor in een oktrooi voor de heffing van een „assise” te Kales verleend op 11 maart 1299 door Robert II, graaf van Artezië. P. Bougard et C. Wyffels, Les finances de Calais au XIIIe siècle, in de reeks Pro Civitate, Coll. Histoire, série in -8°, n° 8. Gent, 1966, p. 250-254, bewijsstuk 39. Zie p. 251. - In het toenmaals nog Dietssprekende Kales werd de scheepstimmerman „sciprechtere” geheten, wat blijkbaar van het Engelse woord „shipwright” afgeleid was. M. Gysseling, Dialectkenmerken van Calais in de 13de eeuw, in Taal en tongval, tijdschrift voor de studie van de Nederlandse volks- en streektalen, 18de jg, 1966, p. 147-163. Zie p. 162-163, scheeps-terminologie.
- (23) Zo leverde op 29 juli 1531 Jan van der Meersch, „der stede smet”, aan de stad „omme eenen nieuwen havenboot” 216 pond „ysers” voor de prijs van 52 lb. 9 s. par. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37354, rek. 1531-1532, f° 35 r°.

kreelvaarder of haringbuis (4). Soms werden schepen voor de transport van goederen, als zout of steenkolen, gecharterd en dit bracht tijdelijk ook een verandering in hun uitrusting mee, waarvoor door de "scipwerkers" gezorgd was (25). Tenslotte waren daar ook nog de nagenoeg regelmatige herstellingen, waaronder het vernagelen van de rompen, die door deze laatsten telkens werden uitgevoerd. Blijkbaar werden niet al deze werkzaamheden door de "scipwerkers" op de werven verricht, vermits de schepen en boten in de haven konden aanleggen, hetzij aan een kaai of steiger, hetzij in een "zate", waar ze ook konden hersteld of uitgerust worden. Daarbij werd voor de levering van het nodige ijzerwerk steeds op een smid beroep gedaan (26). Het ligt voor de hand dat inzake scheepsbouw en scheepsherstelling er te Oostende, zoals in andere Vlaamse havensteden, een reglementering bestond, die in acht diende te worden genomen. Zulk een regeling bleef voor Oostende zelf niet bewaard, vermits de oude archieven van die stad verdwenen zijn. Wel kennen we de reglementering, die in de tweede helft van de 15de eeuw, door de scheepsbouwers te Nieuwpoort moest nageleefd worden. Deze regeling bestond uit een reeks verordeningen of "keuren" ten behoeve van de Nieuwpoortse Sinte-Annagilde, waarvan de plaatselijke "scipwerkers" lid waren. Zo moest elk nieuw vaartuig, dat te Nieuwpoort gebouwd was, na zijn voltooiing gekeurd worden. Dat was ook zo voor de vaartuigen, die verlengd of vernageld waren. De keuring zelf diende volgens een vast tarief door de stuurman-eigenaar te worden vergoed.

- 
- (24) In 1560 werden door de „scipwerkers” van twee werven in het totaal 30 schepen en 15 boten, die aan de „harynckteelt” zouden deelnemen, daartoe betimmerd. Het daaropvolgend jaar waren het 31 schepen en 14 boten. In dezelfde uitredingen leverden vijf smeden het ijzerwerk en wel aan 30 schepen en 11 boten in 1560 en aan 28 schepen en 10 boten in 1561. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 27799, „dicaigerekening” over de jaren 1560 en 1561, boekhouding van de opbrengst van de verschillende heffingen te Oostende tot bekostiging van de herstelling van „diverssche dweerscateye-hoofden ende streckende hoofden lancx den noordtzeedyck...”, f° 77 r° - 78 v° en 85 r° - 86 v°, „ommestellinghe up de temmerien” en „taux” op de smeden, die voor genoemde uitrusting gewerkt hadden. - Het vaartuig, hetzij schip, hetzij boot, uitgerust voor de haringvangst en het kaken of in tonnen slaan op zee van de gevangen haring, werd „buusse”, d.i. buis of haringbuis genoemd.
- (25) Zo was de „corvere” van Pieter Bone, stuurman uit Oostende, die na haar afvaart uit Sluis op zee door Engelse kapers werd overvallen en buitgemaakt, geladen met zout bestemd voor Schonen in Denemarken. Bij deze overval zou de ganse bemanning, tellende met de stuurman 21 koppen, zijn omgebracht. R. Degryse, De Vlaamse westvaart en de Engelse represailles omstreeks 1377, in *Handelingen der maatschappij voor geschiedenis en oudheidkunde te Gent, nieuwe reeks*, dl XXVII, Gent 1973, p. 200-201, voetnoot 37, en p. 223, bijlage II, item 17. - Met de korver of het korfschip werd tijdens de lente en de zomer vóór de Engelse oostkust kabeljauw en vroege haring gevestigd. Het vaartuig werd soms ook als kaapvaarder gebruikt. - Tijdens de periode 1378-1391 werd soms een Oostends schip voor het afhalen te Newcastle upon Tyne van een transport steenkolen ingezet. R. Degryse, Vlaamse kolenschepen en Schonense kaakharing te Newcastle upon Tyne (1377-1391), in *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis te Brugge*, dl CXX, Brugge, p. 157-188, zie p. 161, 162, 172, 175 en in de bijlage de nummers 113, 152 en 193.
- (26) Zie voetnoot 24.

Ze bedroeg voor een "toogheboote" of "houckboote" 8 schellingen parisis en voor een schip met vier of meer doorgaande balken 24 schellingen parisis (27). De meester-schipwerker, die een te voltooiën nieuw vaartuig op stapel staan had of aan het werk was om een vaartuig te vernagelen of te verlengen, mocht, op straf van een boete van 20 pond parisis, geen andere bestelling uitvoeren, vooraleer hij niet met zijn arbeid gedaan zou hebben (28). Maakte hij een nieuw vaartuig korter dan bij de aanneming overeengekomen was, dan moest hij dit gebeurlijk op bevel van de schepenen of na arbitrage van daartoe aangestelde scheidsrechters veranderen en verbeteren. Had hij het vaartuig langer gemaakt dan overeengekomen, dan waren de bijkomende onkosten, door dit overwerk opgeleverd, voor zijn rekening, maar wel mocht hij zich volgens de aangenomen maat of lengte laten vergoeden (29). Nieuwe vaartuigen mocht men niet laten "besteken" noch laten "smeeren", zowel van binnen als van buiten, voor de tijd van de keuring (30). Rode of groene boordplanken mochten in een schip niet verwerkt worden en evenmin planken waarin de houtworm zat en gaatjes waren. De "meester scipwerckers" waren ook verplicht uit het in aanbouw zijnde of pas gebouwde vaartuig de gescheurde boordplanken te verwijderen en te vervangen door gave en dit op hun eigen kosten (31). Een paar bepalingen hebben het over de bij het zoom- of klinkwerk te volgen techniek. Zo dienden voor het hechten van de "inhoute" of spanten per "scherf" of las telkens twee grote doorgaande houten nagels aangebracht te worden en moest het aantal "zoomen" per voet binnen in het vaartuig drie bedragen. De gaten nodig voor de bevestiging van de spanten moesten alle van "eender dicte ende van eender wyde" wezen en voor het boren ervan diende "eenen grooten avegheere" of lepelboor gebruikt te worden. (32). Twee andere punten betreffen de regeling van de arbeid in het kader van het ambacht. Zo moest iemand, die geen "ghildebroeder" was, maar toch in de scheepsbouw te Nieuwpoort enig werk aangenomen had, van elk pond groten, dat hij daarvoor zou verdienen, aan de gilde twee groten afstaan. Aan de "scipwerckersknepen" was het evenwel op straf van een boete van 10 pond parisis verboden van hun meester "taswerck" of werk in aanneming te aanvaarden (33). Voor het overige verbood het reglement op straf van een boete van 3 pond parisis enig schip, masten, stokken of hout te brengen of te doen brengen naar en te leggen binnen de "scipwerckersplaetze", tenzij dat het vaartuig in kwestie aanbesteed geworden was om te worden vernageld of dat met het hout een nieuw schip zou worden gemaakt. Op straf van gelijke boete was het ook verboden op de genoemde plaats te delven, tenzij met de toestemming

---

(27) „Ordonnantie uy t maken van den scepen, van zeeghewande ende van Sinte Anneghilde. Ende van gaerne". Brugge, RA, Nieuwpoort nr. 446. keurboek, geordend door de stadssecretaris Jan Van Maryevoorde in 1506, f° CII - CIIII, items 1, 10 en 11. - „Toogheboote": vissersboot met sleepnetten.

(28) Ibidem, item 9.

(29) Ibidem, items 6 en 7.

(30) Ibidem, item 8.

(31) Ibidem, items 2 en 3.

(32) Ibidem, items 4 en 5.

(33) Ibidem, items 12 en 13.



van de deken en de zorgers van de gilde. Ten slotte mocht niemand, steeds op straf van genoemde boete, in de "scipwerckersthun" enig vaartuig "marsen" d.i. meren of vastleggen (34). De drie laatste bepalingen komen reeds voor in een reeks stedelijke verordeningen van de Nieuwpoortse schepenen van 1433 (35). Deze voorschriften geven ons stellig een idee van wat soortgelijke reglementering te Oostende ingehouden kan hebben. Een konkreet voorbeeld van de arbeid van de Oostendse "scipwerkers" was de jaarlijkse herstelling van de twee stedelijke havenboten. Aanvankelijk na de opening van de eerste haven in 1446 beschikte de gemeente maar over een enkele havenboot. Van 1453 tot 1470 was dit vaartuig een "seye". In 1463 kwam er een bootje bij (36). Voortaan sprak men dan ook van de grote en de kleine havenboot (37). De beide vaartuigen werden door de stedelijke "havenmakers" gebruikt om de schepen de haven, die alleen bij hoge tij toegankelijk was, binnen te helpen varen door ze

(34) Ibidem, items 41, 42 en 43. We bedanken de heer Jules Van Beylen voor de verklaring van enkele termen.

