

ZEE WOORDEN

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

Heb je je wel eens afgevraagd waarom de zandbank 'Trapegeer' zo heet, of hoe de 'kabeljauw' aan zijn naam gekomen is? Of ben je veeleer benieuwd naar de persoon achter de 'Thorntonbank' of naar de ontstaansgeschiedenis van de maritieme term 'kraaienes'?' Geen nood, wij zochten de betekenis van de meest intrigerende zeewoorden voor je 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-toponiem. Met de hulp van een experten-team waagt De Grote Rede zich op het gladde ijs van de historische en etymologische woordverklaring en laat je meegenieten van de 'best professional judgment' van deze zeewoordenars.

DE WOELIGE WIELINGEN

De *Wielingen* vormt vandaag, samen met het Scheur, de belangrijkste toegangseul tot het Westerschelde-estuarium. Vanwege zijn voor de scheepvaart strategische positie lagen hier eind 19^{de} eeuw ook twee lichtscheepen, de *Wielingen* en de *Wandelaar*. Veel vroeger was op deze zelfde plaats hoegenaamd geen sprake van een geul of verankerd lichtschip. Meer nog, op deze eigenste plek bevond zich het intussen door de golven verzwoegen eiland *Wulpen*! Een turbulente naam voor een turbulente plek?

DE WIELINGEN VROEGER EN NU

De eerste vermelding van de naam *Wielingen* gaat terug tot 1480. In een octrooi van Maximiliaan van Oostenrijk is sprake van "... la mer appelée de *Wielinghen* entre ledit pays de Flandres et l' ile de Walcheren en Zélande" (De Hoon 1927). Vanaf de tweede helft van de 16^{de} eeuw verschijnt de naam ook op nagenoeg alle zeekaarten (af en toe vergezeld van die van een andere geul, de *Inner Wielingen*). Merkwaardig is alvast dat de 'oude' *Wielingen* veel (noord)oostelijker lag dan waar we de geul vandaag situeren. Meer nog, waar we nu de *Wielingen* kennen, bevond zich tot in de 16^{de} eeuw het eiland *Wulpen*. Dit eiland was één van de eilanden die in de vroege middeleeuwen het driehoekig mondingsgebied van het Schelde-estuarium (tussen Westkapelle (NL), Zeebrugge, Breskens en Vlissingen) opvulden. Mede door het steeds belangrijker worden van de Honte of Westerschelde als afvoertak van de Schelde in de 14^{de}-15^{de} eeuw, werden deze eilanden beetje bij beetje verzwoegen door het aandringende water. Hier en langs de oevers van de Westerschelde verdronken ook meer dan 50 dorpen.



Op deze eind 16^{de} eeuwse kaart van Christiaan Grooten wordt "De Wielinghe" reeds aangeduid, weliswaar een heel eind ten noordoosten van waar de *Wielingen* zich vandaag bevindt. Bemerkt ook de uitslaande vlammen van de vierboeten van Heist en Blankenberge (Koninklijke Bibliotheek van België).

Vraag blijft waarom de historische *Wielingen* kilometers oostelijker lag dan de huidige gelijknamige geul. Vermoedelijk is de naam voor de geul in de loop der eeuwen mee verschoven met de verdieping zelf. Zeker is dat de *Wielingen* zich vandaag de dag uitstrekt tussen Zeebrugge en Breskens en, samen met het Scheur, de belangrijkste toegangsgedul vormt tot de Westerschelde. De veranderingen in het gebied zijn het gevolg van zowel menselijke ingrepen (baggeren/storten en kustverdedigingswerken) als natuurlijke schommelingen. Langs de noordzijde van het Scheur/*Wielingen* bevinden zich nog steeds een aantal langgestrekte zandbankjes (Bol van Knokke, Carolusbankje, Sluissche Hompels, Nolleplaat).

