

## WAAROM EEN VLAAMSE MARITIEME CANON?

### Omdat de zee gansch het volk is

Vlaanderen hangt zijn identiteit binnen het Belgische staatsverband graag op aan de Nederlandse taal. Ruimer bekeken verschijnt Vlaanderen, met België, als grens, contactpunt en strijdtoneel tussen de grote Europese beschavingen. Maar Vlaanderen wordt ook gedefinieerd door een derde, minder bekende dimensie: het water, dat van de zee en dat van de rivieren. De natuur heeft dit kleine land voorbestemd voor scheepvaart en zeehandel, door zijn ligging en zijn landschap: een kuststrook met havengeulen en daarachter vruchtbare valleien met trage, bevaarbare rivieren en laagvlakten geschikt voor kanalenbouw, gelegen aan de Schelde-Rijndelta, op de grens van Zuid- en Noord-Europa en pal tegenover Zuid-Engeland en de Theemsmond – precies in het midden van wat de nijverste gewesten van het continent zouden worden. Zo is de streek altijd een verkeersknooppunt en een distributiecentrum geweest, drijvend op scheepvaart en havenbeweging. In zijn zestiende-eeuwse *Beschryvinghe van alle de Nederlanden*, anderssins gheuoemt *Neder-Duytslandt*, schreef de Italiaans-Antwerpse koopman Lodovico Guicciardini dat het economische bestel van de Lage Landen niet op delfstoffen steunde, maar op ‘het gherief der Zee’: ‘dit lande wordt een haven, stapel ende marckt van gantsch Europe, jae soo men siet van de gantsche wereldt, van Oost tot West.’ Dat gold zeker ook voor de Zuidelijke Nederlanden en wat we vandaag Vlaanderen noemen. Doorheen de eeuwen kwamen mensen, welvaart, cultuur, oorlogen, ups en downs hier aangewaaid van overzee. De overtuiging dat het land om te bloeien moet openstaan voor zeehandel, is zo oud als Vlaanderen zelf, ja een eeuwenoud politiek axioma. Ook nu nog kan men zeggen dat de zee- en riviergeulen en de havenbekkens de goudmijn van Vlaanderen zijn.

Het zich hier een slordige twee millennia afspeelende, door en door maritieme Vlaamse verhaal begon met de Frans-Nederlandse taalgrens: die was deels een gevolg van de Romeinse havenpolitiek, want ze volgt grofweg het wegenet tussen Bonen en Keulen, de belangrijkste havens van Noord-Gallië resp. Germanië. Het graafschap Vlaanderen ontstond allicht als antwoord op de Vikingraids. Wanneer de Zuid-Nederlandse gewesten in de middeleeuwen openbloeden tot de eerste verstedelijkte regio van Noord-Europa, was de opeenstapeling van rijkdommen er goeddeels te danken aan haven- en scheepvaartactiviteit. Plaatsen als Gent, Sint-Omaars, Ieper, Nieuwpoort, Mechelen, Brussel en Dendermonde ontstonden als zee- en/of rivierhaven. Met zijn net van voorhavens aan het Zwin werd Brugge de onbetwiste Europese maritieme metropool, de schakel tussen de havensteden van de Middellandse Zee, de Atlantische kust, de Noordzee, het Balticum en de grote Europese rivierbekkens. De middeleeuwse voorspoed steunde mee op de sterke Vlaamse zeevisserij, bedreven vanuit een snoer grote en kleine kustplaatsen, en een intense binnenvaart, ondersteund door vooruitstrevende, voor die tijd gigantische kanalisatiewerken. Vanzelfsprekend was al deze welvaart zeker niet. Het graafschap Vlaanderen moest moeizaam laveren tussen trouw aan de Franse koning en overzeese handelsbelangen in Engeland, en kort na de overwinning op Frankrijk in de Guldensporenslag verloor het de controle over de Scheldemonding aan Holland. De kwieke eigen zeevaart had te lijden van piraterij en kaapvaart en kromp na een tijd in.

Na Brugges neergang volgde de korte maar heftige Gouden Eeuw van Antwerpen. De scheepvaart en de handel tussen de oude en de nieuw ontdekte werelden gaven de Scheldestad een

transoceanische, mondiale dimensie; het is niet overdreven ze de eerste wereldhavenstad te noemen. Brugge en Antwerpen hadden een immense internationale uitstraling en aantrekkingskracht. Ze huisvestten een groot kantoor van de Duitse Hanze, lagen aan de basis van het beurswezen en waren gonzende zeeverzekeringsmarkten. De zeevaartkunde en de maritieme wetten waren innovatief; de pionierende geografen Mercator en Ortelius waren in wezen maritieme figuren. Onderwijl zochten de grote nijverheids- en binnenvaartstad Gent en de hofstad Brussel via megakanaalprojecten betere uitwegen naar de zee.

