

ZEEWOORDEN

Een speurtocht naar de naamsverklaring van zandbanken, geulen en andere 'zee-begrippen'

Hebt u zich wel eens afgevraagd waarom de zandbank 'Trapegeer' zo heet, of hoe de 'Kabeljauw' aan zijn naam gekomen is? Of bent u veeleer benieuwd naar de persoon achter de 'Thorntonbank' of naar de ontstaansgeschiedenis van de maritieme term 'kraaienest'? Geen nood, wij zochten de betekenis van de meest intrigerende zeewoorden voor u op en presenteren hieruit per editie van De Grote Rede twee termen: telkens één naam van een zandbank of geul op zee, en één niet-toponym. Met de hulp van een experten-team waagt De Grote Rede zich nu ook op het gladde ijs van de historische en etymologische woordverklaring en laat u meegenieten van de 'best professional judgment' van deze zeewoordenars.



Roland Desnerck

Magda Devos

Jan Haspelslagh

Willem Lanszweert

Jan Parmentier

Jan Seys

Johan Termote

Tomas Termote

Carlos Van Cauwenberghe

NEGENVAAM

De *Negenvaam* is een vrij diepe geul (20-25 m beneden gemiddeld laagste laagwaterniveau), gelegen op zo'n vijftien kilometer uit de kust tussen Oostende en Nieuwpoort. Ze is NNO-ZZW geörienteerd en bevindt zich tussen de Kwinte- en de Middelkerke Bank. De vroegste vermelding konden we traceren in de zeeatlas de 'Nieuwe Grootte Ligtende Zeefakkel' (van Keulen, 1728) waar letterlijk staat:

"Tussen negen Vadems-bank, Calbank, Strooms en Revensbank, is een brave wyte genaemt negen Vadems-diep, als Nieuwpoort Z.O. ten Z. en Z.Z.O. van u is/ of als de Vuer-toorn van Nieuwpoort in 't midde van de stad gebragt is; en dan 1^{1/2} myl buyten de wal Zynde: daer is 't heel goed legge en goede ankergrond/daer blyft met 't laegste water 9 vadem."

Opmerkelijk genoeg verdwijnt de naam vervolgens voor meer dan tweehonderd jaar van het toneel, om pas weer op te duiken op een lodingplan uit 1935, en op de officiële zeekaart 'Mer du Nord – Banc des Flandres' (1/100.000) van 1932-1939. De naam zinspeelt zonder twijfel op de diepte van de geul ten tijde van de naamgeving: negen *vadem* of *vaam*, zijnde 9 x 6 voet of ca. 16,5 m.

Een *vadem* of *vaam* (ca. 1,8 m) is de afstand die een gemiddelde man met zijn uitgestrekte armen afmeten kan, vandaar ook de uitdrukking: "Ik kan het niet omvademen". De vrij grote diepte van deze geul, midden in een wirwar van ondiepten en zandbanken, maakte de *Negenvaam* tot een geliefde vaarroute en/of ankergrond, zoals ook blijkt uit bovenstaande passage. De grootste diepten in deze geul reiken tegenwoordig tot 24,5 m beneden het nulniveau. Uit oud kaartmateriaal blijkt dat deze ebgeul sinds 1801 eerst wat ondieper en smaller werd, vervolgens (vanaf 1866-1870 tot 1924-1929) weer verdiept en verbreedt, om nadien vrij stabiel te blijven. In 1866 noemde de cartograaf Stessels deze geul nog de *Passe du Nord*, verwijzend naar haar functie om de kustvaart vanuit de Zuydcootepas voor Duinkerke naar diepere en noordelijker wateren te leiden. Die functie heeft de *Negenvaam* vandaag overigens nog altijd.