Dankzij regelmatige baggerwerken in het Scheur/*Wielingen* kan de vrije toegang tot de Schelde worden verzekerd. Met betrekking tot beloodsing en scheepvaartcontrole werken de bevoegde diensten van België en Nederland nu zeer goed samen. Dat was ooit anders. Van 1585 tot 1795, en opnieuw na de Belgische onafhankelijkheid in 1830,

blokkeerde Nederland de Schelde, wat ons land grote economische schade berokkende. Pas in het Scheidings-verdrag van Londen, gesloten op 19 april 1939, werd voorzien in een vrije en onbelemmerde vaart op de Schelde. Het zou echter nog duren tot 1863 vooraleer de tolprocedure op de Schelde door België, Engeland en twintig zeevarende landen kon worden afgekocht.

EEN PLAATS MET VEEL WIELEN OF KOLKEN

Wielingen is afgeleid van het zelfstandig naamwoord *wiel* 'kolk', dat we in de toponymie ook vaak aantreffen voor een rond kolkgat ter hoogte van een dijkdoorbraak. Het toevoegsel *-ingen* bestaat uit het verzamelsuffix *-ing* 'veelheid van', waaraan nog een meervoudsuitgang *-en* lijkt te zijn gehecht. Vormen op *-ingen* komen vaker voor in de maritieme en kusttoponymie, bv. *Grevelingen*, *Ravelingen*, *Ruytingen* en misschien ook *Vlissingen*. Letterlijk betekent

Wielingen dus 'plaats met veel *wielen* of kolken'. Weliswaar komen ter hoogte van de *Wielingen* geen echte draaikolken voor, maar wel wordt deze plaats in de monding van de Westerschelde gekenmerkt door een concentratie aan stromingen: doordat vrijwel het volledige vul- en leegvolume van het Westerscheldebekken door deze relatief smalle geul wordt geperst, ontstaan er wervelingen in de waterkolom die tot tegen de bodem waarneembaar zijn. Tevens zijn de ronddraaiende bewegingen van de stromingen over een volledige getijcyclus kenmerkend voor dit mondingsgebied. De naam voor de kolken is naderhand, zoals ook De Hoon (1927) suggereert, blijkbaar overgegaan op de uitdieping die ze veroorzaakten. Een dergelijke overdracht is erg courant in de plaatsnaamgeving en wordt in de taalkunde 'metonymie' genoemd, d.w.z. benoeming van een verschijnsel naar iets wat er onverbrekelijk mee verbonden is.

VIERBOETE

In een tijd van GPS-plaatsbepalingssystemen, elektronische zeekaarten en radar-ketens zouden we bijna vergeten hoe moeilijk zeelui het vroeger hadden om hun weg naar huis terug te vinden. Primitieve bakens, zee-mansgidsen en op duintoppen ontstoken vuren brachten de kooplieden en vissers enig soelaas. Primitieve vuurhaarden kunnen overigens als de voorlopers worden beschouwd van de hedendaagse vuurtorens. Immers, om een verder lichtbereik te realiseren en de rookontwikkeling buiten het bereik van de stokers te leiden, ontstonden eerst allerlei houten constructies (vuurkorven en -bakens), vervolgens 'vierboetes' en ten slotte de vuurtorens zoals we die vandaag nog kennen.

EEN LICHPUNT AAN DE HORIZON

Al heel vroeg in de geschiedenis maakten vissersgemeenschappen 's nachts vuur op het strand of in de duinen. Met deze 'vier- of vuurbergen' hoopten ze de uitgevaren schepjes veilig weer aan wal te loodsen. Om een maximaal effect te verkrijgen, ontstak men de almaar groter wordende vuren op zo hoog mogelijke plekken. Omdat die hoogten ook als uitkijkposten dienden, werden ze soms *kijkduin* geheten, een toponiem dat meermaals op kaarten teruggevonden wordt. De vissersvuren - opgestookt met wilgentakken, stro en riet - hielden in de 19^{de} eeuw op te bestaan. Hun opvolgers, de 'vierboetes', waren veelal uit steen opgebouwd. Met het vuurbaken- of vuurboetgeld, opgelegd aan stuurlied van koop-

vaardijsschepen en vissersvaartuigen, konden het onderhoud, de brandstof en het loon van de vuurtorenwachter worden betaald. Feit is dat de 'vierboetes' ruimte voorzagen om grotere hoeveelheden brandstof op te slaan. Deze brandstof evolueerde mee met zijn tijd.

