

WEST-VLAANDEREN EN ZIJN HISTORISCHE BINDING MET DE ZEE

door W. DEBROCK,
Voorzitter van de Marine Akademie

DE VERDEDIGING TEGEN DE ZEE

De Noordzee ontstond, na het einde van de IJstijd, ca. 10.000 v. Kr., ingevolge het langzaam wegsmelten van de ijskap die van Vlaanderen een barre preglaciale toendra had gemaakt. De Noordzee had een 9.000 jaren nodig om ongeveer op het huidige dieptepiel te komen.

Stilaan trok het warmere jaargetijde jagers aan naar het Noorden. Hun oudste sporen zijn wellicht reeds in het Brugse te vinden, in de periode tussen 10.000 en 7.000 v. Kr. Een permanente bewoning van West-Vlaanderen zou echter nog lang uitblijven; de grondwaterstand gaf het ontstaan aan moerassen, soms ver achter de kust, waar de rottende vegetatie tot veen werd omgezet en nog in de 19de eeuw als brandstof – turf of dering – werd aangewend door de bevolking. Gedurende de periode 200 v. Kr. en de 11de eeuw grijpen de zgn. Duinkerke transgressies plaats, brede overstromingen van de zee die van de kustvorming van West-Vlaanderen en zeer complexe geschiedenis maken.

In de Romeinse tijd is de toenmalige kuststreek reeds dun bevolkt. Volgens Julius Caesar wonen er Morinen en Menapiërs.

Geleidelijk geschiedde de definitieve bescherming van West-Vlaanderen tegen de woede van de zee door inpoldering vanwege de soms nog schaarse kustbevolking, met de steun der grote abdijen en der Vlaamse graven. De cisterciënse Abdij der Duinen, die zich rond 1107 reeds tussen Veurne en Nieuwpoort had gevestigd, verrichtte hierbij belangrijk werk, samen met de Abdij van Ter Doest aan de oostkust. De lekebroeders werkten aan het droogleggen der moerassen en de ontginning van de woeste grond. Schorren, kreken en geulen werden afgedamd of ingedijkt.

Waar de duinen een voldoende geachte bescherming tegen de rechtstreekse aanvallen van de Noordzee schenen te bieden, wierpen de bewoners op de gevaarlijke inrijpingsplaatsen dijken op tegen overstromingen en om het land tegen flankaanvallen van de zee te behoeden.

Een zware overstroming, ingevolge een hevige stormvloed, in 1134, kon duinen en dijken niet overweldigen, maar gaf aanleiding tot het ontstaan van een diepe kreek landinwaarts in de buurt van Knokke-Heist, tussen de aangelegde dijken, wat in het zuid-westen het ontstaan gaf aan het latere Damme (1180) en het eigenlijke Zwin uitmaakte. Door inpoldering kon dit gebied herwonnen worden op de zee.

DE EERSTE NEDERZETTINGEN

Tussen 1150 en 1180 ontstonden de vissersnederzettingen Grevelingen, Duinkerke, Kales, Nieuwpoort, Damme en Biervliet. Nieuwpoort kreeg reeds in 1163 zijn stadsvrijheden van graaf Filips van de Elzas. Rond 1185 ontstond Wenduine, als onafhankelijke parochie van Uitkerke.

De aangroei van de kustbevolking, hoofdzakelijk vissers, was bestendig: in 1246 ontstond Nieuwe Yde, opgegaan in het latere Oost-Duinkerke, in 1248 Lombardzijde, terwijl Oostende in 1267 en Blankenberge in 1275 stedelijke gemeenten werden.

Waar de meeste gemeenten vissersplaatsen bleven, zou Brugge, en met Brugge het Brugse gewest, wegens haar bijzonder gunstige ligging een handelshaven worden. De evolutie van Brugge als handelshaven werd wel begunstigd door het ontstaan van een reeks andere nederzettingen aan het Zwin, w.o. Muide (1242), Monnikenrede (± 1250), Hoeke (ca. 1270), Sluis (vóór 1290) en Biervliet.

De door de Romeinen verbeterde landwegen, die op Brugge uitkwamen, bezorgden overlaadmogelijkheden tussen zee- en landverkeer. Uit recente archeologische opzoekingen zou blijken dat de vroegste bewoningssporen te Brugge opklimmen tot de 9de eeuw.

Een andere grote stormvloed – onder de vele – in 1394, gedurende de beruchte Sint-Vincentiusnacht, waarvan hertog Filips van Bourgondië de trieste gevolgen ter plaatse kwam meten, had voor de bestaande kustlijn slechte resultaten, maar tastte in het bijzonder Oostende aan. Te Oostende was men verplicht geleidelijk te verhuizen. Men verplaatste zich van de oude stad – gelegen vóór de huidige zeedijk, ongeveer tussen Kemmelbergstraat en staketsel – met kerk, stadhuis, markthalle en hospitaal, naar de „nieuwe” stad, meer zuid-

waarts gelegen. Met de bouwstoffen van de afgebroken huizen en gebouwen bouwde men nieuwe woonsten. De nieuwe stadskerk werd opgericht gedurende deze verhuizing, in 1478. Alleen de toren dezer kerk blijft vandaag nog recht, nadat een brand het gebouw teisterde in 1896. Hij kreeg de naam van „peperbusse” toebedeeld vanwege de olijke Oostendenaars, wegens zijn achthoekige vorm.

Na het bekende beleg van 1601-1604 zou wat nog overbleef van de oude stad definitief in de golven verdwijnen. Met het verval van Brugge zouden de Zwinsteden eveneens geleidelijk verdwijnen of hun belang verliezen.

In de loop van de 16de eeuw zouden de kustbewoners nog herhaaldelijk West-Vlaanderen moeten verdedigen tegen de gevolgen van zware stormen en overstromingen, weliswaar met steeds verbeterde technieken, maar toch telkens met zware schade.