De Negenvaam is nu (zie onder) een vrij diepe geul (20-25 m beneden gemiddeld laagste laag-waterniveau), gelegen op zo'n vijftien kilometer uit de kust tussen Oostende en Nieuwpoort, en in NNO-ZZW richting binnendringend tussen de Kwinte- en de Middelkerke Bank. De vroegste vermelding konden we traceren in de zeeatlas, de 'Nieuwe Grootte Ligtende Zeefakkel' (van Keulen, 1728)(zie boven). De naam verwijst ongetwijfeld naar de diepte - negen vadem of vaam, zijnde 9 x 6 voet of ca. 16,5 m - ten tijde van de naamgeving. Hierdoor was deze geul van oudsher een geliefde vaarroute en/of ankergrond (actuele zeekaart - Vlaamse Hydrografie; uittreksel uit 'Zeefakkel')



LOODS

Beloodsing: een greep uit de vroegste vermeldingen en anecdoten

Wanneer heeft men in de scheepvaart voor het eerst een beroep gedaan op de diensten van een loods? Wellicht is het antwoord op deze vraag dat beloodsing, logischerwijze, moet ontstaan zijn bij het op gang komen van het allereerste maritieme transport. Het loodsbedrijf vindt dus wellicht zijn oorsprong in de noodzaak om een vreemd schip ergens langs een ondiepe kust te begeleiden of in een - moeilijk te bereiken - haven binnen te brengen. De Feniciërs, destijds gevestigd in het huidige Libanon, waren in de Oudheid niet alleen grote scheepsbouwers en ervaren zeevaarders. Het waren ook bekwame karavaanbegeleiders en succesvolle zeehandelsslieden. Zo hadden zij nauwe banden met de Chaldeeërs en de Assyriërs. Hun activiteiten bleven niet beperkt tot de Middellandse Zee. Zij trokken voorbij de Straat van Gibraltar in de Atlantische Oceaan tot het Kanaal en de Oostzee in het noorden en tot de Azoren in het zuiden. Fenicië had ook nauwe contacten met Mesopotamië en de havens van de Perzische Golf. In dit verband kregen de Feniciërs ook vele opdrachten van o.m. de Egyptenaren. Van hen is bekend dat zij loodsen gebruikten om hun schepen veilig in de havens te brengen. Zo waren er in de tijd van aartsvader Abraham (ca. 3800 jaar geleden) reeds loodsen in Ur op de benedenloop van de Eufraat (Mesopotamië, thans Irak). In de codex van Hammoerabi (koning van Babylon, regerend van 1792 tot 1750 v.Chr. - tevens tijdgenoot van Abraham), vindt men o.m. wetsbepalingen over het honorarium van de toenmalige loods. Ook in de Grieks-Latijnse literatuur zijn de loodsen aan de orde. Zo zou Marcus Aurelius Carausius, een Menapiër uit Belgisch Gallië, ooit een Scheldeloods geweest zijn! In die hoedanigheid kreeg hij van de Romeinse keizer Maximianus een vlootcommando in Gesoriacum (nu Boulogne) om de Frankische en Saksische zeerovers te bestrijden. Nadat hij in ongenade was gevallen op het vasteland, trok hij naar de Romeinse kolonie Britannia, waar hij zich in 286 tot keizer uitriep. In 293 werd hij echter vermoord door een tegenstander.

In de 12^{de} eeuw had 'l'Île d'Oléron', gelegen nabij de monding van de Charente in de Atlantische Oceaan, een voorspoedige en welvarende gemeenschap van zeevarenden. Deze beschikten reeds over een goed gereguleerde



zeecode, gebaseerd op de toenmalige tradities en de gebruiken van de zeelieden. De vrij grote weerklink hiervan beïnvloedde in hoge mate gelijksoortige verzamelingen die elders ontstonden. Naarmate de scheepstrafiek en ook de grootte van de schepen toenam, kwam er een georganiseerd loodsenstelsel in voege. In hoofdzaak waren de personeelsleden ervan lokale bootslieden of vissers. Niet zelden maakten ze echter misbruik van hun functie en ontpopten zich als rasechte piraten. Ze maakten zich schuldig aan het plunderen of kapen van de schepen die "onder hun hoede waren", en lieten vaartuigen met opzet schipbreuk lijden of stranden. De wetten van Oléron waren dan ook onverbidde-lijk voor dergelijke lieden: de bemanning van het belaagde schip was immers gemachtigd om de schuldige loods openbaar te onthoofden...

Ook ten tijde van de grote ontdekkingsreizen waren loodsen van de partij. De Venetiaan Marco Polo (1254-1324) zou Arabische zeelui en hun kaarten hebben gebruikt om zich te laten leiden naar het verre Oosten. Vasco da Gama (1469-1524) schakelde in 1498 Arabische 'leidsmannen' in bij zijn eerste reis naar Calicut (Indië) via Kaap de Goede Hoop. Ook ten tijde van Columbus (1451-1506) was het aannemen van 'stuurmannen' een vaste gewoonte bij het ondernemen van verre reizen. Zo voer Juan de la Costa, de eigenaar van het vlaggenschip 'Santa Maria', als eerste piloot mee tijdens de eerste twee reizen naar de Nieuwe Wereld.

En vanwaar komt het woord 'loods'?

Je hoort het vaak en het klinkt heel aannemelijk: het woord zou afgeleid zijn van *lood*, de benaming van het handlood dat men gebruikte bij het peilen van de waterdiepte. Een andere verklaring gaat terug op de 'Encyclopédie navale' van

Fournier. Volgens deze bron zou het woord *pilote* afgeleid zijn van het Latijnse woord *pilleus*, verwijzend naar een kap of kleinen vilten muts, meer bepaald de 'bonnet' die de toenmalige loodsen droegen als teken van hun waardigheid (Legein, 1972).

Tot spijt van wie het benijdt, is de werkelijke verklaring een stuk minder idyllisch. *Loods* heeft niets van doen met

het metaal lood, maar is wel de verkorting van het Middelnederlandse *lootsman* (eerste attestatie: 1389). Het is een ontlening aan het Middelen-gelse *loadsmān*, dat 'stuurman' betekende. *Loadsmān* is samengesteld uit *man* en het Middelen-gelse zelfstandig naamwoord *lode*, dat teruggaat op het Oudengelse *laad*, met betekenis 'weg, koers, route, traject'. *Loadsmān* betekent dus letterlijk: 'de man die de weg, de route bepaalt'. Het eerste deel van de Engelse samenstelling komt dus niet van een werkwoord(stam), maar van een zelfstandig naamwoord dat in zijn voorgeschiedenis wél verwant is met het werkwoord *leedan*, d.i. de Middelen-gelse tegenhanger van ons werkwoord *leiden*.

Naast dat leenwoord kende het Middelnederlands ook een inheemse benaming voor de loods, namelijk *leitsaghe*. Ook daarin is het eerste deel in oorsprong een zelfstandig naamwoord, namelijk het Germaanse *laidha*, dat net als het Oudengelse *laad* ook 'weg, koers, enz.' betekende. Dat zelfstandig naamwoord is ten nauwste verwant met het werkwoord *leiden*, maar wāt uit wāt is afgeleid (het werkwoord uit het zelfstandig naamwoord of andersom), is niet duidelijk. In *leitsaghe* is het tweede deel ook een zelfstandig naamwoord, een afleiding namelijk van het werkwoord *zeggen*. Met andere woorden: een *leitsaghe* zou iemand zijn die "de weg zegt", begrijp: "iemand die de weg toont".

Met dank aan de (gepensioneerde) loodsen Yves Campana, André Missuwe en Roland Simoen voor het ter beschikking stellen van heel wat bronmateriaal.

Bronnen

- * Yves Campana. Kennismaking met de Loodsdiensten. Uittreksel uit "50 jaar Beroepsvereniging van Zee- en Kustloodsen". 1995.
- * Jean De la Varende. Romantische Scheepvaart. Elsevier Pockets. 1960.
- * W. Barlett-Prince, Pilot-Take Charge – a guide for pilotage candidates. Brown, Son & Ferguson, Ltd., Glasgow, S.1. Second Edition. 1970
- * Edmond Legein. Het Belgisch Loodswezen. Neptunus, 20^e jaargang, nummers 137, 138, 139, 140 en 141. 1972.
- * Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit te Vlissingen. Een eeuw loodsen op en om de Schelde (van 1884 tot 1984). 1984.