De oudste 'vierboetes' aan onze kust (Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge) dateren van het eind van de 13^{de} - begin 14^{de} eeuw. Deze en andere Vlaamse 'vierboetes' zijn te zien op de eerste gedrukte kaart van het graafschap Vlaanderen door Pieter van der Beke (Gent, 1538) en op de kaarten van Mercator (1540) en Ortelius (1570). Ook de zogenaamde zeevaartgidsen vermelden en tonen heel wat 'vierboetes' aan onze kust. Deze gidsen, voorlopers van de kaarten-atlassen, bleven populair tot ver in de 18^{de} eeuw. Vaak werden gedetailleerde beschrijvingen van zeevaartroutes ('leeskaarten') aangevuld met profielschetsen van kushorizonten. Daarop stonden duintoppen, kerktorens en andere landmerktkens afgebeeld.

'VUUR SLAAN' OF 'VUURKUIP'?

De naam *vierboete* doet vermoeden dat men er vooral op uit was om vuur te maken, eerder dan rook te produceren. Daarop wijst het eerste deel van het samengestelde woord: *vier*, de tot op vandaag in westelijk Vlaanderen gebruikelijke vorm van *vuur*. Etymologisch zijn er twee verklaringen mogelijk voor *vierboete*. Ten eerste kan het tweede deel zijn afgeleid van de stam van het

werkwoord *boeten*, dat oorspronkelijk 'slaan, stoten' zou hebben betekend zoals thans nog het Engelse zusterwoord *beat*. Uit die algemene betekenis ontwikkelde zich de specifieke toepassing 'vuur slaan, aansteken'; het werkwoord werd ontleend in het Oudfrans als *bouter* en in het Italiaans als *buttare*. Geheel analoog met Nederlands *vierboeten* kent men in het Frans en het Italiaans resp. de uitdrukkingen *bouter le feu* en *buttare il fuoco*. Het zelfstandig naamwoord *boete* zou dan op te vatten zijn als een 'nomen agentis', d.w.z. een naam voor diegene die (of bij uitbreiding: datgene wat) de in het grondwoord genoemde handeling uitvoert. In deze visie moet in de eind *-e* wellicht het Middelnederlandse suffix *-e* herkend worden, de voorloper van het thans gebruikelijke *-er*, waarmee uit werkwoordstammen benamingen voor de handelende instantie werden afgeleid, bv. Middelnederlands *herde* 'herder', *schenke* 'schenker'. Volgens deze verklaring werd de 'vierboete' dus benoemd als een aansteker van vuur.

Ten tweede kan *boete* in oorsprong het zelfstandig naamwoord *boete* zijn, oorspronkelijk de benaming voor een inhoudsmaat van wijn, die mogelijk overging op een vat of kuip van die maat, waarna de betekenis verder verruimde tot 'groot vat, grote kuip'. *Vierboete* zou dan zoveel betekenen als 'vuurkuip'.

Afhankelijk van de beschikbaarheid en kostprijs gebruikte men als brandstof hout, stro, riet, koolzaad-, vis-, olijf- of zelfs bruinvisolie, steenkool of koemest. Later, in de moderne vuurtorens, deden ook petroleum,

acetyleen, gas en elektriciteit hun intrede. Uiteindelijk zouden sferische en parabolische reflectoren, en later de Fresnel-lens (°1823), de reikwijdte van de uitgestuurde lichtstralen verder optimaliseren.