(35) „Item, dat niemant wie hy zy, enighe sceipen bringhe of doe bringhen binne de scipwerkersplace, het en zy dat die sceipen zijn besteidt te vernaghelne, telker waerf up 3 lb., het een derderdeel den heere, een derdendeel der stede ende een derdendeel der ghilde van den scipwerkers. Item, dat in t ghelike niemant enighe masten, gaerden of hout en leghe up de voorseide place, anders dan scipwerkers, up ghelike boete van 3 lb. telken. Item, dat niemen en merse enighe sceipen an de scipwerkers tuun up 3 lb. Item, dat niemen an de voorseide place en delve, het en zy by consente van deiken ende zorgghers van den scipwerkers, up telken waerf 3 lb., jof het en zy dat men se weder make also goed also te vooren was". Brugge, RA, Nieuwpoort nr. 445, keurboek uit de eerste helft van de 15de eeuw, f° LXI v°. - „Gaerde": stok.

(36) In 1452 diende de bestaande havenboot hersteld te worden. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37279, f° 15 v°. - De schepenen stuurden op 6 juni 1453 hun vertegenwoordiger naar Sluis „omme aldaer te copene ter steden behouf eene seye ende die t Oosthende waerts te beweghene". Ibidem, nr. 37280, f° 9 r°. - In 1456 betaalde de gemeente 9 lb. par. voor het „vernaghelne ende repereerne" van deze „seye ende havenbote". Ibidem nr. 37283, f° 21 r°. - In 1457 werd de „seye" uit de vaart genomen en „ghesleten" of afgebroken. Het hout, dat aldus gerecupereerd kon worden, werd door de gemeente verkocht. Ibidem nr. 37284, f° 5 r°. - De volgende jaren bekostigde de stad telkens de herstellingen aan en het smeren van de toenmaals gebruikte havenboot en de aankoop telkens van nieuwe roeispanen. Ibidem nr. 37286, rek. 1459-1460, f° 10 v° en 20 v°; nr. 37287, rek. 1460-1461, f° 21 r°, en nr. 37288, rek. 1461-1462, f° 19 r°. - Aankoop in 1463 van „eenen bote omme de avenmeesters te oorboirene in de havene" voor de prijs van 12 lb. In dezelfde rubriek staan ook de uitgaven voor reparaties aan de boot, aankoop van riemen enz. Ibidem, nr. 37290, f° 19 r°. - In 1464 uitgave van 4 lb. 16 s. par. voor het „(ver)makene, smaerne ende repereerne" van de havenboot. Ibidem, nr. 37291, f° 20 r°. - In 1470 afbraak van de toenmalige „seye ende cogghescepe". Ibidem, nr. 37297, f° 4 v°. - De „seye" of „zoy" was een schuit of binnenschip. G. Asaert, p. 65-66 en 83. - De in 1463 aangekochte boot was, gezien de aankooprij, blijkbaar maar een bootje.

(37) „Joris van Steenweghe van den groten havenboot te vermakene, te smarene ende anders te repereerne... over stoffien ende werc... 30 lb. 12 s. (par.). Jan Ghovaert van den mynsten havenboot te makene ende te repereerne... 7 lb. 4 s. (par.). Jacob Sanders, de smicht van ysere gheoorboot ende ghebesicht an de voorseide twee havenbooten... 9 lb. par.". Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37294, f° 18 r°.

met een "haelpese" op sleeptouw te nemen (38). Elk van de twee havenboten diende op tijd en stond nagezien, vernageld, hersteld of gesmeerd of ook na enkele jaren vaart wegens sleet of beschadiging door een nieuwe eenheid vervangen te worden. Daarvoor werd door de schepenen, naar gelang de te leveren prestaties, niet alleen op een, twee of soms meerdere plaatselijke "scipwerkers", maar ook dikwijls op een smid, die voor het ijzerwerk moest instaan, beroep gedaan. De globale uitgaven per boekjaar daarvoor vinden we in de stadsrekeningen genoteerd, zodat het jaarlijks onderhoud van elk van de havenboten gevolgd kan worden, althans in grote trekken. Overigens vermelden deze rekeningen niet altijd, als ze het over een havenboot hebben, of het over de kleine, dan wel de grote roeiboort gaat. Tijdens de periode 1463-1483 vertrouwden de schepenen de opdracht een van de twee havenboten of zelfs allebei te herstellen meestal toe aan de "scipwerker" Jan Govart (39). Deze laatste, die een scheepstimmerwerf op stedelijk terrein uitbaatte, werd in 1472 door de stad ook belast met de bouw van een nieuwe havenboot ter vervanging van een van de twee beschadigde eenheden, blijkbaar de grote roeiboort, wat de stad, na aflevering van het vaartuig, 4 pond 10 schellingen groten of 54 pond pari-

- 
- (38) „...dat de voorseide haven es een tyhaven, die telcken ghetyde droogheloop...want daer maer een scip tegader inne en mach ende dat niet dan up hooghen watre ende daerinne geweecht zynde by teecken van den baken of met bootkins inghetrocken”. Edw. Vlietinck, *Cartulaire d’Ostende*. Antwerpen 1910, p. 207-223, „copie van der andtwoorde van die van Oostende jehgens t verzouck van die van Damme met huere medepleghers...” in verband met de haven. Zie p. 222, item XCVIII, a° 1483. - Betaald voor „twee haelpesen gheoorboirt in de havene, daer men de visschers mede in help in de harynctyd laetstleden, 12 lb. 18 s. (par.)”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37283, rek. 1456-1457, f° 20 v°. - Betaald voor „eene werppese dienende in de havene omme de visschers uut ende in te helpene, weghende 78 lb., 1 s. van den ponde, beloopt 5 lb. 17 s. (par.)”. Ibidem, nr. 37293, rek. 1466-1467, f° 19 v°. Dergelijke uitgave komt in de stadsrekeningen in de rubriek „diverssche costen” jaarlijks voor. - De „havenmakers”, die als havenloodsen optraden, waren vier in aantal, althans van 1498 af, toen ze jaarlijks van de stad elk een stuk „kerlaken” van de waarde van 6 lb. par. ten geschenke kregen. Ibidem, nr. 37321, f° 12 r°, rubriek „andere costen van stedelakenen”. Van dat zelfde jaar af worden ze met name in de stadsrekeningen vermeld. - Van 1517 af hadden ze ook de opdracht „de speuyen ende sluusen ghetidelic te winden ende ontwinden ende t ghetide van den havene te wachtere”, waarvoor aan elk van hen jaarlijks een wedde ten bedrage van 48 lb. par. toegekend werd. Ibidem, nr. 37340, f° 56 r°. Zie ook de volgende stadsrekeningen, rubriek „ander uutgeven van wedden, gaigen ende pencioenen”.
- (39) „Jan Govaert, eenen havenboot te repareerne, 3 lb.”. Ibidem, nr. 37295, rek. 1468-1469, f° 24 r°. - „Jan Ghovaert van den havenbooten te makene ende repareerne, daer se ghebrocken waren ende van smaerne, over al 12 lb. (par.). - Jan Ghovaert van der nemynghe van den groten havenboot te repareerne ende smaerne, hem besteit in een taswerck, 7 lb. 4 s. (par.)”. - Een zekere Danckaert fs Heynricx ontving toen 7 lb. 4 s. (par.) omdat hij zijn „bote met 4 riemen” ter beschikking van de stad gesteld had „omme de havenmakers in de havene mede te dienene, als t van nooden” geweest was. Ibidem, nr. 37298, rek. 1471-1472, f° 23 r°, 24 v° en 26 r°.

sis koste (40). Soms werkte hij naast of samen met een andere sloopstimmerman aan de herstelling van de havenboten, maar soms was die opdracht toch niet aan hem, maar aan een of twee andere "sloopwerkers" toevertrouwd geworden. Zo zien we in 1475 Jan de Goes, in 1476 Cornelis van Everzwaerde en Adriaen van Wulpen en in 1481 laatstgenoemde deze taak uitvoeren. De toewijzing door de schepenen van het werk aan de stedelijke roeiboten aan een of andere sloopstimmerman was inderdaad het resultaat van een aanbesteding. De "sloopwerker", die het werk toegewezen kreeg, verbond zich door de aanneming ervan de door hem aangegane verbintenis uit te voeren (41). Voor de vervanging van de versleten, gebroken of verloren roeiriemen van de twee havenboten richtten de schepenen zich meestal tot een handelaar of soms een "sloopwerker", van wie ze een aantal van die spanen kochten (42). Overigens is uit dit globale aantal aangekocht roeispanen, waarvan de bekostiging jaarlijks in de stadsrekeningen genoteerd staat, moeilijk af te leiden hoeveel roeibanen elk van de beide boten telde, daar de aankoop blijkbaar telkens ook met het oog op de aanvulling van de reserve aan riemen gebeurd was (43). Wat er ook van zij, ieder jaar werden er tot 24 of zelfs 48 of nog meer nieuwe roeispa-