Aldus spoelde de vloed tot bij Brugge in 1502; in de herfst van 1530 en 1532 dienden de polderdijken stevig versterkt te worden, terwijl men in 1505 zelfs de hulp van de dorpsbewoners van het binnenland inriep. De strijd tegen de zee vereiste in deze eeuw nog belangrijke geldmiddelen vanwege de Overheid. Vaak moest de kustbevolking zelf hiervoor opdraaien: zo werd de bescherming van de haveningen weleens gedekt door taksen op de import van Engels bier, op de reders en „weerden” ter visserij, op de haardsteden.

Over de oorsprong van de kustbewoners is bekend dat Friese en Saksische inwijking er een deel aan had, terwijl Franken bij voorkeur het binnenland koloniseerden.

BLOEIENDE VISVANGST

De hoofdzakelijk reeds in de 14de eeuw nijvere vissersnederzettingen van de ganse Westvlaamse kust werden centra van zeevisserij, al gingen diverse plaatsen in de loop der eeuwen volledig teniet.

Door hun vlakke ligging waren de meeste plaatsen gunstig gelegen voor het in- en uitvaren van de toenmalige platbodemse visserssloepen, soms slabberts geheten. Dit was zeker het geval voor de talrijke „yden” of inhammen: Nieuwe Yde, Lombardzijde, Koksijde, (Wal-)Raversijde, de Yde van Wenduine, het weinig bekende en verdwenen Blutsie, alle plaatsen die in een tekst van 1480 genoemd worden de „Yden op de zeecost”.

De haringvisserij was de grote bron van inkomsten, al is in de beginjaren, rond de jaren 1000, het vissen op platvis vooral gewoon geweest.

In de loop van de 15de eeuw telde men niet minder dan veertien plaatsen of yden die zich op de haringvisserij toelieden: Biervliet, Heist, Hughevliet, Blankenberge, Oostburg, Oostende, Stapeldamme, Raversijde, Wenduine, Coxyde, Duinkerke, Lombardzijde, Nieuwpoort, Nieuwe Yde.

Men vergeet niet dat wijn, zout, graan en haring reeds zeer vroeg internationaal verhandelde voedingswaren zijn geweest. De kustgemeenten zullen hierbij een belangrijke rol spelen bij de voedselvoorziening van de grote massa van het Westvlaamse binnenland en daarbuiten.

Er bestond immers in het binnenland een grote vraag naar vis, die nog steeg gedurende de jaarlijkse vastentijd.

Men vindt ook zeer spoedig vismarkten, waar de vis werd verhandeld, bv. te Ieper in 1127, te Gent in 1199 en in andere steden.

Het probleem van de consumptie in het binnenland bestond vooral in de konservatie van de gevraagde viswaren. Deze werden oorspronkelijk gewoon gezouten, het zgn. steuren, (abberdaen, moluwe, stokvis, kabeljauw of gezouten kabeljauw) en gerookt.

De Vlaamse visvangst volstond niet altijd om de markt te voorzien van het noodzakelijke, want rond 1300 werd het tekort aangevuld met de invoer van geaakte of tonharing uit Denemarken die via de Duitse Hanze langs het Zwin werd geïmporteerd.

De brutale en algemene zeeoverij in het Baltikum, op het einde der 14de eeuw, verhinderde deze invoer, zodat de Vlamingen hun gevangen haring zelf begonnen te kaken.

(Vervolg volgende bladzijde)

De raad van beheer,
de directie en
het personeel van

S.C.A.P. s.v.

wensen hun leden
EEN VOORSPOEDIG 1985

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ

S.C.A.P.

**Bevoorrading en
kwaliteit verzekerd**

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

SCHEEPSSMEDERIJ

n.v. SCHOCKAERT O.

H. BAELSKAAI 7 - 8400 OOSTENDE
☎ (059) 32.04.88

**ALLE HERSTELLINGEN
EN ONDERHOUD**

Scheepsmekaniek
P.V.B.A.

ALGEMENE HERSTELLINGEN -
VERKOOP - WISSELSTUKKEN

DIESELMOTOREN

Rederskaai, 22, 8380 Zeebrugge - ☎ 050/54.44.10

**WAARHEEN MET
VISAFVAL ?**

n.v.

**Animalia
produkten**

9470 DENDERLEEUEW
☎ (053) 66.32.11 (4 lijnen)
Telex 12343 Apalfi

OOSTENDE Vismijn - PAKHUIS 37
☎ (059) 32.24.31

Na sluitingstijd
☎ (059) 27.70.58 (Mr. H. Mylle)

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR - ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12, BREDENE

Het kaken begon dadelijk na de vangst, door het verwijderen van de ingewanden, waarna de vis in tonnen werd gestapeld per lagen en met zout besprenkeld; na een verblijf in eigen bloedpekkel werd de tonharing opnieuw verpakt.

Het procédé van het kaken werd voor het eerst toegepast in onze gewesten, in nabootsing van de Baltische techniek, door Gillis Beukels, een stuurman uit Hughevliet bij Biervliet, en door de Oostendenaar Jacob Kien.

Oostende, Nieuwpoort en Sluis kregen voor het eerst van de vorst toelating op zee te kaken. De „zesteden zo wel in t oosten als in t westen”, maar vooral de drie zeesteden van het Westen, Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende, brachten hun kaakharing aan te Damme, dat de stapelplaats van deze tonharing was. De hoge produktie van kaakharing had ook sociale gevolgen. Destijds was de stuurman-eigenaar, met zijn vissers als deelgenoten, de uitbater van zijn eigen bedrijf en zorgde hij voor verkoop en verdeling van de vangst. Daar het kaken reizen van langere duur toeliet, werden tussenpersonen nodig, de „weerden”, die oorspronkelijk de rol van verkoper, boekhouder en geldschietter vervulden en later zelfs medereeder en ook reder zijn geworden. In de vissersplaatsen ontstonden vismijnen, waar de vis bij afslag werd verkocht, op kommissieloon voor de weerd.

De vissers werden van vennoten van de stuurman-eigenaar gesalarieerden met vast loon of op kommissie.

Het systeem werd nog breder uitgebouwd omdat nog langere reizen wegens het in gebruik nemen van een nieuw model schip, de haringbuis, en dus ook grotere vangsten mogelijk werden. De vroeger platboomde scheepjes of slabberts moesten het laten afweten voor de buis die vanaf de 15de eeuw het voornaamste schip ter haringvisserij en op kabeljauwvangst werd en trouwens in de loop der eeuwen herhaaldelijk van uiterlijk zou veranderen.

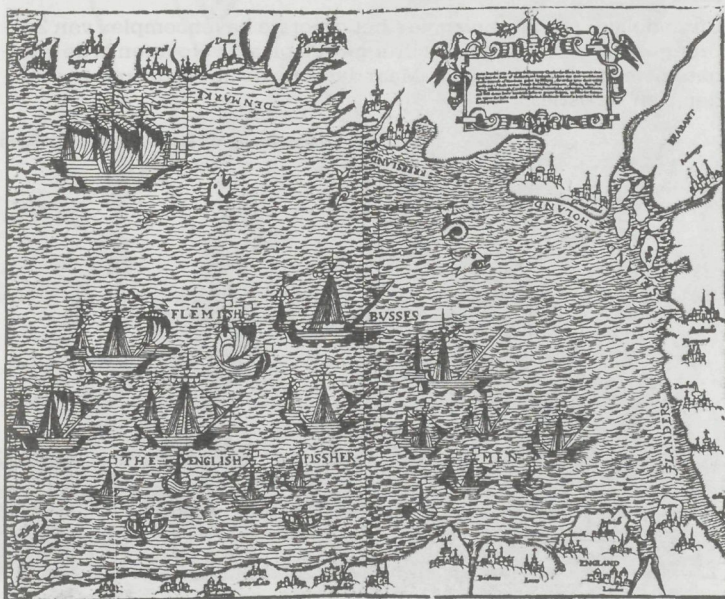
Ook het in voege komen van de vleet, een geheel van 50 tot 80 netten waarmee in één beurt werd gevist, versterkte de tendens naar grotere vangsten.

Intussen kwam eveneens het ventjagen in voege; een ventjager was een schip dat op zee de vangst van de vissers ging opnemen of opkopen om deze zo vlug mogelijk op de markt te brengen.

ZEEVISSERIJ, ROOF EN STAATSBELANG

De Vlamingen stelden zich er niet mee tevreden hun vis naar de Vlaamse wal te brengen; ze gingen ook vaak in Engeland verkopen, hoofdzakelijk te Yarmouth en te Scarborough, waar men zich ook ging ravitailleren. Hun laatste vangst was dan bestemd voor Vlaanderen.

De talrijke oorlogen, w.o. de Honderdjarige oorlog, veroorzaakten op grote schaal onzekerheid op zee wegens de ontelbare zeeroverijen, waarbij niemand werd ontzien, zodat de ernstige bedreigde Vlaamse visserij tot zelfbescherming werd verplicht. De zeesteden redden daarom zelf konvooschepen uit, gewapende oorlogsschepen die de vissersvloeten moesten beveiligen. Reeds vroeg sloten de zeesteden ter zake onderlinge akkoorden af. Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende hielden met dit doel talrijke bijeenkomsten waarop hun afvaardigden de zaak bespraken, Oostende sloot eveneens kontrakten af met Blankenberge, Heist en Wenduine.



Vlaamse haringbuizen op de Noordzee.
Uit R. Hitchcock, „A politique platt for the honour of the prince”.
London, 1580.
(Kollektie Nationaal Scheepvaartmuseum - Antwerpen).

De echo's van dergelijke drukke bijeenkomsten zijn terug te vinden in de rekeningen van de zeesteden betreffende o.a. de „presentwijnen” die men aanbood aan de bezoekers. In 1539, om 't faict van de pieraten in zee zijnde” te bespreken werd lekker gegeten in de „Papegay” te Nieuwpoort door de vertegenwoordigers der drie zeesteden van het Westen, die bij dergelijke besprekingen niet erg nauw keken op de konsumptie van heel wat „kannen wijns”... Nochtans voelde de centrale Overheid zich genoopt in te grijpen omdat het van kwaad naar erger ging. In 1471 deed Karel de Stoute van overheidswege vierentwintig konvooschepen uitrusten om de visserij te beschermen; de kosten moesten gedekt worden door een speciale belasting op de vis. Onder aartshertog Maximiliaan, in 1488, werd de konvooiing een staatszaak, met een admiraal als gezagdrager over de konvooiers, terwijl de vorst, de provinciale staten en de zeesteden de kosten moesten delen.

Zo groeide de Vlaamse zeevisserij, als bevoorradster van het land en als bron van grote winsten, tot staatsbelang uit.

De Vlaamse visvangst greep hoofdzakelijk plaats van Sint-Jan (24 juni) tot Sint-Maarten (11 november).

Het hoogtepunt van de Vlaamse zeevisserij lag in de 16de eeuw onder Karel V. Ze werd door de vorst met talrijke plakkat en verordeningen bedacht.

Na de dood van Keizer Karel begon de inzinking en telde de Westvlaamse kust nog amper een honderdtal buizen. De revolutionaire troebelen troffen de Vlamingen die door de Watergeuzen en andere rebellen uit het Noorden bestendig werden aangevallen. Men kon weldra niet of althans niet ver meer uitvaren; wel bracht de Pacificatie van Gent een korte tijd wat opluchting, maar daarna was het voor een eeuw afgelopen met de grote Vlaamse visserij. De verovering door de Spanjaarden van Duinkerke en Nieuwpoort richtte alles te gronde. Talrijke Vlaamse vissers weken uit naar het Noorden of gingen in dienst van een nieuw bedrijf: de kaapvaart op de vijanden van Spanje. Oostende liep leeg gedurende het vierjarig beleg.

Een zwakke herleving greep plaats toen de Vlamingen, bij privilegie van de Engelse vorst Karel II, onder de bescherming van de Engelsen de gelegenheid kregen, in 1666, in de Engelse wateren te vissen.

HET LOT VAN DE VISSERSPLAATSEN

Gedurende de laatste kwarteeuw van de 16de eeuw woedde de oorlog met bijzondere wreedheid tussen de Spaanse legers en de opstandige steden, ook aan de kust. Het garnizoen van Oostende dat in handen der Geuzen was gebleven, schuimde jarenlang gans West-Vlaanderen af. Oostende werd gebrandmerkt als het wijd geduchte roofnest. Na de overgave van de stad in 1604 was de ganse bevolking uitgeweken en lag de stad volledig in puin. Het herstel zou tientallen jaren in beslag nemen. In de langzaam opnieuw bevolkte stad zou men zich, samen met de Duinkerkers, richten op de „kaperije” en er trouwens, bij momenten rijkelijk van leven.

Op het einde van de 16de eeuw waren bovendien reeds ettelijke gemeenten als vissersplaatsen verdwenen: Lombardzijde, Raversijde, Wenduine, Blutsie, Nieuw Yde.

De voornaamste vissersplaatsen waren dan toch Blankenberge, Nieuwpoort en Oostende, die elkaar de loef afstaken, terwijl Damme de grote haringstapelplaats was sinds 1324. Hoewel bij stadskeure van 1163 Nieuwpoort de stapelplaats en centrale markt van de vis was geweest en nog in 1395-1396 met Sint-Omaars, Brugge, Duinkerke, Rijsel, Sluis en Kales onderhandelde, was Blankenberge reeds een bedrijvige markt geworden.

Blankenberge had een stevige haringmarkt en dreef handel met gans Vlaanderen. Men beweert dat de uitdrukking „een Blankenbergse rekening” voor een zeer onontwarbare rekening uit die tijd zou stammen...

Tussen 1309 en 1378 stond Blankenberge als visserijcentrum boven Oostende; slechts in 1408 bracht Oostende hogere belastingen op op de visserij dan Blankenberge. Ook Nieuwpoort, dat vóór 1466 de enige echte haven bezat, spande de kroon boven Oostende en werd maar overtroefd in 1483, nadat Oostende, na veel moeilijkheden verwekt door de najver van andere steden, eindelijk de aanbouw van een eigen haven had bekomen.

De 18de eeuw zou vanwege de Provinciale Staten van Vlaanderen een grote belangstelling verwekken voor een herleving van de zeevisserij.

Reeds in 1727 was er te Brugge een maatschappij opgericht tot uitrusting van schepen op de walvisvangst, waarbij het zieden van walvistraan een bijzonder doel scheen te zijn. Zeer spoedig, na een eerste uitvaart, viel de walviskompagnie uiteen en werd opgedoekt.

In 1727 kreeg Nieuwpoort een „Compagnie van Vischvaart” die echter ter ziele ging tien jaar nadien.

(Vervolg volgende bladzijde)

Intussen overstroonden Holland, Engeland en Frankrijk ons land met vreemde vis. Ondernemende burgers in samenwerking met de Staten van Vlaanderen namen aandelen in het uitreden ter visserij en bekwamen succes. Er werd voorzien in transport van vis van de kust naar de steden in het binnenland. Om dit transport beter te verzekeren werd de „kalseyde” van Oostende naar Torhout aangelegd vnl. om het vervoer naar Frankrijk te organiseren. Maatregelen van protektionistische aard werden genomen. Een jachtschuit werd ingelegd om de verse vis tussen Nieuwpoort en Oostende op zee te gaan ophalen. Kredieten voor scheepsbouw werden voorzien. Nieuwe reglementen zagen het licht.

Deze gunstige atmosfeer bracht mee dat de visserij te Nieuwpoort en te Oostende opnieuw ging bloeien en tientallen sloepen in de vaart kwamen: in 1787 waren het er een zeventigtal te Oostende alleen.

Een embargo op de uitvoer van visnetten uit Duinkerke, dat terzake een soort monopolie had, bracht zelfs het ontstaan mede, op initiatief van de Staten, van een nettenfabriek te Brugge die winstgevend werd en het naijverige Duinkerke ten laatste dwong aan dumping te doen in de plaats van embargo.

De moderne zeevisserij zou in de 19de eeuw de structuur van het bedrijf gans wijzigen. Oostende, Nieuwpoort en het intussen aangelegde havencomplex van Zeebrugge zouden een nooit gekende bloei kennen. Met de stoomvisserij verdwijnen alle andere vissersplaatsen voor goed voor de grote vangst. De Panne, Koksijde, Oostduinkerke, Heist hadden geen havens en moesten, soms na lange strijd, het opgeven. Blankenberge is ter zake een eigenaardige uitzondering. In de 18de eeuw kende het een grote bloei: in 1778 waren er 80 vaartuigen ofschoon er geen haven was. Vaak werd op de aanleg van een behoorlijke haven aangedrongen, omdat de visserij er zeer druk was. In 1862 werd eindelijk een haven aangelegd en een vismijn geopend in 1887. En toch, gedeeltelijk door verzanding van de haven, moest het visserijbedrijf tenondergaan: in 1955 was Blankenberge geen vissershaven meer, maar het groeide uit tot florerende badstad met goed gekende jachthaven.

DE GROEI VAN BRUGGE DANK ZIJ DE ZEE

Omstreeks de 10de eeuw ontstaat het ruilverkeer met als tussenpersoon de koopman.

De prille middeleeuwse handel bezorgt reeds omstreeks de 11de eeuw talrijke kooplieden aan Brugge, dat profiteert van zijn ligging aan de zee via het Zwin, Sluis en Damme. Er bestond reeds vroeg een regelmatig scheepsverkeer tussen Brugge en Engeland.

Een eerste spoor van de Vlamingen in Engeland dateert uit 991-1002 en wordt gevonden in een toltarief dat vermeldt dat wanneer de Vlamingen te Londen aankwamen, ze hun waren toonden en tol betaalden.

Omstreeks 1150 ging men niet enkel naar Engeland, maar ook naar Duitsland en de zuidwestelijke kusten van Frankrijk. De schippers uit die landen zullen op hun beurt de Zwinoevers opzoeken. De rol van Brugge als handelscentrum gericht op de koopvaardij tekent zich af. Een aftakking van de oude Romeinse baan Bavai-Keulen bezorgt de wisselwerking tussen Brugge en Keulen, langs de Brabantse steden.

Bij de aanvang beperkte zich de handelsaktiviteit enigszins tot de wolhandel met Engeland. De langs de zee ingevoerde wol werd verwerkt tot laken dat als ruilmiddel met andere waren zal dienen. Gans het achterland zal aldus van de zee profiteren, ondanks de vaak tergende concurrentiële pesterijen die de steden onderling tegen elkaar gebruiken. De wol werd in Engeland door de Vlaamse kooplui die het land doorkruisten, opgestapeld in een grote „spijker” om vandaar naar Vlaanderen te worden verscheept, terwijl de Vlamingen Bordeauxwijn en laken aan de man brachten. Vanaf het begin der 13de eeuw kreeg Brugge dank zij zijn ligging de ganse wolhandel in handen.

BRUGGE, INTERNATIONALE HAVEN- EN HANDELSSTAD

De hoofdzakelijk eenzijdige ruilhandel wol-laken breidde zich uit tot een internationale handel van zeer diverse aard. De koopvaardij bracht de kooplui van alle naties naar Brugge.

De Vlamingen hadden te Londen hun eigen Hanze, die leden telde uit de meeste Vlaamse draperiesteden, met Brugge aan de leiding.

De vreemde kooplieden hadden te Brugge hun eigen Hanzen, w.o. de belangrijkste de Duitse Hanze was. Het Zwin was nl. de vertrekhaven voor de Hamburgers die de handel met de Russen en het Baltikum in handen hadden.

Weldra verschenen de Italianen met een gans nieuw scheepstype, de galei, sterk bemand maar te duur, zodat een ander schip, de kraak, de galei ging vervangen.

In het midden van de 13de eeuw verschijnen de eerste „Lombarden”

te Brugge en richten er de eerste pandhuizen op. Weldra volgen de Florentijnen met de vertegenwoordigers van hun grote banken.

De Vlamingen gingen wijn halen naar Zuid-Frankrijk en maakten van Damme de grote stapelplaats van Bordeauxwijn, met het oog op de heruitvoer naar Engeland, de Nederlanden en Noord-Duitsland. De wijn was trouwens reeds zeer vroeg een dagelijkse drank geworden in Vlaanderen althans voor de gegoede klassen, terwijl ook aan boord van de schepen deze drank welkom was omdat hij niet aan bederf onderhevig was zoals water en bier. Men kon becijferen, als voorbeeld, dat te Gent, omstreeks 1350, het verbruik per hoofd en per jaar ongeveer 36 liter bedroeg.

Het zout, een bijzonder kostbaar produkt voor de verduurzaming van voedingswaren, werd door de Vlaamse koopvaardij via het Zwin ingevoerd uit het Zuiden waar het gemakkelijk werd gewonnen door verdamping. Dit belette niet dat er zoutziederijen waren aan de kust, o.a. te Oostende en te Nieuwpoort dat nog in 1574 bij ordonnantie de toelating kreeg om 57 pannen, „om sout te raffineren”, te doen werken. Koren, waaraan in Vlaanderen spoedig een tekort was, werd gehaald in Normandië en in het Sommebekken.

Uit rekeningen van 1551-1552 vernemen we dat via Oostende stoeien, haring, appels, wortelen, hop en zout naar Engeland werden ingescheept, terwijl Engels bier werd ingevoerd.

De zee bezorgde Brugge de actieve handel van de Vlaamse kooplui en zijn positie als wereldmarkt, waarop vooral met de lakennijverheid de voorspoed van de Westvlaamse steden was gebouwd.

Protektionistische maatregelen moesten echter de Bruggelingen gaan beschermen en gaven hun het alleenrecht als makelaars, dwz. verdelers op te treden. Het stapelprivilegie van 1323 waarbij alle koopwaar ingevoerd langs het Zwin op de Brugse markt moest worden verhandeld, moedigde die rol van verdelers aan. De actieve koopmansrol komt alzo in de verdrukking. Na 1302 zien we bovendien de grote meerderheid van de Brugse patriciërs-kooplui, ingevolge de democratische omkering, zich terugtrekken uit de eigenlijke handel en overstappen naar het makelaarsbedrijf. Brugge zou stilaan eerder verdelingscentrum dan actief handelscentrum worden.

HET VERVAL VAN BRUGGE

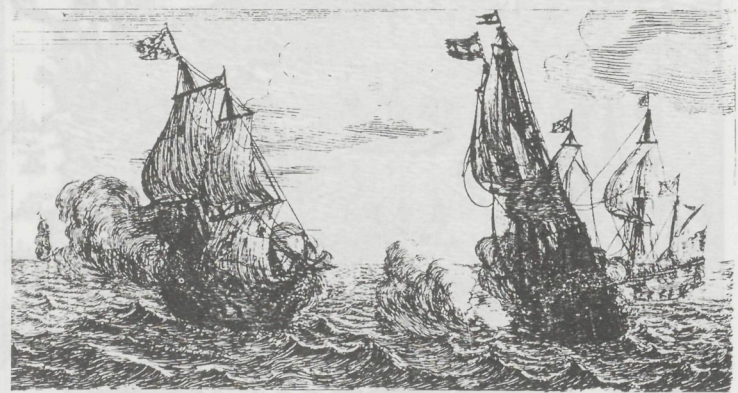
Het verval zal beginnen met het verzanden van het Zwin en met de strijd tegen Maximiliaan die de buitenlandse handelaren verplichtte naar Antwerpen te verhuizen.

De revolutionaire troebelen der 16de eeuw en de konkurrentie met Antwerpen bezegelden het lot van Brugge als Venetië van het Noorden. Het graven van kanalen of van nieuwe vaarten, o.a. met Oostende en Gent, kon dit niet verhelpen. Als gevolg van de bloei en de opgestapelde rijkdom te Brugge, werd de stad tevens een aantrekkingspunt voor kunstenaars: de Duitser Memlinc, de Maaslanders Van Eyck, de Doornikenaar Jean le Tavernier, de Artesiaan Loysel Liedet, de Parijzenaar Philippe de Mazerolles, de Utrechtenaar Willem Vreant, zoveel beroemde namen die hun roem in Brugge vonden.

Grotendeels met als aanvoerhaven Oostende, zal Brugge opnieuw een havenbeweging en handelsdrukte van belang kennen in de 18de eeuw, zodat nog tussen 1769 en 1779 368 zeeschepen aan haar kaden meerden.

Uiteindelijk, met de aanleg van het grootste havencomplex van Zeebrugge, bij wet van 1895, zal Brugge een plaats veroveren in de internationale maritieme wereld. Maar dat is reeds hedendaagse geschiedenis en statistiek.

(Vervolg volgende bladzijde)



Strijd van een Hollands fregat met 2 Vlaamse kapers (met „bourgognevlag”) 1652.

Ets van Reinier Nooms, alias Seeman.

(Kollektie Nationaal Scheepvaartmuseum - Antwerpen).

KAPERS OP DE VLAAMSE KUST

De belegering van Oostende van 1601-1604 had Oostende niet alleen grondig verwoest, maar tevens totaal ontvolkt. Men zal een eeuw nodig hebben om de Oostendse haven uit te rusten om grote koopvaarders te kunnen ontvangen.

Met een wat primitieve tijhaven zal Oostende gedurende de ganse 17de eeuw een kapersnest worden dat als een soort oorlogshaven de meest vooruitgeschoven post van het Spaanse zeewezen zal zijn.

Reeds was het recht op represaille toegestaan geworden aan zeelui die door zeerovers waren geplunderd.

Daartoe verleende de Overheid „lettres de marque” of commissie-brieven die toelieten gewapenderhand te recupereren op de zeerovers of hun natiegenoten. De zeeroverij in de Noordzee was een ware pest in de 14de eeuw. De Engelsen, die belust waren op de handel met Vlaanderen, oordeelden dat deze handel bijzonder belangrijk was en zeer winstgevend, maar „if one could get past the pirates”...

Vanaf 1448, door Maximiliaan en later bevestigd door diverse plakkaaten, w.o. vooral dit van 1624 van Isabella, werd officieel een procedure ingesteld voor het afleveren van commissie-brieven of patenten aan privé-reders om schepen uit te reden, te bewapenen en te oorlog te varen op de vijand met het doel buit te maken, d.i. „prijzen” te veroveren. Er werd een Admiraliteit opgericht met zetels te Duinkerke en te Oostende. De Admiraliteitszetel was tevens prijzenhof en oordeelde in eerste instantie over de wettelijkheid van de buitgemaakte prijs en zorgde voor de verkoop ervan. Daar de 17de eeuw een eeuw van oorlogen was, ook ter zee, hebben de Oostendenaren en in mindere mate ook de Nieuwpoortenaren zonder ophouden de Noordzee en de Noordwestelijke Atlantische Oceaan onveilig gemaakt voor de vijanden van hun toenmalige vorsten.

Reeds in 1600 en 1601 zijn er reders ter kaapvaart te Nieuwpoort, vaak hogere militairen die er dat maar bij namen. In 1604 werd al uitgevaren te kaap vanuit Oostende. De totale opbrengst van de kaapvaart op onze kust werd berekend voor de periode 1626-1712 op niet minder dan het voor de tijd enorme bedrag van 44.040.589 gulden.

Over de opbrengst van de „caperye” gedurende de jaren 1702-1706



zegde de bekende Oostendse kronijkschrijver J.J. Bownens dat de Hollanders en de Engelsen zoveel verloren dat „het niet te verwonderen zoude wezen, waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer steden met Goud en Zilver afgezet waeren”.

Bekende namen van kaperkapiteins zijn Jacob Besage, Jan Jacobsen, Erasmus de Brouwer, Passchien de Moor, Jan Coopman, die tientallen gekaapte schepen te Oostende oprachtten. Gans het binnenland deelde in de koek.

Niet alleen werd er geïnvesteerd in het uitreden van kapers door belangstellenden uit het ganse land, doch de gekaapte waren zelf waren aanleiding tot een drukke handel in vnl. Bordeauxwijn, zout, graan, textiel en zelfs vis. De gekaapte waren werden immers openbaar verkocht en de verkopeningen werden aangekondigd per affiche doorgaans te Oostende, Brugge, Nieuwpoort, Gent en soms Brussel.

Een gevolg van de talrijke oorlogen was de reorganisatie van de konvooiering. Omstreeks 1684 werd de konvooidienst door de Staten van Vlaanderen onder handen genomen. Tussen 1684 en 1703 kwamen 36 konvooschepen in de vaart. Ze beschermden visserij- en koopvaardijvloeden die ze begeleidden ofwel patrouilleerden ze om de vijand verwijderd te houden. Ze bezaten een eigen recht op kapen. Ze hadden ook de toelating koopwaren en passagiers te vervoeren en vaarden tot onder Cadix en langs de Franse kusten. Bekende namen van konvooiers zijn de Van Maestricts, de Bestenbustels, Michiel Mansvelt, Jacques Francke, Ebelets, Vercruysse.

OOSTENDE, HANDELSHAVEN

Oostende, na het sluiten van de Schelde, was de enige belangrijke haven van de Zuidelijke Nederlanden.

Op het einde der 17de eeuw hadden belangrijke werken de haven geopend voor groot zeeverkeer.

Benevens talrijke troepentransporten zag de haven reeds een drukke koopvaardijvaart. Schepen tot 300 ton gingen naar Bordeaux (steeds die wijn!), Bilbao, Nantes, La Rochelle, zelfs de Noorse kusten. De kustvaart tussen Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke was permanent.

Men had in 1698 geprobeerd een scheepvaartmaatschappij op touw te zetten, maar die kende een voortijdig einde wegens de naderende Successieoorlog.

De verovering van Oostende, in 1706, – de tweede belegering – door de Anglo-Bataafse troepen van Marlborough was van onschatbare betekenis voor Engeland; de Engelsen werden verlost van een lastig kapersnest, de verbindingslijnen tussen het Engelse leger en Engeland werden aanzienlijk ingekort en vooral, de Engelsen kregen via Oostende een toegangspoort waardoor hun manufakturen buiten de controle van de Hollanders het afzetgebied van de Nederlanden konden binnenstromen. De Hollanders hebben zich daar dan ook bitter om beklagt.

Na het Barrièretractaat (1715) kende Oostende onmiddellijk de aanvang van de handel op China en Indië. Het rijke succes van enkele eerste reizen zette aan om een handelskompagnie op te richten, de fameuze Oostendse Kompagnie die, in 1722, keizerlijk oktrooi bewam. Er was een enorme opgang van het zakenwezen. De aandelen van deze Kompagnie werden op 7 uur tijds op de beurs van Antwerpen alle aan de man gebracht: zesduizend aandelen van 1.000 gulden elk. De investeerders kwamen uit het ganse land: Oostende, Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen. De dividenden brachten soms meer dan 25% op. Het Chinese porselein stroomde langs Oostende gans Europa door; tee en zijde waren geprijsde waren. Soms leken de kaden van Oostende een allure van wereldhaven te krijgen. Nadat, door de ijverzucht van de andere mogendheden, de Kompagnie na 1731 haar werkzaamheden moest staken, zou een bijzondere heropleving, dank zij de Amerikaanse vrijheidsoorlog, Oostende en zeer voordelige positie bezorgen. Daar Oostenrijk neutraal bleef in het heersende konflikt en bovendien Oostende tot vrijhaven werd uitgeroepen door Jozef I, kreeg de havenactiviteit een nooit geziene omvang. Oostende werd o.a. overzwermd door Engelse „blauwers” die van daaruit de rebellen kwamen bevoorraden: business is business...

De stad werd een waar kosmopolitisch centrum waar alle naties zich terugvonden. Een beurs en een verzekeringsmaatschappij werden ter plaatse opgericht. Honderden zware schepen lagen op de rede. Nog in 1793-1794 meldt men 1987 koopvaardijsschepen van alle tonnage, w.o. 27 komende van China en Indië.

Ook de uitvoer van eigen produkten gebeurde vanuit Oostende. Andere ondernemingen ontstonden. De gebroeders Jan en Pieter De Loose, Gentse handelaars, begonnen met het aanleggen van oesterputten in 1765 en werden gevolgd door anderen. Men voerde de oesters in vanuit Colchester in Engeland, kweekte ze en voerde ze opnieuw uit naar alle windstreken. Zij brachten de naam van „huitres d'Ostende” op alle rijke menu's van Europa.

(Vervolg volgende bladzijde)

De Franse tijd zou dat alles overhoop halen; de Oostendenaars zijn er de Fransen nooit dankbaar voor geweest en bleven eerder Engelsgezind, zoals een Frans rapport het duidelijk vermeldt.

Na 1830 kwam de heropleving, maar dan ook met gans andere elementen.

DE KUST SCHEPT KOMMUNIKATIEWEGEN

Langs de Vlaamse kust bezorgden de duinen de eerste verkeersweg voor reizigers in een tijd die nog de aanleg van goede wegen niet kende; een duinenweg werd reeds vermeld in de Vlaams-Engelse akkoorden van 1408.

De vaartweg op zee werd afgebakend door vierboeten of vuurbakens, de latere vuurtorens.

De Bruggelingen graafden een kanaal naar de kreek door de zee gevormd, het Oude Zwin, omstreeks de 10de eeuw. Andere kanalen zullen de verbindingen met de zee in de loop der eeuwen aanvullen en uitbreiden, o.a. het kanaal Brugge-Damme-Sluis en de Koolkerkevaart.

Na het Twaalfjarig Bestand bleven de kusthavens de enige plaatsen waarlangs de Hollanders de Zuidelijke Nederlanden niet konden verhinderen handel te drijven.

Daarom werden de verbindingen kust-binnenland verbeterd door het aanleggen van een reeks kanalen: de vaart Gent-Brugge (1621), Brugge-Plassendale (1622), Plassendale-Nieuwpoort (1639), Nieuwpoort-Veurne (1648), Veurne-Duinkerke (1648).

Door het bouwen van de sluizen van Sas-Slijkens in 1664-1665 kon Oostende weldra schepen van grote tonnage ontvangen en aldus werden de koopwaren van de kust verscheept tot in het Scheldebekken.

Door dit kanalenstelsel kon Brugge, sedert 1665, schepen van 120 ton zien meren en Gent kleinere schepen van 100 ton. Onder het verenigd Koninkrijk koesterde Willem I de ambitie Brugge opnieuw met de zee te verbinden via de Wester-Schelde door de vaart Brugge-Sluis door te trekken; verder dan Sluis geraakte men niet en 1830 was aldus voor Brugge geen zegen...

Binnenwegen van West-Vlaanderen werden aangelegd, zoals de „kalseyde” van Oostende naar Torhout, afgewerkt in 1766 en dienend hoofdzakelijk voor het visvervoer.

Vanaf 1648 werd geregeld post verstuurd vanuit Engeland naar onze kust met „packet-boten”. In 1678 werd dit praktisch een dienst die dan naar Oostende werd overgebracht en aan de oorsprong ligt van de beroemde Oostende-Doverlijn van onze maalboten.

NAAR DE BADSTEDEN VAN DE „BELLE EPOQUE”

Het badleven aan zee is zo oud als de zee, reeds in het Romeinse Rijk.

Ook op de Vlaamse stranden werd niet alleen pootje gebaad, doch zelfs volledig naakt gespeleemd in het zeewater. Blankenberge verbod in 1410 dat dit zou gebeuren op zon- en feestdagen... De bisschop van Brugge bekloeg zich in 1750 over de onzedelijke toestanden aan zee: de Bruggelingen gingen met hele diligences gedurende de zomermaanden naar Blankenberge en bezochten aldaar en onderweg veelvuldig de taveernen, waar ze vis kwamen eten en veel bier drinken.

In de jaren 1770-1780 was het badleven bekend te Oostende, vooral dank zij de Engelsen die deze mode erin hadden gebracht.

Oostende kon zich volledig als badplaats ontwikkelen na het aanleggen van de spoorlijn Brussel-Oostende, die de massa „pleziertreinen” zal begunstigen in latere dagen, en na het slopen van de vestingen wat het strand en de duinen bereikbaar maakte.

Blankenberge ontwikkelde zich als badstad na de bouw van de spoorlijn Brugge-Blankenberge. De aanleg van de diverse aanvankelijk stoomtramlijnen, later elektrische tramlijnen, langsheen de ganse kust, liet toe alle kleinere plaatsen van de badgastenkoek te laten delen zowel aan de Oost- als aan de Westkust.

Oostende bleef lange tijd de „koningin der badplaatsen”, lustoord van vorsten en adellijke families van gans Europa, vanaf het midden der 19de eeuw.

Het badleven bracht een ongekende luxe mee. Grote hotels verrezen bij de zee. Het casinoleven en de organisatie van het badleven brachten werkgelegenheid mee voor velen en veel geld in de kas. Het ganse binnenland, vnl. van de provincie, genoot van de bevoorradings van een kust die in de zomermaanden tienduizenden consumenten (en welke) meer telde. Talrijke brochures en „guides du baigneur”, geschreven door geleerde dokters, prezen de deugden van het zee-water en van de zeelucht aan. Of ze mede de aantrekkelijkheid van de kust verhoogden weten we niet, doch ze gaven aan de genietters een degelijk alibi...

Daar Oostende tevens een pleisterplaats van de overtocht naar Engeland en terug was, konden velen enkele dagen aan de kust erbij nemen.

De Oostendenaars deden er zeker hun profijt mee en overdreven wel eens zoals blijkt uit een brief van Friedrich Engels aan zijn vriend Karl Marx, waarin Engels de bekende auteur van „Das Kapital” op zijn hoede stelt voor de schraapzucht van de inwoners en de (toen reeds) hoge prijzen...

GUNSTIGE TEKENEN



door W. VAN ROOSE,
Sekretaris van de Bedrijfsraad
voor de Visserij

Het voorbije jaar 1984 is voor de West-Europese – en dus ook voor de Belgische – economie in het algemeen niet goed geweest. De crisis duurt maar voort, de werkloosheid blijft de grote plaag van deze tijd, faillissementen en sluiting van bedrijven zijn schering en inslag, inlevering en achteruitgang van de koopkracht wegen zwaar op het zakenleven. Het einde van de tunnel is nog niet in het zicht.

Hoe boert de visserijsector doorheen deze kwade jaren? Het mag gezegd dat, ondanks de crisis, de zeevisserij in ons landje een bedrijfstak is die nog gezond en levenskrachtig blijft.

Andermaal is gebleken dat de kleinschaligheid naast het overwegend familiaal en artisaanaal karakter van het Belgisch visserijbedrijf de beste waarborgen vormen voor het behoud en de leefbaarheid van de ondernemingen.

Er zijn tekenen die niet bedriegen. De heropleving van de nieuwbouw van vissersvaartuigen sedert het begin van de tachtiger jaren wijst duidelijk op de vitaliteit van het zeevisserijbedrijf. Het is duidelijk dat tal van reders weigeren de crisis te ondergaan maar integendeel met vertrouwen en ondernemingslust pogen een betere toekomst op te bouwen.

De instandhouding van de vissersvloot is de kurk waarop de hele bedrijfskolom drijft. Op dat stuk zijn zowel het recente verleden als de vooruitzichten op middellange termijn gunstig te noemen.

Even enkele cijfers erbij halen. Terugblikkend op de jongste drie jaar mag met voldoening worden vastgesteld dat niet minder dan 16 rederijen in deze periode evenveel nieuwe vissersschepen in de vaart hebben gebracht. Het gezamenlijk bedrag van deze investeringen overtrof 800 miljoen frank. In de meeste gevallen betrof het de bouw van middenslagschepen, voornamelijk bokkenvaartuigen gericht op de tongvisserij. Uiteraard gaat het om schepen „in alle maten en gewichten” met een kostprijs die schommelt tussen 30 en 80 miljoen frank. Vanzelfsprekend moet „vadertje Staat” een helpende hand reiken om dergelijke belangrijke investeringen te financieren. Dank zij leningen in het kader van de onvolprezen wet van 1948 op het Scheepskrediet en tegenwoordig ook via subsidies van de EEG kunnen de nodige gelden verworven worden om de nieuwbouw mogelijk te maken.

En de trend houdt aan. Ook voor de nabije toekomst worden gunstige vooruitzichten genoteerd. Op dit ogenblik hebben onze scheepswerven niet minder dan 17 nieuwe orders in portefeuille voor de bouw en de aflevering van evenveel nieuwe vaartuigen in de komende paar jaar. Samengerekend gaat het om investeringen waarvan de totale kostprijs andermaal bijna 800 miljoen frank zal benaderen. Gemiddeld betekent dat bijna 50 miljoen frank per schip, maar ook hier dient aangestipt dat bepaalde vaartuigen rond de 80 miljoen frank zullen kosten. De fel

(Vervolg volgende bladzijde)