WAS HET OM DE ROOK OF OM HET VUUR TE DOEN?

Het vuur in een 'vierboete' werd aangeemaakt op een stenen vloer die op een gewelf rustte. Door drie of vier smalle standvensters bovenaan, ontsnapte het licht van de vlammen of de rook naar buiten. Een hoog opflakkerende vlam is een feller signaal dan een rookkolom, maar het lijkt weinig waarschijnlijk dat men in vroegere eeuwen steeds over voldoende kwaliteitsvolle brandstof beschikte om constant een helder, lichtend vuur brandend te houden. Noodgedwongen werd ook minderwaardig materiaal verstoekt, zoals gras, stro en turf, waar veel rook en weinig vuur van voortkomt. De Soete (2007) stelt in 'Vuurtorens langs Vlaanderens kust' dat overdag rook werd geproduceerd, en 's nachts vlammen. Vermoedelijk bepaalde de vierboetewachter - afhankelijk van de situatie - zelf hoe hij zo economisch mogelijk met zijn brandstof kon omgaan.

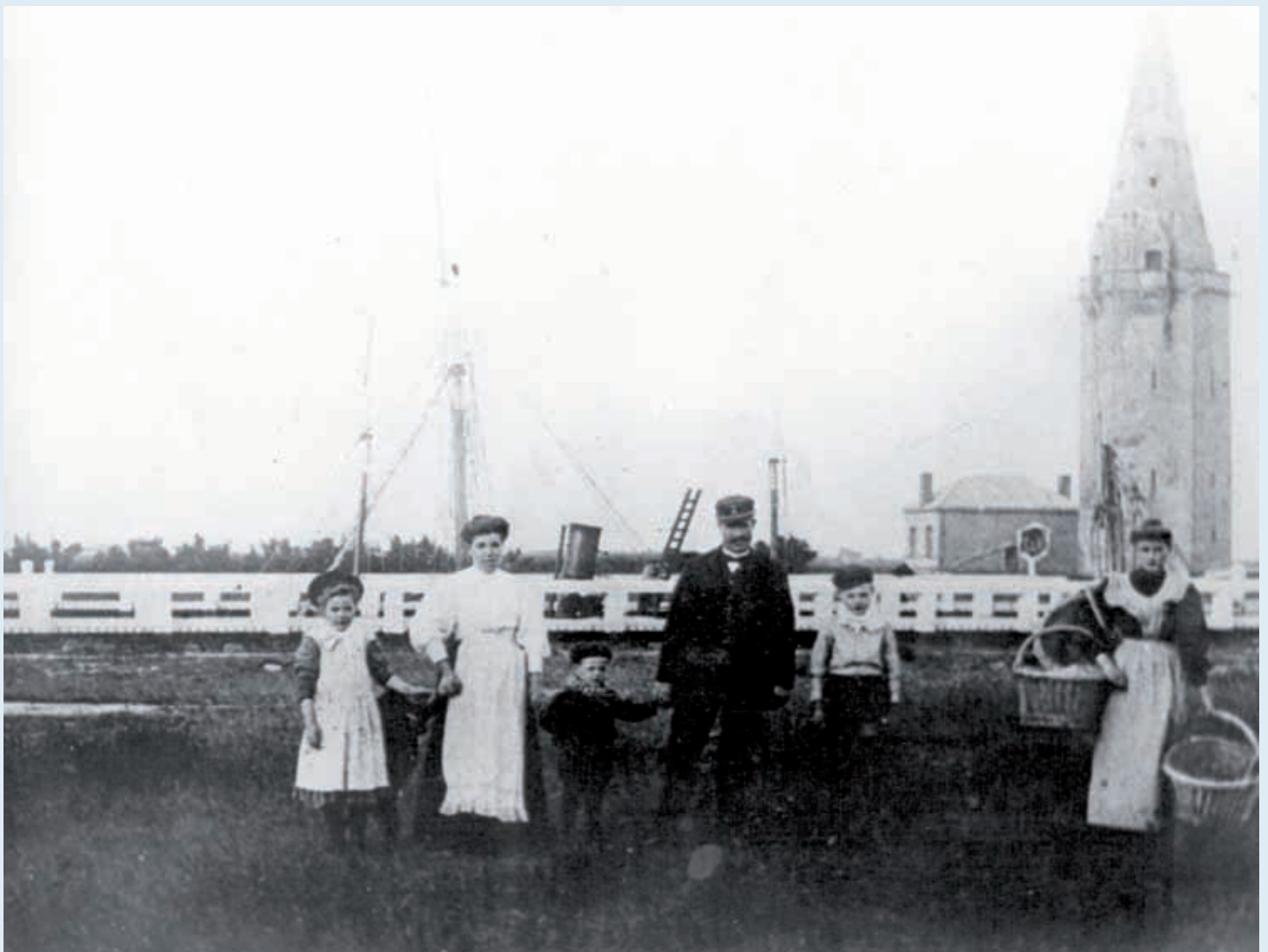
DE GROTE EN DE KLEINE VAN NIEUWPOORT

Van de vele 'vierboeten' die de Vlaamse kust ooit telde, is vooral die van Nieuwpoort in de herinnering blijven voortleven. Nieuwpoort gaat er dan ook prat op één van de alleroudste Europese 'vierboetes' op zijn grondgebied te hebben gehad. De in 1284 gebouwde 'Grote Vierboete' met zijn 30 meter hoge, zeshoekige bakstenen toren zag er enigszins uit als een stevige, vrijwel gesloten kerktoeren. De spits werd pas in 1477 toegevoegd. Op enige afstand zeewaarts van de stenen 'Grote Vier-boete' bevond zich een tweede, oorspronkelijk in hout opgetrokken vuurtoren, de 'Kleine Vierboete'. Samen vormden ze een perfecte geleidingslijn om schepen veilig door de smalle vaargeul te loodsen. De 'kleine' werd in 1415 nog