- 
- (40) „Jan Govaert, sloopwerkere, van den nemynghe van eennen nieuwen havenboot te makene ende smaerne, hem besteit in een tassewerc naer der voorwaerde ende sprake danof met hem ghemaect, omme 4 lb. 10 s. gr., beloopt alzoot blyct bider quittance 54 lb. (par.)”. Ibidem, nr. 37299, rek. 1472-1473, f<sup>o</sup> 23 r<sup>o</sup>. - Voor verdere herstellingen door dezelfde sloopstimmerman en zijn gezellen uitgevoerd in 1473, 1474, 1478 en 1483, zie ibidem, nr. 37300, f<sup>o</sup> 22 r<sup>o</sup>; nr. 37301, f<sup>o</sup> 22 r<sup>o</sup>; nr. 37305, f<sup>o</sup> 18 r<sup>o</sup> en nr. 37310, f<sup>o</sup> 23 v<sup>o</sup>. In laatst genoemd jaar werkte Jan Govaert als sloopstimmerman samen met zijn kinderen. - In 1479 waren de twee havenboten door Jan Govaert en Jacop Everaert hersteld en gesmeerd geworden. Ibidem, nr. 37306, f<sup>o</sup> 19 v<sup>o</sup>.
- (41) „Jan de Goes, die nam beede der steden havenboten te repareerne ende makene ende al de stoffyen daertoe de leverne, t ysere gheweert etc, volgende der voorwaerde danof ghemaect etc, alzoot blyct bi der quittance, 8 lb. 8 s. (par.)”. Ibidem, nr. 37302, rek. 1475-1476, f<sup>o</sup> 21 r<sup>o</sup>. - „Adriaen van Wulpe ende zine medeghesellen van beede de havenbooten te repareerne over stoffye ende werc ende van smaerene naer der voorwaerde danof met hem ghemaect... 23 lb. 16 s. (par.)”. Ibidem, nr. 37308, rek. 1481-1482, f<sup>o</sup> 25 r<sup>o</sup>. - Voor het jaar 1476, zie ibidem, nr. 37303, f<sup>o</sup> 15 v<sup>o</sup>.
- (42) „Anthuenis Kyen van twaalf riemen omme daermede te roeyene in den havenboot van der stede, al bereet ende ghemaect, alzoot behoort, 12 s. par. van der sticke, beloopt 7 lb. 4 s. (par.)”. - „Jacop de Clerc, de sloopwerkere, van 8 riemen omme te oorboirne in een van den havenbooten... met maecghelde, 58 s. (par.)”. Ibidem, nr. 37300, rek. 1473-1474, f<sup>o</sup> 21 r<sup>o</sup> en 23 r<sup>o</sup>.
- (43) Het waren bijna steeds pare hoeveelheden riemen die aangekocht werden en die in de loop van de jaren geleidelijk vermeerderden, wat op een groeiend gebruik van de havenboten als loodsboten wijst. Oorspronkelijk bedroeg het aantal aangekochte roeispanen per jaar en gedurende veel jaren twee tot vier, om in 1468 te stijgen tot 12 en het volgend jaar tot 16. Deze aankopen gebeurden niet altijd ineens, maar soms in twee keren. Ibidem, nr. 37286, rek. 1459-1460, f<sup>o</sup> 19 v<sup>o</sup>, nr. 37288, rek. 1461-1462, f<sup>o</sup> 19 r<sup>o</sup>; nr. 37295, rek. 1468-1469, f<sup>o</sup> 20 v<sup>o</sup> en 25 r<sup>o</sup>; 4 en 8 riemen, en nr. 37296, rek. 1469-1470, f<sup>o</sup> 21 v<sup>o</sup>: 16 riemen herkomstig uit Sluis.

nen, die somtijds uit Sluis betrokken waren, aangekocht (44). Toch kan een of twee dozijn nieuwe riemen ons een idee geven van de grootte van de kleine en de grote havenboot, waarvan de eerste een viertal roeiers en de tweede een achtstal kan hebben geteld, maar zekerheid daarover bestaat er niet (45).

Na de ramp van 1489 hadden de havenmeesters aanvankelijk en gedurende een drietal jaren slechts de beschikking over één havenboot, de enige, die men had weten te redden, vermits hij uit Sluis terug gehaald was (46).

Voor dat hersteld vaartuig dienden in 1493 achttien riemen aangekocht te worden (47). In 1494 schafte de stad zich een tweede roeiboort, blijkbaar een kleinere, aan en kocht ze vijftien roeispanen (48). Dat jaar ook werd de grote havenboot nogmaals en tot tweemaal toe hersteld en gesmeerd. De volgende jaren werden zowel aan de grote als aan de kleine boot reparaties uitgevoerd (49). Overigens worden in de stadsrekeningen over dit jaarlijks onderhoud geen verdere bijzonderheden gegeven, tenzij soms de vermelding van het gebruikte materiaal als hout, ijzer, nagels, pik, teer en bast (50). Onder het hout vinden we "waghescot", onder het ijzerwerk "spanghen" en sloten en onder de nagels of spijkers "boeynag-

- 
- (44) „Jan Vergoes, van twee dozinen riemen by hem doen bringhen van der Sluus ten oorbore in den havenboten... 9 lb. 12 s. par.". Ibidem, nr. 37303, rek. 1476-1477, f° 15 v°. - „Jan van der Goes, van 24 nieuwe roeyeriemen gheoorboort in de havenbooten van der stede, met vrechte... 40 lb. (par.)". Ibidem, nr. 37306, rek. 1479-1480, f° 17 r°. - Ook in 1485 „24 roeyriemen", waarvan toen de aankooprijns per stuk 18 s. par. of samen 21 lb. 12 s. par. bedroeg. Ibidem, nr. 37312, f° 16 r°. - In de tussenliggende jaren waren soms maar 6 of 12 en eenmaal 13 nieuwe riemen aangeschaft geworden.
- (45) Zie de afbeelding van de roei- of loodsboot op het reeds besproken Bourgondische miniatuur.
- (46) „Jan Leeuwe, van dat hy van der Sluus hier brochte den havenboot, 6 lb. (par.)". Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37313, rek. 1488-1491, f° 24 r°, zonder verdere precisering van datum.
- (47) „Betaelt van zestien riemen omme den havenboot, gecocht jeghen eenen Franchois te 8 s.p. t stic, comt 6 lb. 8 s. (par.)". Nog „...van twee roeyeriemen omme de havenboot, 24 s.". - Dat jaar werd genoemde boot „by twee stonden vermaect ende gherepareert", wat 11 lb. 8 s. (par.) kostte. Ibidem, nr. 37316, f° 26 r° en 29 r° en v°.
- (48) „Betaelt Pieter Godins van eenen nieuwen havenboot 24 lb. (par.)". - „Betaelt van vichtiene royriemen omme den havenboot, te 20 grooten elke rieme, comt 15 lb. (par.)". Ibidem, nr. 37317, f° 22 v° en 24 r°.
- (49) Zie voetnoot 13.
- (50) „Betaelt Jan Govaert, Jacop Weitin, Loy Goes ende huere medeghezellen, alle scipwerckers, van beede de haveneboten te vermakene, hout, peck, most ende werc dertoe ghelevert, alsoot van noode was, vor al 24 lb. (par.)". Ibidem, nr. 37328, rek. 1504-1505, f° 29 r°. - „Betaelt Loy Goes ende Ryke van Wulpen, scipwerckers, van dat sy van deezen jare te diversche stonden gherepareert ende vermaect hebben beede de havenbooten van der stede, daerinnen begrepen stoppe, bast, terre ende pec, 20 lb. (par.)". Ibidem nr. 37328, rek. 1505-1506, f° 33 r°.

hels", "durenaghels" en "eebootnaghels" (51). Het ligt voor de hand dat de techniek toegepast bij de reparatie van de havenboten dezelfde was als die gebruikt bij de herstelling van de "eekers", hoekers en andere vissersboten (52). De Oostendse scheepstimmerlui herstelden, zoals in 1526, 1527 en 1528, soms ook het stedelijk konvooischip of een of nader oorlogsvaartuig (53). Aangezien ze de romp van dergelijke schepen, die meestal in karveelbouw waren, konden vernagelen, is het duidelijk dat ze zich die bouwwijze eigen gemaakt hadden. Trouwens in de stadsrekening van 1508 wordt melding gemaakt van "craveelnaghels" en in die van 1531 is er sprake van "grote creveelplancken", telkens in verband met de aankoop ervan door de schepenen voor de stedelijke werken (54).