Aan de leidende rol van Antwerpen kwam een abrupt einde met de herovering van de rebelse, calvinistisch geworden havenstad door het Spaanse gezag in 1585. Het betekende meteen de scheiding van de Nederlanden en de sluiting van de Schelde voor de zeevaart – de strijd om de vrije vaart tussen Antwerpen en de zee is een eeuwenoud strijdpunt, ja de rode draad in de geschiedenis van de Lage Landen. Na de Val van Antwerpen en de blokkade van de stroom verschoof het maritieme, en daarmee het economische zwaartepunt in de Nederlanden van Vlaanderen en Brabant – de kernregio’s van de Zuidelijke Nederlanden, grofweg het Vlaanderen van nu – naar Holland en Zeeland, de zeegewesten van de Noordelijke Nederlanden. Daar liep de machtigste zeevarende natie van de zeventiende eeuw van stapel. De Zuidelijke Nederlanden raakten afgesloten van de wereld, maar het waren hun in vele opzichten superieure maritieme emigranten die het vuur van de Noord-Nederlandse Gouden Eeuw ontstaken. Pogingen tot Zuid-Nederlandse economische heropstanding via de Vlaamse kusthavens en de binnenwateren strandden op de naijver van Noord-Nederland en Engeland en op het onver-

beterlijke eigen particularisme en corporatisme. Tot overmaat van ramp veroverde Frankrijk Duinkerke, een Vlaamse havenstad van strategisch belang en vooral een berucht kapersnest. Even kon Oostende de Zuidelijke Nederlanden weer een venster op de wereld bieden. Maar ze bloeiden pas terug op dankzij het herstel van hun maritieme connecties in een ruimer, geïmporteerd en gemoderniseerd staatsverband: in 1792 riep de Franse invaller de vrije internationale scheepvaart uit tot een mensenrecht en ging de Schelde na meer dan twee eeuwen eindelijk terug open. Weliswaar vooral met militaire bedoelingen startte Napoleon haven- en kanaalwerken. Toen hij van het toneel verdwenen was steunde ondersteunde Willem, de koning-koopman en kanalenkoning van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, de opleving van havens, binnenvaart en industrie, o.m. door het graven van het kanaal van Gent naar Terneuzen.

Voor het in 1830 plotseling als nieuwe, onafhankelijke staat uitgeroepen België was de vrijheid van de internationale zeevaartverbindingen een levenskwesitie, en dat vanaf de eerste dagen van de revolutie. De vrije Scheldevaart is dan ook met harde paragrafen ingebakken in het Belgisch-Nederlandse Scheidingsverdrag van 1839, de internationale grondwet van het land. In de negentiende eeuw liep de grootscheepse industrialisering van Wallonië parallel met een doelbewust overzees expansionisme, aangemoedigd door Leopold I en vervolgens Leopold II. Het streven aan te knopen met het vrije maritieme verleden baarde onverwacht de Belgische kolonie in Congo. De controle van dit onmetelijke Afrikaanse wingewest bracht België eindelijk een volwaardige eigen koopvaardij, met als thuishaven Antwerpen, dat dankzij buitenlandse ondernemers en grootschalige havenwerken

zijn rang van wereldhaven herwon. Rond de eeuwwisseling zorgde een nationaal havenbeleid ook voor moderne havens in Gent, Oostende, Zeebrugge en Brussel. Veel gewone Vlamingen waren echter blijven hangen in armoede en achterlijkheid. Het uitgebuite havenproletariaat en de ruwe vissers stonden in de harde sociale strijd vooraan.

In de wereldoorlogen van de twintigste eeuw was de controle van de havens een cruciaal strijddoel, met aan het einde van WO II de geallieerde herovering van Antwerpen, de Slag om de Schelde en het Ardennenoffensief als sleutelmomenten van wereldbelang. Vanaf de jaren vijftig, maar vooral in de golden sixties, lokte de ongeziene ruimtelijke en infrastructurele expansie van de Antwerpse haven drommen multinationals aan. Ze plantten in de Scheldepolders reusachtige fabrieken neer. Rond de dokken verrees het tweede petrochemische centrum van de wereld. Het zo lang agrarische, eensklaps in welvaart badende Vlaanderen overvleugelde Wallonië, waar de oude, langs rivieren en kanalen verspreide nijverheden teloorgingen. Het tijdperk van Waalse steenkool en Waals staal werd afgelost door dat van Vlaamse olie en Vlaamse plastics. Bovendien zette de maritimisering van de industrie zich door in de haven van Gent, die tot afgrijzen van de Waalse vakbonden een Vlaamse staalfabriek verwelkomde. De schaalvergroting in de scheepvaart en de beperkte diepgang van de Schelde naar Antwerpen leidden tot een breed opgezette uitbreiding van Zeebrugge, dat nieuwe kansen als diepzeehaven kreeg. Uit de drang naar regionalisering van cultuur en economie volgde een stapsgewijze omvorming van België tot een federaal land, die Vlaanderen sinds 1989 ook in staat stelt een eigen haven- en waterwegenpolitiek te voeren. Vandaag fungeren de havens van Antwerpen,

Zeebrugge en Gent als poorten voor een drukke Vlaamse import en export en een massa Europees transitverkeer. Ze geven werk aan een slordig kwart miljoen Vlamingen en genereren een enorme toegevoegde waarde, die een pijler is van de verzorgingsstaat. Per inwoner, per vierkante kilometer oppervlakte en per meter kustlijn verzet Vlaanderen meer havenverkeer dan Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland, en exploiteren zijn reders een grotere scheepstonnage. De mondiaal leidende containerrederij heeft al een tijd haar Europese hub in Antwerpen. Van 's werelds vier grootste baggerbedrijven zitten er twee in Vlaanderen. Oostende is een brandpunt van offshore-industrie en zeewetenschappen. Publieke en private initiatiefnemers staan vooraan in de ontwikkeling van toekomstgerichte maritieme technologieën. Met dit alles is Vlaanderen vandaag een van de belangrijkste maritieme regio's van het continent en zelfs van de planeet.

Kortom, de zee is gansch het volk. Des te bevreedender is het dat nooit eerder een overzicht van de Vlaamse maritieme geschiedenis is samengesteld; bovendien is het publieke bewustzijn rond de cruciale betekenis voor verleden, heden en toekomst van de zee, de scheepvaart en de havens in Vlaanderen uitermate zwak.

Deze boeken willen tonen hoe ontelbare grote en kleine gebeurtenissen – Vlaamse bijzonderheden inclusief – hun verklaring vinden in een maritieme factor. Zo was de hevige rivaliteit tussen de dicht opeengepakte grote en kleine havensteden aan de kust en langs de rivieren niet alleen een bron van energie, maar finaal ook een hinderpaal voor het nastreven van een breder algemeen belang, en verklaart ze mee het zwakke natiegevoel van de Vlaming van nu. De uitbouw

van het waterwegennet veranderde het landschap, de binnenvaart bepaalde de toepassing van bouwmaterialen en bouwstijlen. Het uitzonderlijk dichte Belgische spoornet, het eerste op het Europese continent, was een antwoord op de belemmeringen van de vrije binnenvaart tussen Antwerpen en de Rijn. Het Antwerpse partijpolitieke, meer bepaald flamingante experimenteren vond een voedingsbodem in publiek protest tegen militaire bouwwerken die niet alleen de stadsontwikkeling hinderden, maar ook de havenbelangen schaadden. Het niet alleen voor scheepvaart, maar ook voor drinkwater belangrijke en bovendien landschapbepalende Albertkanaal tussen de Maas en de Schelde was een reactie op het fiasco van het Grote Waterwegenverdrag met Nederland, een droomdeal voor de Vlaamse havens die de Belgen en de Vlamingen zelf hielpen kelderden. De Vlaamse literatuur, de Vlaamse film en de Vlaamse punkmuziek hebben hun wortels in de Antwerpse haven. Uit de ongebreidelde expansiedrift van diezelfde haven kwamen de milieubeweging, het partijpolitieke ecologisme en het milieubeleid voort. De pijlers van het hedendaagse toerisme zijn de kust en de zogenaamde Vlaamse kunststeden, die hun rijkdom en identiteit goeddeels danken aan hun verleden als havensteden.

Meer nog, Vlaanderen speelde een rol in de maritieme wereldgeschiedenis, weliswaar niet als zeemacht, maar als land van wereldhavens, bron van zeevaarkennis en vertrekpunt van een invloedrijke maritieme diaspora. Middeleeuwse scheepstechnologische innovaties als het stevenroer en de kogge komen, althans naar sommigen hebben geopperd, uit Vlaanderen, net als het haringkaken op zee. De marineschilderkunst is als genre ontstaan in de Zuidelijke Nederlanden. Jan Bart, tot vandaag de bekendste Franse zeeheld, was een Vlaming. Zuid-Ne-

derlanders speelden niet alleen een beslissende rol in de opkomst van Noord-Nederland, maar ook in de uitbouw van de overzeese handel en de scheepvaart van Engeland, Denemarken, Zweden, Pruisen, Oostenrijk en Rusland. Onder vreemde vlag manifesteerden ondernemers, kooplui en zeevaarders zich over de hele wereld, van de Amerika's tot Indië, Zuidoost-Azië en Japan. Daarmee droegen ze wezenlijk bij tot de westerse expansie en het bijhorende imperialisme en kolonialisme. Het negentiende-eeuwse Belgische overzeese expansionisme baarde de wereldverenigingen van waterbouwers en maritieme juristen en katapulteerde *landlocked* Centraal-Afrika in de westerse moderniteit, waarbij de koloniale exploitatie steunde op een steeds gesofisticeerder zee- en binnenvaartapparaat; de Congolese diaspora in ons land startte trouwens aan boord van de Congoboten. De uitkomst van WO I werd mee bepaald door de inundatie van de IJzervlakte met zeewater, met cruciale assistentie van een schipper en een opzichter van een wating. Hitlers vernietigende V-bommen moesten de Antwerpse haven onbruikbaar maken voor de in Normandië gelande geallieerden. Toen de haven desondanks opening gebruikten de Amerikanen ze om de buitgemaakte Duitse rakettechnologie af te voeren, meteen de start van hun ruimtevaart.

Deze en andere, veelal onbekende en onvermoede natte geschiedenissen volgen hieronder. Ik wens u goede vaart over de wereldzeeën en de golven van de tijd.

Eric Van Hooydonk