

Verhalen, mythes en legendes (deel 1)

Toon Colpaert - gewezen Vlaamse havencommissaris

Er heerst een geest in onze havens. De genius loci, de geest van de plek, die een haven en elke andere plek kleurt, er een ziel aan geeft. Die geest werkt door in het verhaal van elke plek. Zo wordt de eigenheid van een haven niet alleen bepaald door de materiële getuigen uit het verleden, maar ook door de verhalen, mythes en legendes. Over de zeehaven van Brugge zijn al bibliotheken vol geschreven. Grondige analyses, goed gedocumenteerd, historisch verantwoord en ook wel eens (al te) persoonlijk gekleurd. Maar hoe diep zit de genius loci van de Zeebrugse haven in het collectief geheugen van de Bruggelingen verankerd?

De verzanding van het Zwin, de môle, de Herald of Free Enterprise... er blijft altijd wel iets hangen. Een goede gids weet u langs de mooiste plekjes in Brugge mee te nemen langs Brugges maritieme geschiedenis: de Saaihalle, het Oosterlingenhuis, het Biskajerplein, de Schottinnenstraat, de Poortersloge... De link met het hedendaagse Zeebrugge wordt wat moeizamer gelegd, maar het lukt steeds beter. Nieuwe ideeën schieten als paddenstoelen uit de grond: een maritiem museum in de leegstaande Poortersloge en zelfs een International Trade Museum in Zeebrugge. Maar

wie helpt meeschrijven aan een meeslepend verhaal dat het rijke maritieme verleden van Brugge verbindt met de toekomst van de Zeebrugse haven?



Het is mij niet gegeven zo'n gepassioneerd verhaal uit te schrijven. Ik kan hoogstens enkele simpele – zo niet simplistische – bouwstenen aanreiken. Gemakshalve zetten we ze in een tijdslijn vol verhalen, mythes en legendes.

1e-8e eeuw - De zee, die voorheen nog tot voor de poorten van de stad kwam aangerold, trekt zich in de volgende eeuwen regelmatig terug. Grote dijken beschermen de kustbewoners tegen de zee. Polders worden drooggelegd, waterlopen gekanaliseerd.

9e eeuw - De Noormannen geven een sterke economische impuls aan Noordwest-Europa. Bryggja - landingsbrug, aanlegkaai of steiger - wordt de naam van de groeiende stad dicht bij de zee.

1134 - Een zware zondvloed treft de Zeeuwse eilanden en een deel van de Vlaamse kust. Er ontstaan geulen. De belangrijkste geul die tot even voorbij Damme loopt, het Zwin, opent perspectieven voor Brugge.

1180 - In Damme wordt een voorhaven gebouwd. Dam, sluis en kaaien zijn er eigendom van de stad Brugge. Het begin van een lange en nauwe samenwerking.

1250 - Gent komt in conflict met de Engelse koning. Brugge ruikt zijn kans en de Hanze van Londen vestigt zich in Brugge.

1284-1294 - De Reie loopt van de Dampoort over de Markt tot aan het Minnewater (het water waarin een watergeest huist). Aan de oostkant van de Markt wordt de Waterhalle gebouwd, de overdekte terminus van de haven. Brugge ontwikkelt zich tot centrum bij uitstek voor de internationale handel in Noordwest-Europa.

1300 - Inpolderingen verminderen de invloed van ebbe en vloed in het Zwin. Omstreeks 1300 moet er voor het eerst gebaggerd worden. Het slijk der aarde krijgt meteen een nieuwe betekenis.

1379 - Lodewijk Van Male geeft de toelating om Brugge door een kanaal met de Leie ter hoogte van Deinze te verbinden. De Gentse schippers vallen de werf aan en weten die stil te leggen. Pas in 1860 zou het Schipdonkkanaal toch gerealiseerd worden.

1384-1500 - De Bourgondische gouden eeuw van Brugge. Brugge wordt het belangrijkste financieel centrum ten noorden van de Alpen, zowel voor de financiering van de handel als van de oorlogsvoering. Maar de Brugse economie vertoont al snel de eerste tekenen van verval. Brugge is niet meer de vlot bereikbare havenstad. De verzanding van het Zwin is echter niet de belangrijkste oorzaak van Brugges verval. Brugge is heel wat minder internationaal georiënteerd dan Antwerpen. De invoer wordt er veeleer afgezet op de plaatselijke markt en de terugvracht bestaat vooral uit Vlaams laken. De Brugse markt hoort thuis in de middeleeuwen. De Antwerpse in de Nieuwe Tijden.

1477-1492 - De Vlaamse steden (vooral Brugge en Gent) komen op voor hun zelfstandigheid en strijden tegen de centralistische staatsinstellingen (toen nog van Maximiliaan van Oostenrijk). Ze trekken aan het kortste eind. De Habsburgers verkiezen Antwerpen boven Brugge. In 1494 is Brugge verarmd en ontvolkt. Vier- tot vijfduizend huizen zijn onbewoond.

1520 - De grote Venetiaanse galeien wagen zich voor het laatst in de Zwinmonding. De Brugse kooplui zoeken steeds meer hun heil en hun inkomen op de jaarmarkten van Antwerpen en Bergen-op-Zoom.

1568 - De Tachtigjarige Oorlog breekt uit tussen Spanje en de Nederlanden, met het Zwin als frontlijn tussen katholieken en protestanten. De toegang tot de zee wordt geblokkeerd voor Antwerpen, Gent en Brugge. De kleine vissershaven van Oostende biedt een alternatief.

1622 - Er wordt een uitweg naar zee gezocht via het westen. De Ieperleet wordt verdiept en zo ontstaat de Oostendse vaart. Eindelijk wordt Brugge ook via de waterweg met Gent verbonden.

1664-1665 - De Brugse binnenhaven ontwikkelt zich buiten de vesten nadat de Handelskom is gegraven. Brugge wordt de zetel van de Groenlandcompagnie, die tussen 1664 en 1688 jaarlijks een konvooi voor de walvisvaart uitstuurt.

1722-1727 - De oprichting van de nationale koloniale maatschappij, beter bekend als de Oostendse Compagnie, gaat aan Brugge voorbij door de aanpak van de Antwerpse zakenwereld. Die verkiest Oostende als thuishaven voor de vloot.

1787 - De Waterhalle op de Markt in Brugge wordt onder luid protest afgebroken.

1790-1850 - De eerste industriële revolutie gaat grotendeels aan Brugge voorbij, er komt geen enkele gemechaniseerde textielonderneming van de grond. Brugse ondernemers nemen weinig of geen industriële risico's en blijven vooral commerçanten.

1838 - Het spoor tussen Gent, Brugge en Oostende wordt als één van de vroegste Belgische spoorlijnen in gebruik genomen. Guido Gezelle bekijkt later 'het brieschend ijzeren peerd' nog altijd met heel wat wantrouwen.

1845-1850 - De traditionele linnennijverheid stort ineen. Samen met de hoge voedselprijzen komen

de crisisjaren 1845-1850 in Brugge zeer hard aan. 40% van de mensen leeft in armoede, de werkloosheid is groot, tyfus en cholera eisen bijna dagelijks slachtoffers.

1880-1907 - Kort nadat Georges Rodenbach zijn bezwaard gemoed lucht in 'Bruges-la-morte', dromen enkele onversaagden van Brugge-aan-de-zee. Julius Sabbe en co. stuiten aanvankelijk op heel wat scepticisme. Maar als ook koning Leopold II en de Gentse baron Auguste de Maere zich achter het project scharen, komt er schot in de zaak. In 1895 geeft de Kamer van Volksvertegenwoordigers haar goedkeuring voor de bouw van een nieuwe haven. Datzelfde jaar wordt de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen opgericht. De werkzaamheden starten in 1896. In 1904 is de haven klaar - d.w.z. de môle, de vissartsluis en het zeekanaal Brugge-Zeebrugge. In de zomer van 1907 zijn er grootse inwijdingsfeesten.

Georges Rodenbach blijft de nieuwe haven als een bedreiging beschouwen voor de poëtische zuiverheid van de stad; in 'Le Carillonneur' verzet

zijn hoofdpersoon Joris Borluut zich scherp tegen het project. Wanneer de regering toch beslist dat de haven er komt, moet uitgerekend Borluut de zegelok luiden. Het wordt hem allemaal te machtig en hij verhangt zich aan de klokken van zijn eigen beiaard.

1914-1918 - De Duitse bezetters maken van Zeebrugge een echte oorlogshaven, die ze bij hun aftocht in 1918 volledig vernielen. De havenactiviteiten halen pas in 1927 terug hun vooroorlogs peil.

1945-1950 - De geschiedenis herhaalt zich. Opnieuw heeft de haven van Zeebrugge zwaar onder het oorlogsgeweld te lijden. In 1950 haalt de trafiek in de haven nog niet de helft van die van in 1939.

1950-1971 - De expansie begint, zij het nogal traag. In 1960 is de trafiek bijna verviervoudigd ten opzichte van 1950 en bereikt die terug het niveau van het vorige recordjaar...1911. Vanaf 1960 wordt de uitbouw van Zeebrugge voor het eerst grondig en planmatig aangepakt. Een eerste fase loopt tot 1971.

1972-1984 - In een tweede fase komt er een volledig nieuwe haven tot stand in Zeebrugge. De uitbouw van de buitenhaven behoort in die tijd tot de grootste waterbouwkundige werken ter wereld. Tegelijkertijd legt men een nieuwe zeesluis en een nieuwe achterhaven aan.

1985-2017 - De eerste jaren groeit de nieuwe haven als kool. Op 5 jaar tijd verdubbelt de trafiek. Daarna gaat het er wat rustiger aan toe, om in 2010 een piek te bereiken met 49,6 miljoen ton. Daarna laat de crisis in de containersector zich keihard voelen. In 2016 worden er nog 37,8 miljoen ton goederen geladen en gelost in de Zeebrugse haven.

De LNG-trafiek, maar vooral de auto's houden vandaag Zeebrugge recht. Maar nieuwe projecten dienen zich aan. Met een beetje geluk kunnen we zeggen dat het 'daghet in den Oosten' voor de 19.600 jobs die nu afhangen van het reilen en zeilen in en om de Zeebrugse haven.

Kortom, vijfhonderd jaar na Lodewijk van Gruuthuse geldt nog altijd 'Plus est en vous'. Aan

grootse plannen geen gebrek, zoals de Seine-Schelde-Westverbinding (met de verbreding van het Schipdonkkanaal), de 2e zeesluis (die al naargelang de appreciatie het SHIP of het SHIT-project wordt genoemd), de Vlaamse baaien (met een ontwikkelingsscenario voor de haven van Zeebrugge en de haven van Oostende en Nieuwpoort) en de Stadsvaart (die een nieuwe toekomst moet bieden voor de vaart in Brugge en Oostkamp).

Soms doet het allemaal denken aan 'De trein der traagheid' van Johan Daisne, een van de bekendste vertegenwoordigers van het magisch

realisme in de Nederlandstalige literatuur, die naar eigen zeggen 'de realiteit en de droomwereld met elkaar wil verbinden en richting wil geven.' Maar misschien biedt zijn verhaal over 'De zoete smaak van de zee' meer inspiratie om een link te leggen tussen het rijke verleden en een hoopvolle toekomst voor de haven van Brugge.

In het volgende nummer van West-Vlaanderen Werkt leest u het vervolg op dit historisch overzicht. U kan zo lang niet wachten...? Geen probleem, in onze tableditie vindt u reeds de integrale kroniek van Toon Colpaert