Van belang voor de ontwikkeling van de scheepsbouw en scheepsherstelling te Oostende was in de eerste plaats de grootte en de aktiviteit van de vissersvloot, maar veel gegevens daarover voor de hier besproken periode hebben we niet. Deze aanduidingen blijven bovendien hoofdzakelijk tot de omvang van de vloot van de haringvissers beperkt. De vissersvloot maakte evenwel de grote hoop van de Oostendse schepen en boten uit, zodat enkele cijfers daarover ons toch een idee van de regelmatige behoefte aan nieuwe vaartuigen kan geven. Tijdens de periode 1450-1460 bedroeg het aantal schepen, waarvoor de stuurliu aan de gemeente "zategeld" voor

- (51) „Betaelt Jan van der Mersch, smet, van leveringhe van ysere verorboort an den... groten havenboot, te wetene twee nieuwe leden an de ketene ende drie vermaect, 100 boeynaghels, 25 eecbootnaghels, noch een bout, over al 57 s. (par.)”. Ibidem nr. 37319, rek. 1496-1497, f° 24 r°. - „Betaelt Rycke van Wulpen van eenen havenbote te makene, voor zyn handwerck ende t ysere daeran verorboort, 42 lb. 3 s. (par.). Betaelt van 24 waghescoten an t zelve verorboort Jan Jacops Oliviers te 8 s. par. t stic, comt 9 lb. 4 s.”, Ibidem, nr. 37333, rek. 1510-1511, f° 41 v°. - „Jan van der Meersch, van een spanghe an den havenboot van drie voeten lanck ende van 50 durenaghels, 12 s. (par.)”. Ibidem nr. 37334, rek. 1511-1512, f° 46 r°. - „...twee groote sloten metten slotels an de havenbooten metten ketenin”. Ibidem nr. 37328, rek. 1505-1506, f° 31 r°. - „Waghescot”: waghenschot, gezaagd eikenhout.
- (52) F. Bly, *Onze zeilvischsloepen*, 2de druk. Gent, 1910, p. 59 en vlg., verbo roeiboot, en passim. - M. Seghers en R. De Bock, *De laatste visschersschepen van de Vlaamsche kunst voor de komst van den motor*. Antwerpen, 1943, p. 40-41, verbo Oostendsche boot en afb. 12. - G. en R. Desnerck, *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen*, Handzame 1974-1976, dl II, p. 423 en vlg., verbo het houten vaartuig en passim. - A. Cabantous, *La mer et les hommes, pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la révolution*, Duinkerke, 1980, p. 108: „on distingue... les eekers, qui employaient les filets en les houckers qui utilisaient les lignes”.
- (53) „Jan Crommont, Christoffels Ghyselin ende andere scipwerckers ter cause dat zy ...namen te stoppen t convoyscip ende te legghen an de zande”. Brussel, ARA, Rekenkamer, nr. 37349, rek. 1526-1527, f° 37 r°. - „Betaelt.. diverssche scipwerckers van deser stede van te visiteren t convoyscip omme te wetene of men dat hadde moghen vernaghelen, 3 lb. (par.)”. Ibidem nr. 37350, rek. 1527-1528, f° 52 v°. - „Cornelis van den Berghe, Pieter Beydens ende andere diverssche scipwerckers van ghewrocht ende vermaect te hebben de... Merlette, bedraghende.. metgaders van de zeylen ende ander zaken... te vermaken in al de somme van 153 lb. 6 s. (par.)”. Ibidem nr. 37351, rek. 1528-1529, f° 28 v°. De „Merlette” was het konvooischip door de stad Oostende dat jaar uitgerust.
- (54) Ibidem, nr. 37331, f° 25 r°: 250 karveelnagels. - Ibidem nr. 37354, f° 33 v°: twee grote karveelplanken en 500 „scerpelinghen”.

ligging in een "zate" betaalden, per jaar een twintigtal. Het waren er 28 in 1450 en 1452 en de overige jaren wat minder met als minima 17 in 1455 en 18 in 1460 (55). De vloot zelf moet groter geweest zijn, vermits in 1453 door 36 stuurliu "nettengeld", een belasting op de drijfnetten, gebruikt in de haringvisserij, betaald geworden was (56). Volgens een kroniekschrijver telde de Oostendse vloot in 1479 niet minder dan 44 buizen, die dat jaar aan de haringvangst deelgenomen hadden (57). Naar blijkt uit fiskale bescheiden, namelijk de rekeningen van de direkte heffing ten behoeve van de vorstelijke schatkist van „'s heeregheld", een belasting op de uit zee aangevoerde kaakharing, bedroeg genoemde vloot in 1480 een veertigtal eenheden, in 1481 een vijftigtal en in 1489, toen de vissersvaartuigen naar Sluis uitgeweken waren, zesendertig (58). In 1490 en 1492 tijdens de toenmalige periode van crisis in het haringbedrijf waren het telkens maar een twintigtal (59). Ook tijdens de halve eeuw na 1500 waren er verschillende periodes van crisis in de haringvisserij, wat vooral een gevolg was van de toenmalige zich steeds herhalende internationale spanning en de bijna bestendige onveiligheid op zee. Niettemin leren we uit de rekening van de heffing van de "custom" of tol op de in- en uitvoer te Newcastle upon Tyne van 1513, dat er toen van 3 maart tot 18 juli niet minder dan achtien Oostendse schepen een of meerdere keren in die haven een vracht steenkool ingeladen hadden en wel in het totaal 627 "chaldrons" in 31 ladingen, wat op gemiddeld 20 "chaldrons" per vaartuig neerkwam. Daar een Engelse "chaldron" of "chaudron" als inhoudsmaat en gewicht in die tijd op ongeveer een last haring of 1800 kilo berekend mag worden, betekent dit dat het gemiddelde draagvermogen per schip 20 last kan bedragen hebben. Feitelijk hadden vijf vaartuigen een tonnenmaat gelijk aan 30 "chaldrons", zes een gelijk aan 24 "chaldrons" twee een gelijk aan 20 "chaldrons", vier een gelijk aan 16 "chaldrons" en een gelijk aan 10 "chaldrons", dit laatste vaartuig zijnde klaar-

- 
- (55) Ibidem, nrs 37277-37287, stadsrekeningen over de boekjaren 1450-1461, rubriek „ander ont fanc van den zaten van scepen hier lichende te winterzate, 12 gr. van elken scepe" of „ander ont fanc van waerdsghelde ende van zaten".
- (56) Ibidem, nr. 37280, f° 4 r°, rubriek „anderen ont fanc van der zeeassiz, te wetene 12 groten van elken nette". De totale opbrengst bedroeg 1020 lb. 12 s. par., geheven op 1701 netten.
- (57) „...so naecte den harijncktijt, so dat die visschers al toe reeden te haringhe ende specialic dye van Oostende, want up dyen tijt voeren huyt Oostende wel 44 busen". A. De Roovere, Dits die Excellente Cronike van Vlaenderen, Antwerpen 1531, capittel LXVII, f° CCXVIII r°, kol. 1, anno 1479.
- (58) Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 23313, rekening van de opbrengst van „s heeregheld" te Damme en te Oostende gedurende het boekjaar 24 juni 1480 - 23 juni 1481, zie f° 39-44. - Ibidem, fonds „Acquiten van Rijsel", bundel nr. 523, rekening van de opbrengst van dezelfde heffing te Oostende, boekjaar 24 juni 1481 - 23 juni 1482. - Ibidem, bundel nr. 520, rekening van de opbrengst van dezelfde heffing te Damme over de periode 8 augustus 1489 - 11 oktober 1492. - R. Degryse, De omvang van Vlaanderens haring- en zoutevisbedrijf op het einde van het Frans-Bourgondisch conflict (1482), in Mededelingen van de Marine Academie, boek XV, 1963, p. 31-80, zie p. 66-67 en 72-73, bijlagen 13 en 17.
- (59) Brussel, ARA, fonds „Acquiten van Rijsel", bundel nr. 523, rekening van de opbrengst van „s heeregheld" te Oostende over de periode 1 juni 1490 - 4 september 1491. - Ibidem, rekening van de opbrengst van dezelfde heffing in 1492.



blijkelijk een boot (60). Ongetwijfeld waren de meeste van deze eenheden, zoniet allemaal, vooraf door betimmering en dit dus door de "scipwerkers" voor kolentransport aangepast geworden en werden sommige onder hen achteraf wegens sleet uit de vaart genomen en afgebroken om door een nieuw vaartuig vervangen te worden. Wat er ook van zij, twee jaar later, in 1515, zien we de Oostendse schepenen de "scipassye" of belasting op de pas gebouwde vaartuigen heffen op veertien nieuwe schepen en vier nieuwe boten, die dat jaar of voordien ineengestoken waren (61). Volgens de stadsrekeningen bestond de vloot van vissers, die op zee de gevangen haring kaakten in 1516 uit 29 schepen en een boot, in 1517 uit 33 schepen en een boot en in 1518 uit 35 schepen (62). Dezelfde vloot telde in 1536 en 1537, twee crisisjaren, respectievelijk 28 en 30 eenheden (63). In 1541 en 1543, toenmaals eveneens tijdens een crisisperiode, waren er in genoemde vloot onderscheidenlijk 24 en 26 vaartuigen (64).

Gaan we in verband met deze gegevens uit de jaren 1516 tot en met 1543 in de stadsrekeningen het jaarlijks aantal visserswaarden na, die op hun verhandelingen waardsgeld aan de gemeente betaald hadden, dan zien we dat dit cijfer meestal in nagenoeg steeds dezelfde verhouding tot de grootte van de vloot van de haringvissers of buizen stond, namelijk twintig waarden voor dertig vaartuigen en naar advenant of toch min of meer aldus. Er waren inderdaad altijd waarden, die in normale omstandigheden voor het haringseizoen in de Noordzee niet een, maar twee of zelfs drie buizen deden uitrusten. Het totaal aantal visserswaarden steeg van 15 in 1500 tot 25 in 1520 en schommelde daarna rond de 18 om van 1542 af te stijgen van 23 tot 36 in 1556. Aan de hand van het jaarlijks aantal waarden kan dus ook de sterkte van de Oostendse vloot van haringvissers in het overstemmend jaar geschat worden. Deze laatste moet van 1516 tot en met 1537 telkens uit een dertigtal eenheden en van 1538 tot en met 1543 uit een minder aantal bestaan hebben (65). De stijging van het aantal visserswaarden na 1543 ging dan ook blijkbaar met de groei van de buizenvloot gepaard, zodat die tot meer dan veertig eenheden per jaar geteld kan hebben. Elk jaar dienden dan ook deze vaartuigen voor de haringvangst en

(60) London, Public Record Office, E 122/109/1, rekening van de „custom” of haventol te Newcastle upon Tyne en Whitby over de periode 29 september 1512 - 29 september 1513, onuitgegeven.

(61) Brussel, ARA, rekenkamer nr. 37338, rek. 1515-1516, f° 2 v°.

(62) Ibidem, nr. 37339, f° 6 r°; nr. 37340, f° 7 n° en nr. 37341, f° 4 v°, telkens in de rubriek „ander ontfane extraordinaire” betreffende de opbrengst van een „ommestellinghe” op de visserswaarden en hun stuurlui.

(63) Ibidem, nr. 23316, rekening van de opbrengst van „'s heeregheld” te Damme, Sluis en Oostende over de periode 16 augustus 1536 - 23 juni 1537, en nr. 23317, rekening van de opbrengst van dezelfde heffing over de periode 24 juni 1537 - 23 juni 1538.

(64) Ibidem, fonds „Acquiten van Rijsel”, bundel nr. 520, rekening van de opbrengst van „'s heeregheld” te Damme, Sluis en Oostende over de periode 24 juni 1541 - 23 juni 1542. - Ibidem, Registers van de „coopinghe” of vismijn van de kaakharing over de jaren 1541 en 1543.

(65) Ibidem, Rekenkamer nrs 37323 - 37340, stadsrekeningen van Oostende over de boekjaren 1500 - 1518, rubriek „anderen ontfane van waerdsghelde...” en vanaf nr. 37341, rek. 1518-1519, rubriek „ander ontfanc van pondghelde”.

het kaken op zee opnieuw te worden uitgerust en dit was het werk van de Oostendse scheepstimmerlui. Naast de schepen werden toen ook meer boten dan vroeger in de haringvisserij ingezet. Zo was ter voorbereiding van deze visvangst in 1560 aan 30 schepen en 15 boten en in 1561 aan 31 schepen en 14 boten het nodige timmerwerk uitgevoerd geworden en dit door twee vennootschappen van "scipwerkers" (66). De Oostendse vloot, die tijdens deze twee jaren aan de opeenvolgende viskampagnes in de Noordzee deelnam, bestond inderdaad telkens uit 29 schepen of haringbuizen, een tweetal "harynckjaghers" voor het overladen van vis op zee en een twintigtal boten (67). Voor de uitreding van deze vaartuigen hadden in totaal 36 visserswaarden, als zijnde eigenaars van respectievelijk een, twee of meer eenheden, gezorgd. Weliswaar waren toen telkens niet al de boten voor het haringkaken op zee uitgerust geworden (68). In een vonnis van de Grote Raad van Mechelen van 19 juli 1561 lezen we dan ook dat de Oostendenaars "wel 30 of 40 buyssen varende ten harynghe" hadden (69). Deze evaluatie werd inderdaad gedaan op een ogenblik dat het eigenlijk haringseizoen nog een aanvang moest nemen, zodat men toen wel wist hoeveel schepen, maar niet juist hoeveel boten als buizen aan de haringvangst en het kaken zouden deelnemen. Men mag gerust voor wat betreft de getalsterkte van de Oostendse vissersvloot in genoemd jaar het houden bij minstens 50 eenheden, namelijk buizen en andere vaartuigen als "macreelvaerders", "harinckjaghers", "coopvaerders" en vissersboten allerhande. Volgens een in het Frans gesteld stuk van 29 april 1569 waren het jaar voordien tijdens het haringseizoen zelfs meer dan vijftig buizen, zijnde schepen en boten, wegens de toenmalige represailles van de Engelsen en de grote onveiligheid op zee te Oostende in de haven moeten blijven liggen zonder te kunnen uitvaren (70). Deze vlootsterkte, alsmede het doel waarvoor de verschillende soorten vaartuigen konden dienen, lieten dan ook de "scipwerkers" 'aldaar toe in normale omstandigheden elk jaar vóór en tijdens de visserijcyclus op de aanbesteding van timmerwerk te rekenen. Al met al was te Oostende de bezigheid in zake scheepsbouw, scheepsherstelling en scheepsbetimmering van strikt lokale aard, maar toch typisch voor een visserijhaven of kleine haven met beperkte mogelijkheden en zeker niet zonder economisch belang.

(66) Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 27799, „dicaigerekening” over de jaren 1560 en 1561. Zie voetnoot 24.

(67) Ibidem - Vlietinck, Het oude Oostende, p. 113-119: de Oostendse haringvisserij in 1560, naar de „dicaigerekening”. Enkele visserswaarden traden met twee in één vennootschap op. Het totaal aantal waarden en vennootschappen bedroeg dan ook niet in het totaal 36, maar wel 33.

(68) Niet al de boten hadden telkens aan de opeenvolgende viskampagnes volledig deelgenomen. Dit verklaart dan ook waarom het aantal boten, dat betimmerd geworden was, telkens minder bedroeg dan het aantal deelnemende eenheden.

(69) Vlietinck, Cartulaire d'Ostende, p. 163-185, nr. 48, vonnis van de Grote Raad van Mechelen van 19 juli 1561, zie p. 172.

(70) „...de maniere que de cinquante batteaulx et plus, qui s estoient appareillez pour ladite pescherie, sont pour ce contrains demourer en leur hable sans bouger...”. Brussel, ARA, Charters van Vlaanderen nr. 2706, akte van de Raad van Financien van 29 april 1569, waardoor Josse Bouchier, pachter van de heffing van „'s heeregeld, op de kaakharing ontscheept te Oostende, ontslagen werd van zijn geldelijke verplichting voor de periode 24 juni - 30 november 1568.

### 3. De stedelijke taks op de nieuwe schepen.

Er is in de Oostendse stadsrekeningen een tweede reeks gegevens, die ons een idee over het betrekkelijk belang van de plaatselijke scheepsbouw kan geven, namelijk de jaarlijkse opbrengst van de heffing van de "scipassyze".

Deze stedelijke taks drukte op de nieuwe schepen en ook boten, die voor rekening van ingezetenen ter plaatse of elders gebouwd of vernageld geworden waren (71). Ze moet van 1454 af zes groten voor ieder pond groten, dat de bouw van het nieuw schip of de nieuwe boot gekost had, bedragen hebben, wat dus op 2,5% van de prijs neerkwam (72). Daar de kostprijs van een nieuw schip volgens gegevens uit 1515 rond de 60 pond groten lag, bedroeg bijgevolg de te betalen "assyze" 1 pond 10 s. groten. Voor een nieuwe boot, die ongeveer 18 pond groten waard was, kwam de taks op 9 s. groten, het pond groten zijnde gelijk aan twaalf ponden parisis. De "scipassyze" werd jaarlijks geïnd, maar dan meestal niet rechtstreeks door de stad zelf, maar onrechtstreeks door een pachter. Aangezien deze laatste als meestbiedende de heffing van de taks voor een jaar, lopend over twaalf maanden, telkens ingaande op 1 juni, verkregen had, betekende dit voor hem over het algemeen een winstgevende zaak. Wat hij als pachtprijs aan de gemeente betaalde, bedroeg uiteraard gewoonlijk niet zoveel als de som, die hijzelf mocht innen of opgestreken had. Overigens was de pachter van de "scipassyze" bijna steeds een visserswaard, die als reder best kon weten wat er ter plaatse inzake bestellingen en aanbouw van nieuwe schepen en boten gaande was. Gaan we voor de periode 1454-1474 in de Oostendse stadsrekeningen jaar na jaar de opbrengst in groten van de verpachte "scipassyze" na, dan zien we dat die een eerste maal daalde van 7 pond 2 s. groten in 1455-1456 naar 3 pond 6 s. groten in 1461-1462, wat het laagste cijfer was, en een tweede maal van 6 pond 16 s. groten in 1465-1466 naar 4 pond 14 s. groten in 1470-1471 (73). Verhogen we telkens ietwat de jaarlijkse pacht prijzen om er de winst van de

- 
- (71) „Van Pieter Pendele, dewelke cochte de scipassyz t vulle jaar omme 6 lb. gr., beloopt van... 8 maend 48 lb. (par.)”. Ibidem, Rekenkamer nr. 37281, rek. 1454-1455, f° 3 r°, rubriek „anderen ontfang van assisen van 8 maenden inghaende ten eersten daghe van wedemaend toten laetsten daghe van loumaend”. Deze post over de opbrengst van de verpachte „scipassyze” is de oudste van die aard, die in de stadsrekeningen voorkomt. Voor de tweede schijf van de pachtsom, zijnde 24 lb. par. betaald door de genoemde pachter, zie ibidem nr. 37282, rek. 1455-1456, f° 3 v°, en voor de eerste schijf van de volgende verpachting ibidem f° 4 r°. Om de opbrengst van de jaarlijkse verpachting van de „assyze” te volgen, dient men dus telkens twee opeenvolgende stadsrekeningen in te zien. De eerste schijf van de pachtsom betrof de maanden juni tot en met januari en de tweede schijf de maanden februari tot en met mei. Het boekjaar van de Oostendse stedsrekeningen zelf liep van 1 februari van het ene jaar tot 31 januari van het daaropvolgende jaar.
- (72) „Van Cornelis Meegoet van der scipassyse, 6 gr. van elken ponde groten van al den nieuwen scepen of boten, die hier binnen der stede ghemaect hebben gheweest ofte biden poorters ghedaen maken, also wel buten als binnen, t vulle jaer omme 5 lb. 16 s. gr., beloopt van... 4 maenden 23 lb. 4 s.”. Ibidem nr. 37295, rek. 1468-1469, f° 4 r° en v°. Dit is de oudste vermelding van het tarief van de „assyze”. Voor de eerste schijf zie ibidem nr. 37294, rek. 1467-1468, f° 3 v°.

pachter bij te voegen en die schatten we doorgaans op een pond groten of meer, dan komen we tot sommen, waaruit bij benadering het aantal nieuwe schepen, waarop de "assyze" geheven was, afgeleid kan worden. Op die wijze is vast te stellen dat in de besproken periode te Oostende per jaar ten hoogste van vijf of zes nieuwe schepen en van slechts enkele nieuwe boten sprake kan geweest zijn, wat zou kunnen betekenen dat in de stad zelf gemiddeld niet meer dan een schip per werf en per jaar afgeleverd werd, zodat de bouw ervan minstens een half jaar moet geduurd hebben

In 1472 werd de voet, waarop de "scipassyze" geheven werd, van zes groten per pond groten op vier groten teruggebracht, wat een vermindering met een derde was en dit blijkbaar om te beantwoorden of tegemoet te komen aan de wensen van de visserswaarden en reders (74). Zo betaalde men voortaan voor een nieuw schip waarvan de bouw 60 pond groten zou hebben gekost, een pond groten en voor een nieuwe boot, waarvoor 18 pond groten bekostigd was, zes schellingen groten. De opbrengst van het pachtgeld van de "scipassyze" bedroeg 5 pond 12 s. groten in 1472-1473 en 6 pond groten in 1473-1474 (75). De daaropvolgende pachtjaren evenwel bleef ze rond de 5 ponden groten schommelen, nu eens wat meer, dan weer eens wat minder. Afgezien misschien van enkele uitzonderingen bleef dus ook de bouw op last van Oostendenaars van nieuwe schepen schommelen rond de 5 of 6 eenheden per jaar, wat overeenkomt met het aantal plaatselijke werven. In 1481-1482 bedroeg het pachtgeld van de "scipassyze" 5 pond 8 s. groten en in 1482-1483 bijna een pond minder, namelijk 4 pond 10 s. groten, terwijl we in diezelfde jaren het aantal scheepstimmerwerven op stedelijk terrein van zes naar vijf zien zakken en daarna van vijf naar kortstondig acht zien stijgen. Vijf of zes werven waren nochtans voor Oostende een maximum, vermits boven dit aantal een nieuw bedrijf van die aard niet lang in uitbating bleef en dit ongetwijfeld wegens onvoldoende rentabiliteit. Overigens bedroeg de volgende jaren de opbrengst van de verpachte "scipassyze" telkens 5 pond groten of wat meer en in 1488-1489 zelfs 6 pond groten, wat zeker nogmaals wijst op de reeds besproken jaarlijkse bouw te Oostende en somtijds ook elders van een vijftal nieuwe schepen en enkele nieuw boten, zoals dit reeds vóór 1472 vastgesteld kon worden en wat in normale omstandigheden blijkbaar een konstant verschijnsel was (76).

---

(73) Ibidem, nrs 37281 - 37299, rubrieken „anderen ontfanc van assyzen”.

(74) „Van Antheunis van den Berghe van der scipassyze, 4 groten van den ponde groten... t vulle jaer omme 4 lb. 2 s. gr., beloopt van... vier maenden 16 lb. 8 s. par.”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr 37299, rek. 1472 - 1473, f° 2 r°. Voor de eerste schijf, nog op basis van 6 groten, zie ibidem nr. 37298, rek. 1471 - 1472, f° 3 r°.

(75) „Van Pieter Pendele van der scipassyse, te wetene 4 gr. van elken ponde groten, also wel van ouden scepen, die men vernaghelt, daer t meeste deel nieuwe af es, als van nieuwen scepen, t vulle jaer omme 5 lb. 12 s. gr., beloopt van... 8 maenden 44 lb. 16 s. par.”. Ibidem nr. 37299, rek. 1472 - 1473, f° 3 r°. Dit is de enige formulering van de „scipassyze” waarin van de heffing ervan ook op de vernageling sprake is. - Voor de tweede schijf zie ibidem nr. 37300, rek. 1473 - 1474, f° 2 v°, en voor de nieuwe verpachting, eerste schijf van 6 lb. gr., f° 3 r°.

(76) Ibidem, nrs 37299 - 37314, stadsrekeningen 1472 - 1491, rubrieken „anderen ontfanc van assyzen”.

De verwoesting van de stad in juli 1489 had vanzelfsprekend voor de verdere heffing van de 'scipassyze' en haar verpachting kwalijke gevolgen en dit op lange termijn zelfs. De opbrengst van deze stedelijke taks bedroeg in 1489-1490 slechts 1 pond groten en het daaropvolgend pachtjaar helemaal niets (77). Wel bracht de verpachting van de "assyze" in 1491-1492 2 pond 10 s. groten op, maar tijdens het daaropvolgend pachttermijn, van juni 1492 tot en met mei 1493, diende ze door de schepenen rechtstreeks geïnd te worden en bracht ze in het totaal slechts 90 groten d.i. 7 s. 6 penningen in groten op. De volgende jaren schommelde de opbrengst van het pachtgeld rond de 2 pond 10 s. groten en van 1498-1499 af rond de 3 pond 10 s. groten (78). Er waren dus voor de Oostendenaars zelf en elders tijdens de periode van herstel van de stad per pachtjaar van de "assyze" maar twee of drie schepen en enkele boten gebouwd geworden.

Aan het gebruik het pachtjaar voor de heffing van de "scipassyze", zoals voor die van de andere stedelijke "assyzen", telkens met de maand juni te laten aanvangen, was er op 31 januari 1503 een einde gekomen en tevens ook aan de indeling ervan in twee betalingstermijnen voor wat de vereffening van het pachtgeld door de pachter aan de gemeente betrof. Voortaan viel het pachtjaar van de "scipassyze", zoals die van de andere "assyzen", samen met het boekjaar van de stadsrekeningen, telkens op 1 februari ingaande en dus grotendeels samenvallend met ons hedendaags kalenderjaar.

Van 1504 af staat in deze rekeningen de opbrengst van de verpachting van de "scipassyze", na de naam van de pachter, alleen nog in ponden parisis genoteerd, zodat voor een beter begrip ervan een omrekening in groten nodig is (79). De pacht van de "assyze", die in 1501-1502 nog 3 pond groten opgebracht had, schommelde de volgende jaren rond de 2 pond groten, met uitzondering van het jaar 1506, toen ze 4 pond 5 s. groten opbracht. Ook in 1509 was dit laatste bedrag de opbrengst van de verpachting van de "scipassyze". Daarna zakte deze pacht van 5 pond 15 s. groten in 1510 naar 2 pond groten in 1514 (80). Deze forse daling in enkele jaren tijds laat wellicht vermoeden, dat er in aanbesteding van de verpachting zelf of in de heffing van de taks iets misliep en dat kan een zeker misbruik of een vorm van fraude geweest zijn. Wat er ook van zij, we zien de Oostendse schepenen in de loop van 1515 langs de stadstresorier om rechtstreeks, zonder enige verpachting, de "scipassyze" innen en dit op niet minder dan 14 nieuwe schepen en 4 nieuwe boten, wat in het totaal 15 pond 4s. 7d. groten opbracht. Of er onder deze achttien nieuwe vaar-

---

(77) „Jan de Witte van der scipassyzen van den... jare 88 : 72 lb. Van Jan Maets van den jare 89, mids den brande maer 12 lb. par. Van den jare 90 omme t zelve, niet”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37314, rek. 1488 - 1491, f° 2 v°.

(78) Ibidem, nrs 37314 - 37326, rekeningen 1488 - 1503, rubrieken „anderen ontfaanc van assyzen”.

(79) „Van Cornelis de Baest, pachtere van der scipassyze, te wetene van elken ponde groten 4 gr., omme twee ponden groten, comt 24 lb. (par.)”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37326, rek. 1503 - 1504, f° 2 r°. In de volgende rekeningen komt de omzetting in ponden groten niet meer voor. - Het pachttermijn 1502 - 1503 had dus maar over de laatste acht maanden van het boekjaar gelopen. Ibidem nr. 37325, f° 2 r°; opbrengst was 1 lb. 10 s. gr.

(80) Ibidem, nrs 37326 - 37337, rekeningen 1503 - 1515, rubriek „anderen ontfaanc van assyzen”.



tuigen ook eenheden waren, die het jaar voordien of zelfs nog vroeger gebouwd zouden geweest zijn, is niet duidelijk. Wel vernemen we dat twee visserswaarden elk twee schepen en een boot hadden laten bouwen, waarvoor ze toen de "scipassyze" aan de stadstresorier betaalden (81). Zeker is dat er in 1515 te Oostende zes sloopstimmerwerven in bedrijf waren tegenover zeven de drie voorgaande jaren, toen de opbrengst van het pachtgeld van de "scipassyze" zo fel daalde (82). In 1516 bracht deze taks, toen nogmaals direkt geïnd door de stadstresorier, 4 pond 2 s. 4 d. groten op, als zijnde geheven op 3 nieuwe schepen en 3 nieuwe boten (83). Het aantal werven op stedelijk terrein uitgebaat bedroeg toen vijf. Het jaar nadien, in 1517 bracht de verpachting van de "assyze" 7 pond groten op. In 1520 en 1521 lag de opbrengst van genoemde taks nog hoger en wel respectievelijk 10 pond groten en 9 pond 10 s. groten. Het aantal nieuwe boten en nieuwe schepen, toenmaals in opdracht van Oostendenaars gebouwd, was dus merkbaar gestegen, alhoewel er te Oostende zelf in die tijd steeds zes sloopstimmerwerven uitgebaat werden (84). De grafiek van de opbrengst van de in pacht gegeven "scipassyze" vertoonde dus een golvende beweging met afwisselend hoogten en laagten en dit zou verder zo blijven. Op hoeveel nieuwe vaartuigen juist deze opbrengsten sloegen is evenwel alleen bij benadering te schatten, daarbij telkens rekening houdend met het aantal werven in bedrijf. De oorlog, die in 1521 tussen Karel V, vorst van de Nederlanden, en Frans I, koning van Frankrijk, uitgebroken was, had voor de Oostendse haringvisserij en ook voor de daarvan afhankende scheepsbouw uiterst kwalijke gevolgen. De "scipassyze" kon in 1522 niet in pacht gegeven worden en dat was ook zo voor de twee daaropvolgende jaren. De rechtstreekse inning van deze taks bracht in het eerstgenoemd jaar slechts 5 s. 4 d. groten op, betaald door twee of drie "scipwerkers" (85). In 1523 waren volgens de stadsrekening van dit jaar geen nieuwe schepen of boten gebouwd, zodat er geen "scipassyze" geheven kon worden (86). In 1524 kon de verpachting van de taks evenmin doorgaan en was er nogmaals geen opbrengst ervan (87). In 1525 bracht de verpachting van de "assyze" 1 pond 11 s. 8 d. groten op, wat zeker weinig was. Daarna kwamen opnieuw hoge en minder hoge pacht-prijzen, o.m. 10 pond 11 s. groten in 1526 en zelfs 12 pond 10 s. groten in 1527, maar ook slechts 5 pond groten in 1528. Tot en met 1530 vinden

(81) Ibidem, nr. 37338, rek. 1515-1516, f° 2 v°.

(82) Ibidem, nrs. 37335-37337, rubriek: „assyzen”.

(83) Ibidem, nr. 37339, rek. 1516-1517, f° 2 v°.

(84) Ibidem, nrs. 37342-37344, rek. 1520-1522, rubriek: „assyzen”.

(85) „Van Anthuenis Muenic, tresorier, ter cause van der scipassyze, mids dat die niet verpacht, maer by den voorseiden tresorier ghegaert es gheweest, hier ontfacen van meester Jan Staes 16 s. par., van Cornelis de Clerc ooc 16 s. par. ende van Vincent Weyten 32 s. par. Comt t samen 3 lb. 4 s. par. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37345, rek. 1522-1523, f° 3 r°.

(86) „Van der scipassyze, mids dat die by den oorloghe niet verpacht ghezyn en heeft, dus hier ontfacen, mids datter van desen jare gheen nieuwe scep en ofte boots ghemaeckt ghezyn hebben, niet”. Ibidem, nr. 37346, rek. 1523-1524, f° 2 v°.

(87) „Van der scipassyze, mids dat die by den oorloghe niet verpacht es gheweest... niet”. Ibidem, nr. 37347, rek. 1524-1525, f° 3 v°.



we aldus tamelijk gunstige pachtprizen (88). In laatst genoemd jaar schaften de schepenen de verhuring van de terreinen op het Zand, waar zich de sloopstimmerwerven bevonden, af. De opbrengst van het pachtgeld van de "scipassyze" beliep toen 10 pond 15 s. groten. Het jaar daarop, in 1531, toen er nog vier werven in uitbating waren, bracht de taks maar 6 pond 10 s. groten op (89). Deze gegevens dienen natuurlijk te worden geïnterpreteerd in het licht van de stijging van de prijzen in de scheepsbouw. De kostprijs van een nieuw schip steeg inderdaad van 60 pond groten in 1515 naar 80 pond groten in 1533 en het bedrag van de hierop geheven "scipassyze" was natuurlijk naar advenant, namelijk respectievelijk een pond groten en 1 pond 6 s. 8 d. groten. Een nieuwe boot kostte in 1516 zowat 18 pond groten en in 1533 ging de prijs tot 21 pond groten, prijzen, waarop onderscheidenlijk 6 en 7 s. groten als taks geheven werden. De kostprijs van een nieuwe boot lag dus tussen een vierde en een derde van die van een nieuw schip (90). De jaarlijkse opbrengst van de verpachting van de "scipassyze" in ponden groten wijst dan ook steeds in de richting van een zeer beperkte scheepsbouw voor rekening van Oostende reders te Oostende zelf of daarbuiten. We mogen dan ook blijven aanvaarden dat in normale omstandigheden per jaar slechts een vijftal nieuwe schepen en enkele boten en in het gunstigste geval zowat acht vaartuigen van de eerste soort op last van Oostendenaars gebouwd werden. Onder de nieuw gebouwde vaartuigen bevond zich dan soms ook nog een havenboot en ook voor die nieuwbouw was de stad zelf aan de pachter van de "scipassyze" de gewone taks op de nieuwe boten verschuldigd (91).

De goede gang van de Oostendse haringvisserij werd in 1532 en het daaropvolgende jaar opnieuw verstoord, ditmaal door het konflikt tussen de hanzestad Lubeck en de provincie Holland, gesteund door de regering van Maria van Hongarije, om het maritiem en commercieel overwicht in de Oostzee, nadat de kwestie van de troonsopvolging in Denemarken erg akuit geworden was. In eerstgenoemd jaar bedroeg de opbrengst van de niet verpachte "scipassyze" 4 pond 3 s. groten, geheven op enkele nieuwe vaartuigen (92). In 1533 bracht de direkte inning van de "assyze" op twee nieuwe schepen en twee nieuwe boten 3 pond 4 s. groten op, maar een van de twee genoemde boten was het jaar voordien gebouwd (93).

Van 6 pond groten in 1534 en 7 pond groten in 1536 zakte de opbrengst van de taks, die toen opnieuw in pacht gegeven was, naar 3 pond 10 s gro-

(88) Ibidem, nrs 37338-37353, rekeningen 1515-1531, rubriek: „assyzen”.

(89) Ibidem, nrs 37352-37354, zelfde rubriek.

(90) Ibidem, nrs 37339-37356, rubriek: „accynzen”.

(91) „Van der scipassyze... midts dat de zelve assyze niet verpacht en es, maer ghegaert by den tresorier... hier ontfaen van diveerssche scepen ende boots van desen jaere ghemaect... 49 lb. 16 s. (par.)”. Ibidem, nr. 37355, rek. 1532-1533, f° 3 v°.

(92) „Van der scipassyze... midts dat de zelve assyze niet verpacht en es, maer ghegaert by den tresorier... hier ontfaen van diveerssche scepen ende boots van desen jaere ghemaect... 49 lb. 16 s. (par.)”. Ibidem, nr. 37355, rek. 1532-1533, f° 3 v°.

(93) Ibidem, nr 37356, rek. 1533-1934, f° 3 v°.

ten in 1538 (94). Deze forse daling was ongetwijfeld een gevolg van de toenmalige hervatting van de vijandelijkheden tussen Karel V en Frans I.

Weliswaar was er snel een wapenbestand gesloten, maar dit stelde geen einde aan de onveiligheid op zee, zodat de crisis in de haringvisserij en de scheepsbouw bleef voortduren. Daarbij kwam nog de vijandige houding van de Schotten tegenover de Vlaamse vissers in de territoriale wateren van Oost-Schotland, waarvoor nochtans een diplomatieke regeling gezocht werd. In 1539 bracht de verpachting van de "scipassyze" toch nog 3 pond 2 s. groten op (95). In 1540-1541 bedroeg de opbrengst van deze taks over een periode van veertien maanden, tijdens dewelke ze rechtstreeks geïnd was, 3 pond 2 s. 2 d. groten (96). Het boekjaar van de Oostendse stadsrekeningen liep voortaan van 1 april van het ene jaar tot 31 maart van het daaropvolgende (97). In 1541 kon wegens de moeilijkheden met de Schotten de "scipassyze" nogmaals niet in pacht gegeven worden en bracht haar direkte inning niets op (98). In 1542 kon ze worden verpacht en dit voor 4 pond groten. Datzelfde jaar brak evenwel voor de vissers, wegens de hervatting van de oorlog tussen Karel V en Frans I, opnieuw een periode van onzekerheid en onveiligheid aan, die een viertal jaren duren zou en dan ook in de lage opbrengsten van de "scipassyze" tot uiting kwam. De verpachting van deze taks bracht inderdaad in 1543-1544 amper 1 pond 2 s. 5 d groten op en in 1546-1547 maar 2 pond 15 s. groten. De opbrengst van de "assyze" bedroeg tijdens de genoemde vier jaar in het geheel slechts 8 pond 6 s. 2 d. groten, wat dus zeer weinig was. Daarop volgden vier jaren met een veel betere opbrengst van genoemde taks, wat ongetwijfeld te wijten was aan de toenmalige maatregelen van regeringswege om de haringvisserij zo goed mogelijk te beveiligen. In 1547-1548 bracht de "assyze" inderdaad 12 pond 15 s. groten op en de drie volgende boekjaren telkens iets meer dan 8 pond groten, wat gunstig was (99).

---

(94) Brussel, ARA, Rekenkamer, nrs 37357-37361, rubriek „ander ontfaenc van smalle assyzen”.

(95) „Van Jeronimus Oliviers als pachter van der scipassyze van eenen jaere ghefallen den laetsten in lauwe 1539 (jan. 1540, n.s.), de somme van 37 lb. 4 s. (par.)”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37362, stadsrekening over de periode 1 april 1539 - 31 maart 1540, f° 4 r°. Dat was de laatste maal dat de verpachting van de „assyze” nog liep over het oude boekjaar. Het jaar voordien was inderdaad naar een nieuw boekjaar lopend tot 31 maart overgeschakeld geworden. Ibidem, nr. 37361, rekening over de periode 1 februari 1538 - 31 maart 1539.

(96) „De scipassyze, midts dat die t jaer voorleden niet verpacht en es, alzo die ooc niet en es dese veertien maenden, nemaer by der wet inneghehouden omme te gaeren... Dus hier ontfaen van veertien maenden beghinnende den eersten in sporcle 1539 (febr. 1540, n.s.) ende hendende den laesten in maerte 1540 voor paessche (maart 1541, n.s.) in al... 37 lb. 6 s. (par.)”. Ibidem nr. 37363, rekening over de periode 1 april 1540 - 31 maart 1541, f° 5 r°.

(97) Ibidem.

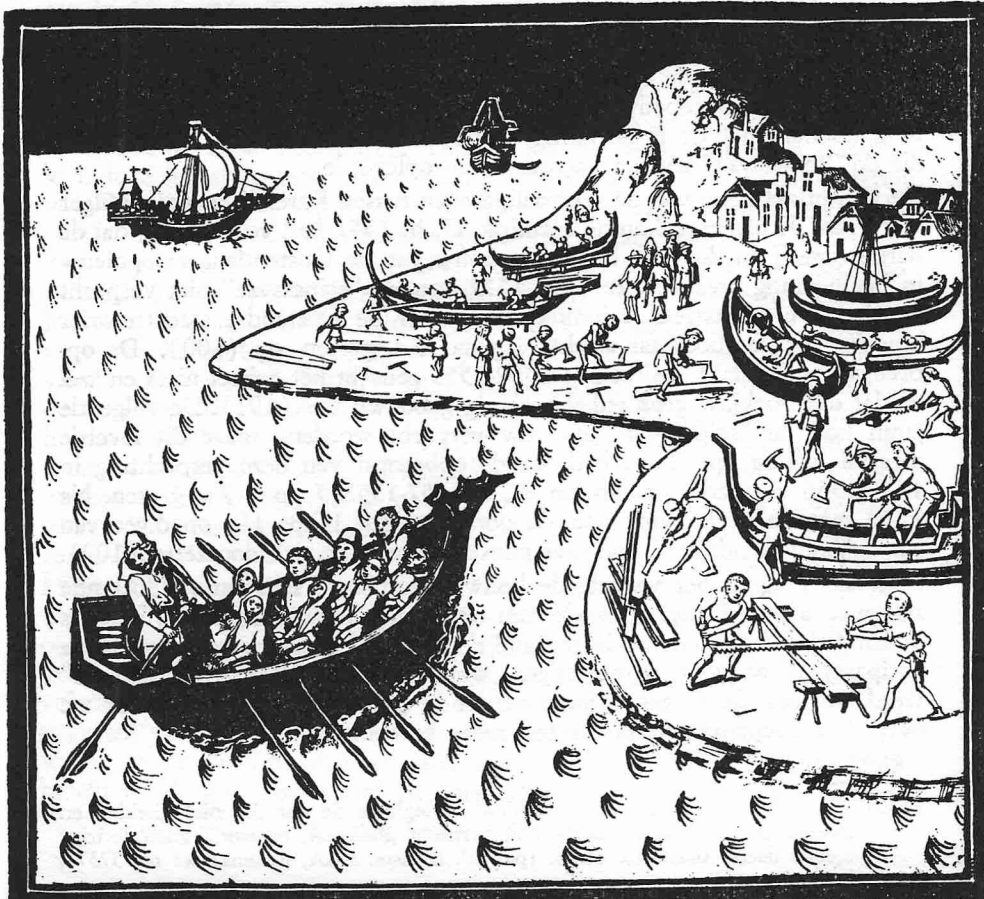
(98) „Van der scipassyze, midts dat niet verpacht en es, nemaer ghegaert by den tresorier... dus hier ontfaen, niet”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37364, f° 3 v°.

(99) Ibidem, nrs 37365-37373, rekeningen 1542-1551, rubriek „ontfaenc... assyzen”. De beveiliging op zee gebeurde door middel van konvooi- en oorlogsschepen. Daarvan vinden we ook de weerklink in de Oostendse stadsrekeningen uit die tijd.

De nieuwbouw van schepen en boten voor rekening van de Oostendse waarden en reders had dus opnieuw een normaal peil bereikt. Dit schatten we op zes tot acht schepen en enkele boten per jaar op de plaatselijke of andere werven gebouwd en te water gelaten, waarbij we steeds rekening houden met de prijsstijging van de nieuwe vaartuigen en de winst die de "scipassyze" aan de pachter ervan opleverde.

De heropflakkering van de vijandelikheden tussen Karel V en de opvolger van Frans I, namelijk koning Hendrik II, in 1551 had voor gevolg dat de haringvisserij en dus ook de scheepsbouw van de Oostendenaars opnieuw in het gedrang kwamen. In 1551-1552 kon de "scipassyze" niet verpacht worden. De rechtstreekse inning ervan door de Oostendse stadstresorier bracht voor dat boekjaar slechts 1 pond 3 s. groten op (100). De opbrengst van de taks bedroeg in 1552-1553 zelfs in het geheel niets en wel omdat dat boekjaar geen enkel vaartuig gebouwd was (101). De volgende jaren kon de "scipassyze" opnieuw verpacht worden, maar dit leverde meestal weinig op. Toch bedroeg de opbrengst van deze verpachting in 1555-1556 6 pond 12 s. groten en in 1557-1558 5 pond 7 s. groten. Na 1559 met de beëindiging van de oorlog tussen Filips II, opvolger van Karel V, en Hendrik II, zou deze gunstige kentering zich doorzetten (102). Blijkbaar ging in het vervolg de bouw van nieuwe schepen te Oostende zelf wat achteruit ten voordele van de scheepsbouw daarbuiten, vermits in 1564 de schepenen van hogerhand de afschaffing van de heffing van de "scipassyze" poogden te verkrijgen, wat niet lukte (103). De "assyze" werd dan ook de volgende jaren verder in pacht gegeven, zonder dat we over de sloopstimmerwerven zelf meer vernemen.

- 
- (100) „Van der scipassyze, overmidts dese oorloghe ende dat die niet ghelden en mochte en es de zelve assyze niet verpacht gheweest, nemaer.. ghecollecteert ..ende daerof ontfanen... 14 lb. (par.)”. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37374, f° 5 v°.
- (101) „Van der scipassyze, overmidts dese oorloghe ende dat die lettelt ofte niet ghelden mochte, en es die zelve assyze niet verpacht gheweest, by den welcken was ghelast den tresorier die te gaderen... Nemaer overmidts dat binnen der tydt van deser rekeninghe gheen nieuwe scep en boots ghemaect ghezyn hebben... ontfanen niet”. Ibidem, nr. 37375, f° 3 v°.
- (102) Ibidem, nrs 37376 - 37386, rekeningen 1553 - 1564, rubriek „ontfanc.. assyzen”.
- (103) „Adrian Velders als pachtere van de schipassyze, te weten van elck nieuw schip ofte boodt van buuten ghebracht ende oock alhier binder stede vernyeuwt ende ghetemert vier grooten van elck pondt groote, dat t zelve schip ofte boodt ghecost hebben, omme de somme van zesse ponden eenen schellinck grooten ...es ontfanen 72 lb. 12 s. par. Nemaer ghehoort... t vertooch van huerlieder poorterie, gheneerende metter visscherie, dat dese assyze redondeert ten laste van hemlieden die met maken ende temmeren van nieuwe schepen ende boodts... allesins voorderen ende advanchieren de voornomde stede (van Oostende) in hueren ontfanc van den pontghelde.. by dat oock dezelve schepen ende boodts zyn d instrumente daarmede de poorters ende inwuenende huerlieder costen winnen moeten... sodat... dezelve schipassyze niet alleene schadelick es de voornomde stede als discouragerende den inghesetenen tot temmeren ofte maken van eenighe nieuwe schepen ofte boodts... Omme welcke redenen ende ten fyne van de visscherie te doen multiplieren, so zoude die van der wedt expedient dincken de voornomde schipassyze teengader te abolieren, behouden adveu van Ulieden, myne... heeren den commissarissen...”. Deze laatsten gingen evenwel op dit verzoek, staande in de stadsrekening, die voor onderzoek aan hen voorgelegd geworden was, niet in. Brussel, ARA, Rekenkamer nr. 37387, rek. 1564-1565, f° 2 v° - 3 r°.



**D**es choses considerant le peu-  
 ple Yonnam qui sont nebe-  
 loit que aultrement leur es-

Miniatuur voorstellende een vlak strand nabij de duinen met een vijftal groepen sloopstimmerlui aan het werk bij de bouw van evenveel nieuwe schepen of boten. De afgebeelde site doet, wegens de treffende overeenkomst, sterk denken aan de plaats te Oostende nabij de zee of de plek genoemd het Zand, waar zich de sloopstimmerwerven bevonden en gemiddeld vijf in aantal waren. Overigens staat op het miniatuur ook een boot met acht roeiers en een roerganger afgebeeld, varende in de richting van een inham van het strand, wat op een loodsboot of stedelijke havenboot, zoals Oostende er een vóór 1465 bezat, zou kunnen slaan. Brussel, Koninklijke Bibliotheek, MS 10777, handschrift getiteld "La première guerre punique", f° 41 v°, tekening in grisaille, toegeschreven aan Willem Vrelant uit Brugge, dagtekend van omstreeks 1465. Copyright Kon. Bibl. Albert I, Brussel.