heropgebouwd in steen naar het model van zijn grote broer, maar verdween uiteindelijk in het strijdgewoel aan het einde van de 18^{de} eeuw. Intussen leed ook de 'Grote Vierboete' onder het voortdurende oorlogsgeweld. Nu eens Engelsen, dan weer Spanjaarden, Nederlanders of Fransen dwongen de Nieuwpoortenaars tot herstel van de aangerichte schade. Uiteindelijk zou de toren, die in 1863 nog als monument werd geklasseerd, op 18 oktober

1914 door eigen genietroepen worden gedynamiteerd. De toren was een té mooi richtpunt voor de Duitsers, vond men. Vandaag resten nog sporen van de funderingen in het oostelijk deel van de jachthaven.

Bronnen

- Degryse, R. (1982-1983). De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust en nabijgelegen Noordzeeoevers (811-einde 16^{de} eeuw). Delen I en II. Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent. Gent: 87pp.
- Degryse, R. (1994). De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort. Een havenstad en omgeving in Westelijk Vlaanderen tot 1386: 158pp.
- De Hoon, H. (1927). L'Escaut et son embouchure. Le différend des Wielingen. Bruxelles: 56pp.
- De Soete, D. (2007). Vuurtorens langs Vlaanderens kust. Torhout: 78pp.
- Kornman, B., A. Arends & D. Dunsbergen (2000). Westerscheldemonnd 1970-2020: a morphological look into the future. Rapport RIKZ 2000.30. RIKZ, Den Haag: 30pp.
- Lanszweert, W. (s.d.). Vuurtorens en Lichtbakens, bewakers van de zee. 32pp.
- Warzée, P. (1999). De Vuurtorens van Vlaanderen: de verwaarloosden van de geschiedenis. Uitgeverij Bernard Gilson: 159pp.



■ De Grote Vierboete van Nieuwpoort in betere tijden (collectie Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke)