

Middeleeuwse vierboeten en vaar- bakens op de Vlaamse kust

Maurits COORNAERT

1. DE VROEGSTE PERIODE

In de Middeleeuwen strekte de zee kust van het graafschap Vlaanderen vanaf de monding van de Wester-Schelde (Honte) tot Grevelinge aan de monding van de Aa. Maar aangezien het graafschap Bonen (Le Boulonnais) met de steden Kales en Bonen, van 1435 tot 1477, bij het graafschap Vlaanderen behoord heeft, wenssen we de genoemde twee havensteden bij het onderhavig overzicht te betrekken. Vóór de Vlaamse kust lagen ten noorden van Brugge enkele eilanden, die de delta van de Sincfala en de Honte vormden. De voornaamste eilanden waren Wulpen en Kadzand. Op de oevers van het vasteland en de genoemde eilanden ontstonden kleinere en grotere aanlegplaatsen, waar vissers en handelaars zich vestigden. Enkele van die havens groeiden uit tot belangrijke handelssteden of vissersgemeenten (1).

Men zal zich afvragen op welke manier de Vlaamse vissers en de vreemde koopvaarders hun weg vonden op de Noordzee en de aanpalende wateren. In een diepgaande studie geeft Roger Degryse (=RD) een antwoord op de bewuste vraag (2).

Schrijver behandelt uitvoerig de middelen, die de belangrijkste aanlegplaatsen van Vlaanderen, Zeeland, Holland, Oost-Engeland en Noord-Frankrijk aanwendden om, aan hun vissers en de vreemde kooplieden, in duister weder en bij nacht, de weg naar de thuishavens of naar de handelshavens te wijzen.

R. Degryse begint zijn uitgebreid overzicht in de 9de eeuw en trekt het door tot de periode van de godsdiensttroebelen, waarin de vuurtorens en vaarbakens verwoest of vernietigd zijn.

Schrijver steunt vooral op de rechtstreekse bronnen, nl. de bewaard gebleven rekeningen van enkele Vlaamse kuststeden en andere geschreven of getekende dokumenten uit de behandelende periode. Daarbij voegt hij heelwat gegevens uit andere auteurs, die de middeleeuwse scheepsvaart op de Noordzee beschrijven.

Het weze ons toegelaten om een bespreking te wijden aan de omvangrijke studie van R. Degryse.

Wij trachten ons overzicht eerder beknopt te houden, maar tevens waken we erover dat de nuttigste feiten voor het voetlicht komen. Samen met schrijver gaan we na in welke periode de oudste Vlaamse vuurtorens verschijnen, bij welke aanlegplaatsen die stonden, hoe die opgebouwd waren, met welke middelen die onderhouden werden, en wanneer die verdwenen zijn. Bij de overtalrijke gegevens van R. Degryse voegen we enkele elementen die we reeds gepubliceerd hebben aangaande de Vierboete van Heist.

De oudste vuurtoren op de Vlaamse kust was ongetwijfeld de Odratoren bij Bonen. Overigens vernemen we uit de periode vóór 1300 heel weinig nieuws over vuurbakens in of bij de Vlaamse havens. R. Degryse vermoedt dat de Duinkerke vis-sers reeds in 1254 over een vuursignaal beschikten. Verder ontmoet schrijver vanaf 1268 "vierberghes" te Kales. Vierberghe is een omschrijving van de oudste soort lichtbakens, nl. brandstapels op een heuveltop of op een stadsmuur. Maar in 1295 bestond de vierberg op de stadsmuur te Kales al uit een ijzeren lantaarn (RD I, p.86 ; II, p.60-61).

In de 13de eeuw steeg de omvang van de westvaart, d.i. het handelsverkeer met de Franse, Spaanse en Portugese havens. Toen graaf Lodewijk Van Male in 1367 de voorrechten van de Spaanse handelaars bekrachtigde, beloofde hij de vuurbakens op de Vlaamse kust beter te doen werken : "item, que pour le sauvement des diz marchands, leurs biens et niefs, ils soient ordonnées encontre les costières de Flandres sur la mer, à Dunkerke, Neufport, Ostende, Blankenberghe, nouvelles lumières et vierbotes (3), si comme souloient estre en vieulx temps" (RD I, p.41).

Vertaling : we verordenen dat er, voor de veiligheid van bedoelde kooplieden, hun handelswaaren en schepen, op de zee-kusten van Vlaanderen, te Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge, nieuwe lichtbakens en vuurtorens zouden opgericht worden, zoals er in vroegere tijden bestonden.

R. Degryse meent dat de uitdrukking "en vieulx temps" een herinnering aan de vuurtorens van de Romeinse periode betekende. Schrijver denkt hier aan de Odratoren bij Bonen, die de Romeinen gebouwd hadden. Naar onze mening bedoelt "en vieulx temps" eenvoudigweg de vertaling van de toen gangbare uitdrukking "in ouden tyden". Met die woorden verwees men meestal naar een zaak, waarvan de herinnering enkele decennia ver in het verleden reikte. Wetwijfelener niet aan dat de genoemde vier havens reeds enkele jaren vóór 1367 elk over, één of ander vuurbaken beschikten.

R. Degryse laat verstaan dat de vermelde toezegging van graaf Lodewijk beïnvloed werd door het feit dat er op de Normandische kust al vuurtorens werkten. In 1350 deed de Franse admiraliteit een vuurbaken inrichten te Fécamp, één bij Anglesqueville (tussen Le Havre en Etretat) en één op de kaap Chef-de-Caux. Dit landpunt bevindt zich op de noordhoek van de monding van de Seine. Het vuurbaken van Caux werd in 1364 heringericht, zodat het een geschikter herkenningsteken vormde voor de handelaars, die de Seine wilden binnenvaren. De bedoelde vuurtoren verwierf later de naam Sainte-Adresse (bij Le Havre) (RD I, p.42).



2. DE ODRATOREN BIJ BONEN.

Op de kust van het graafschap Bonen stond een vuurtoren, die uit de Romeinse periode dateerde. De bedoelde streek behoorde in die tijd bij het land van de Morini. De hoofdstad van die Keltische stam was Tarvenna (Terwanen) en hun voornaamste haven heette Gesoriacum (WO, p. 1950). Die nederzetting vormde al lang vóór de veroveringstochten van Caesar (58-51 vóór Christus) een belangrijke aanlegplaats, van waaruit de schippers naar het eiland Britannia overstaken. Die haven was blijkbaar reeds vroeger bekend bij de Romeinen, want Caesar noemt deze zonder omwegen Portus Itius.

Het Woordenboek der Oudheid (WO) omschrijft Gesoriacum als volgt : " gallo-romeinse stad in het gebied van de Morini aan de Kanaalkust : thans Boulogne-sur-mer". G. Gesoriacum was waarschijnlijk de naam van de benedenstad, terwijl de bovenstad Bononia heette. Vanaf ca. 300 na Christus droegen beide stadsdelen samen de naam Bononia. Gesoriacum is zo goed als zeker identiek met Portus Itius, waar Caesar inscheepte naar Britannië. Gedurende de gehele keizertijd was het de voornaamste haven voor de overtocht van Gallië naar Britannië. Hier was ook de Classis Britannica gestationeerd; een vuurtoren werd er gebouwd door keizer Caligula (WO, p. 1196).

Feitelijk bedoelde de Latijnse term Itium de kleine kaap even ten noorden van Bonen, in de huidige gemeente Wimille. De Griekse geograaf Straboon noemt die kaap "to Ition", en Ptolemaios noemt deze "Ition akron" (RD I, p.49).

Gysseling geeft geen etymologische verklaring bij de toponiemen Gesoriacum, Bononia en Itium. Bij Boulogne-sur-mer verklaart hij: "le premier nom de la ville fut Gesoriacum". Hij identificeert Itium met Boulogne (Gyss. Top. Woord. I, 172 en 537).

Verder is het duidelijk dat enerzijds de Gallo-Romeinen de term Bononia vervormden tot Bolonia/Bologne, en anderzijds bij de Germaanse inwijkelingen de evolutie van die naam verliep tot Bonen(e)/Beunen.

Op de kaap Itium liet Caligula ca. 40 een vuurtoren bouwen. De Romeinen noemden zulke toren, "pharus", naar de Griekse term pharos. Met dit vuurbaken konden de Gallo-Romeinen gemakkelijker het scheepsverkeer met Britannia onderhouden. Het is echter niet duidelijk of de vuurtoren op Itium tot het einde van de Romeinse periode gewerkt heeft. Ook weten we niet of de Franken, die in de 5de eeuw de kusten van de latere graafschappen Vlaanderen, Bonen en Artezië bezetten, dadelijk de Romeinse vuurtoren in gebruik namen. Het is wel zeker dat de toren van Caligula overeind bleef, en verder als een vuurbaken kon dienen.

R. Degryse citeert een interessante tekst uit 811, die bewijst dat de toren bij Bonen onder het bewind van Karel de Grote als vuurbaken werkte : "Ipse (Carolus) autem interea propter classem, quam anno superiore fieri imperavit, videndam ad Bononiam civitatem maritimam, ubi eadem naves congregatae erant, accessit farumque ibi ad navigantium cursus dirigendos antiquitus constitutus restauravit, et in summitate eius nocturnum ignem accendit".

Vertaling : Ondertussen begaf Karel zich naar de havenstad Bonen om de vloot te schouwen, die hij in het voorgaande jaar deed uitrusten; daar waren de bedoelde schepen samengebracht; hij liet de vuurtoren herstellen, die daar in vroegere tijden gebouwd was om de zeevarenden de weg te wijzen, en hij deed boven op de toren een signaalvuur branden.

De vuurtoren bij Bonen verschijnt in de 10de eeuw als "Odrans farus". R; Degryse beschouwt die term als een afleiding van Odra/Odre d.i. de naam van de kaap waarop de toren en de

nabijgelegen hoeve stonden. De Flou XI, 691, ontmoet in 1084 Gotselinus de Odera, en in 1112 Gosselinus de Odre. Hij noemt Odre "eene hofstede, oud leengoed, te Wimille; eene hofstede nabij Tour d'Odre van Boulogne".

Terecht ziet R. Degryse een germaanse oorsprong in de naam van de bewuste kaap. Hij vermeldt de Oudnoorse term oddr, die een landpunt beduidt (RD I, p.52). Maar we wijzen toch op het feit dat het eerste lid van het toponiem "Odrans farus" de genetief van een persoonsnaam lijkt te zijn, en dat de oudste vorm "Oderans torre" kan geluid hebben.

De hoeve geheten Odre met de nabije toren vormde een achterleen van het Hof van Bainquetun (4). Dit leenhof bevindt zich ca. 5 km ten oosten van Bonen. Blijkbaar hadden de koningen van het Frankenrijk in de nederzetting Bagingetun (5) een leengoed gesticht, dat feodale rechten uitoefende over de omringende heerlijkheid, die in de 16de eeuw een baronie genoemd wordt. We kunnen niet achterhalen of aan het Hof van Bagingetun de leenplicht opgedragen werd, om de toren op de kaap Odre als vuurbaken in stand te houden. Het is wel zeker dat het leenhof het recht bezat om een vergoeding te eisen van de schippers, die de toren als vuurbaken gebruikten. De toren van Odre diende voor de stad Bonen als "fouier de harenghison" d.i. als vuurbaken voor de haringvisserij. Voor dit gebruik moest het stadsbestuur een jaarlijkse feodale rente voldoen aan de Baron van Baincthun. In 1565 bevestigde een vonnis dat die leenplicht bestond uit de levering van 2.000 gedroogde haringen. De rekening 1415-16 van de stad Bonen verschaft inlichtingen over het onderhoud van de vuurtoren. Twee mannen stookten het vuur, waarvoor de stad de nodige wagenvrachten hout en een hoeveelheid glei (= gedorsen tarwestro) leverde.

Het stadsbestuur verhaalde de onkosten van de vuurtoren door de stuurlieden van de haringschuiten een jaarlijkse vergoe-

ding te doen betalen. Dit vierboetegeld bedroeg 4 schellingen parisis per boot. Dit recht werd in 1415 betaald door 16 haringschuiten van Bonen en het nabije eilandje Outreau (outre eau = over het water), dat toen even ten zuiden van de stad lag. In 1563 sloeg het vierboeterecht op 16 boten van Bonen, Outreau en Le Portel (een vissersdorp tegenover Outreau). In 1570 betaalden 20 schuiten het vierboetegeld.

Aan G. Fournier ontleent R. Degryse een tekst, die ons uitlegt op welk moment de wachter van de Tour d'Odre het vuur moest ontsteken : "On allume toutes les nuicts sur le sommet (de la Tour d'Odre) un feu de charbon de terre. Celui qui en a charge, ne l'allume que lorsque la mer est parvenue au milieu de sa hauteur, et que le vaisseaux peuvent entrer. Ce feu ne dure que jusques à ce que la mer refoulant soit mitam-basse".

Vertaling : Iedere nacht doet men een steenkoolvuur branden op de top (van de toren). De bewaker ontsteekt het vuur pas wanneer de vloed de helft van zijn hoogte heeft bereikt, en de schepen kunnen binnenlopen. Het vuur brandt niet langer dan tot op het moment waarop de vloed weer voor de helft afgelopen is.

Dit citaat verschaft alvast de volgende interessante gegevens : 1. het signaalvuur brandde bij elke opkomende nachtelijke vloed ;

2. de schepen voeren alleen bij hoogwater binnen ;
3. als brandstof had de steenkool in de 16 de eeuw het hout en de stro verdrongen.

De toren van Odre, ook geheten Vieil Homme en Old Man stond op de rotswand even ten noorden van Boulogne. Het gebouw geraakte in de loop van de eeuwen zo vervallen dat het in 1644 grotendeels neerstortte. In de 18de eeuw verdween ook de rots waarop de ruïne zich bevond. Daardoor zijn er nauwelijks sporen overgebleven van de pharus van Caligula, alias Tour d'Odre (6).

3. DE TWEE VIERBOETEN VAN DUINKERKE

Zoals gezegd vermoedt R. Degryse dat de schippers van Duinkerke reeds in 1254 over een vuurbaken beschikten, omdat de stad een belasting hief op de haringschuiten en andere boten, die de haven aandeden. Verder laat de oorkonde van 1367 verstaan dat Duinkerke al één of ander vuursignaal bezat (§ 1.). Eerst de baljuwrekening van 1406 bewijst het bestaan van "le vierboete de la ville de Dunkerke". Maar R. Degryse kon geen stadsrekeningen uit de periode vóór 1500 vinden. De oudst bewaarde zijn 1519-1520 en 1536-1537 en vanaf 1548-1549 is de reeks rekeningen volledig bewaard. Die dokumenten zijn meestal in het Frans gesteld. Het rekenjaar begon gewoonlijk op 1 juli.

Rekening 1519-20 vermeldt twee vuurtorens te Duinkerke. De stad betaalde een jaarwedde aan de twee torenwachters: "payé au garde du Noordfouier, de sur icellui avoir faict du feu, quant il a esté besoing, vers la mer, pour ses gaiges et pension 12 lb.; payé à la garde du Zuudfouier, de aussy par nuyt avoir du feu, quant il a esté besoin, pour ses gaiges et pension 12 lb.".

Vertaling : 12 pd. par. wedde betaald aan de bewaker van de Noordvierboete die op de toren aan de zee kant vuur heeft gemaakt telkens wanneer het nodig was; 12 pd. wedde aan de wachter van de Zuidvierboete die ook bij nacht het vuur onderhield wanneer het nodig was (RD I, p.62).

De schrijver van de rekening bepaalt niet de gehele inhoud van de woorden "quant il a esté besoin". Maar de betekenis van dit zinnetje blijkt uit de latere rekeningen. De geciteerde tekst wekt enig vermoeden dat alleen de Zuidvierboete nachtelijke vuursignalen zou gegeven hebben. Maar de volgende rekeningen zullen bewijzen dat er op beide torens bij nacht gestookt werd. Het citaat leert ons in elk geval dat er een vuurbaken stond op de noordkant van de havenmond en

één op de zuidkant.

Enkele posten uit de rekeningen 1519-20 geven ons informatie over de brandstoffen, waarmee op de vierboten vuur werd gemaakt. Op 24 oktober 1519 betaalde de stad een achterstallige som van 10 pd. 12 s. par. aan Walrave Knibbe "pour son salaire de - à la requeste de ceulx de la loy - avoir mis en tasse 25 m(ille) et demy de royseaux à luy costé de Moergracht, pour ardre aux foiers, 1 an passé". Vertaling : als vergoeding omdat hij - op het verzoek van de wethouders - in het voorgaande boekjaar 25.500 (bundels) riet die in de Vierboeten moestengestookt worden, opgeslagen had naast de Moergracht. Dit stapelen kostte 8s. per 1.000. Verder leverde Jan Michiel 1.000 bundels stro voor 20 pd. en Jan van Caester 2.000 bundels tegen $2\frac{1}{2}$ pd. per 100.

R. Degryse deelt mee dat de twee vierboeten "in vierkant gebouwd waren en zich binnen de stadsmuur bevonden". Die twee torens behoorden aan de stad. Maar het stadsbestuur verpachtte de inkomsten die verbonden waren aan de uitoefening van het vierboeterecht. In 1519 ontving de stad 258 pd. par. vanwege Lucas Dhane, "lequel a en enferme le droit, que la ville a et fait exhiger à cause des fouyers, ung an durant", d.i. deze pachtte een jaar lang het recht, dat de stad mag opeisen omwille van de vierboeten. We komen echter niet te weten hoeveel vierboetegeld de genoemde pachter mocht heffen op elke visboot of handelsschip dat de haven binnenvoer.

In 1536-37 vergoedde de stadsontvanger 24 pd. par. "den wachters van den Noort ende Zootvierboete, van te doen bernen ende onderhouden by nachte ende ontyde (7), ten secourse van den visschers, de vieren op dezelve vierboeten, naer costume elc van hem beeden 12 lb.". Anderzijds ontving de stad 271 pd. 6 s. par. "van Hendric Baldekin, als pachter van den rechte van de vierboots, toebehoorende der stede".

Rek. 1548-49 geeft een duidelijker beeld van de taak van de vierboeters : "aux gardes des deux vierboults, pour leurs gaiges et pensions de faire et entretenir les feux de nuyt et hors heure sur le tours appelez les vierboults, au secours et sollagement des pecheurs et aultres hantans et passans les costes de la mer de Flandres, à chacune garde 30 lb. par an". Vertaling : als wedde aan de wachters van de twee vierboeten, die bij nacht&ten ontijde op de torens - geheten vierboeten - het vuur onderhouden ten dienste van de vissers en andere schippers, die regelmatig de Vlaamse kusten bezoeken, aan elke wachter 30 pd. 's jaars.

Tenslotte verschaft R. Degryse twee teksten, die bewijzen dat de bepaling "by nachte ende ontyde" vooral bedoelde, dat de vierboeters moesten het signaalvuur stoken wanneer het hoge tij bij nacht opkwam. Rek. 1557-58: 60 pd. par. "betaelt den tweek vierboulters, ven huerliedier gaigen ende sallaris, van by nachte ende ontyde de vieren up de vierboulten ghemaect ende onderhouden thebbene altyts metten hooghen watere, ten secourse van den visschers ende
 coopvaerdersscepen, varende ende passerende voorby de coste, elcken 30 lb. tsjaers".

Rek. 1559-60: betaald voor $\frac{1}{2}$ jaar, 36 pd. "aux gardes des vierboulte, ayans la charge de faire et entretenir les feux par nuyct à la marée, au secours des pecheurs et aultres navires, passant au long de la coste". Vertaling : aan de wachters van de vierboeten, op wie de taak rust om 's nachts bij hoogwater het vuur te onderhouden, ten behoeve van de vissers en andere schippers die langs de kust varen.

Vanaf 1564-65 verschijnt een afzonderlijke rubriek aangaande de aankoop van "rozeaulx pour les fosières du havre", d.i. bundels riet voor de vuurbakens van de haven. De stad betaalde niet alleen de leveringen van hoeveelheden riet,

maar vergoedde ook ieder jaar aan de twee vierboeters samen 12 pd. omwille van de aankoop van het hout, dat ze nodig hadden om zich 's nachts te verwarmen.

Rek. 1581-82 boekt 161 pd. ontvangen van Oudaert Claisone, "fermier du droict fousier, dict ballast et vierboetes, comme dernier enchérisseur, pour ung an", d.i. pachter van het vierboeterecht - tevens ballastrecht genoemd - als hoogste bieder, voor de termijn van een jaar. De pacht begon telkens op 1 januari. Hier vernemen we dat de stad ook een recht hief op de schepen, die in de haven van Duinkerke ballast inlaadden.

In 1583 trad Jan Block in dienst als bewaker van de vierboeten. Zijn jaarwedde bedroeg slechts 36 pd., zodat we vermoeden dat één van de vuurbakens buiten gebruik was. Farnese begon immers in 1579 van het zuiden uit, de Nederlanden te heroveren. Maar blijkens rek. 1579-80 werkte de haven van Duinkerke weer op volle kracht : 72 pd. aan "Jehan Blocq, garde des deux vierbouts, chargé de faire entretenir le feu par nuyct à la plaine marée, pour enseignes et marques aux pecheurs et navires marchandes, hantans le hable de ceste ville et la coste de Flandre". Uit die tekst blijkt dat Jan Block door helpers werd bijgestaan.

In december 1588 betaalde de stad 246 pd. par. aan de metsers Mark Walrave en Jakob Rycwaert "pour avoir faict la vauseure de la vierbote avec autres reparations...", d.i. die herstellingen verrichtte aan het gewelf van de vierboete en aan andere gebouwen... De herstelde vierboete wordt niet nader bepaald. Verder vermeldt rek. 1594-95 "Jehan Diers, garde des vierboetes et ayant la charge de faire et entretenir le feu de nuict à la plaine marée". Zij wedde bedroeg 12 pd. per maand.

Vervolgens schenkt R. Degryse aandacht aan de kartografische bronnen. De twee vierboeten zijn afgebeeld op de plattegronden van Duinkerke, die Jakob van Deventer ca. 1560 getekend heeft. Ze staan ook op de tekening van de haveningang van Duinkerke ca. 1590, in het werk van L. Guicciardini: " op die afbeelding ziet men onder het woord 'Vierbode' twee vierkante torengebouwen, elk zonder kap, maar met een bovenplatform, voorzien van kantelen; op deze open daken werden waarschijnlijk de nachtelijke vuren aangelegd. Hoe dan ook, in 1645 werd het rietvuur op de torens tijdelijk vervangen door een lantaarn, waarin een grote kaars brandde. Nadat de Fransen Zuid-Vlaanderen met o.m. Duinkerke veroverd hadden, werd het toezicht op de haven en de vuurtorens ont-nomen aan het stadsbestuur, en overgedragen aan de Franse admiraliteit. In juni 1676 deed de stad een poging om die overdracht ongedaan te maken. De magistraten van Duinkerke wezen op de volgende feiten: "Nous avons toujours eu, comme aussy nos prédecesseurs en office, la direction et con - duitte du droit du fanal, qui se lève sur les vaisseaux entrans et sortants le port de cette ville, pour avecq icelluy entretenir les deux tours construits par le magis - trat d'un temps immémorial, sur lesquels l'on est accous - tumé d'allumer chasque nuict le feu pour faciliter l'entrée et sortiedes vaisseaux, et la livraison des charbons à ce nécessaire".

Vertaling: Evenals diegenen die vóór ons de stad bestuurden, bezaten we steeds het beheer over het vierboeterecht, dat men heft op de schepen, die onze haven in- en uitvaren; dit recht diende om de twee torens te onderhouden, die in een ver verleden door het stadsbestuur gebouwd zijn; op die torens ontsteekt men iedere nacht een vuur, om het binnenlopen en uitvaren van de schepen te vergemakkelijken; (met dit recht bekostigt men) ook de hoeveelheden kolen die daarbij nodig zijn.

De Franse admiraliteit leverde geen enkele bijdrage, om de vierboeten van Duinkerke te herstellen. Eén van de torens geraakte zozeer vervallen dat het bouwwerk niet langer meer kon standhouden : "icelluy tour a tombé en partye avecq la ruine entière de deux maisons circumvoisines, oultre de la place, employez de tous temps à la vente de poisson, hareng frais et tous autres ...".

Vertaling : die toren is (op 17 juni 1676) gedeeltelijk neergestort en vernielde tegelijk twee aanpalende huizen; de instorting verwoestte ook het plein, dat van alle tijden dient voor de verkoop van vis, verse haring en zo meer.

R. Degryse situeert de Noordvierboete als volgt : " de op 17 juni 1676 ingestorte vuurtoren bevond zich meer bepaald op de vismarkt, d.i. nabij de Noordpoort en is blijkbaar met de Noortvierboete te vereenzelvigen". Dit vuurbaken was waarschijnlijk al vóór 1676 niet meer in gebruik. De Zuidvierboete stond bij het kasteel, dat keizer Karel in 1538 te Duinkerke deed bouwen : "ce fut proche de ce château, que l'on fit bâtir peu temps après une tour pour servir de fanal ou de signal aux vaisseaux, et que subsiste encore", zo schrijft P. Faulconnier in 1730.

Vertaling : bij dit kasteel deed men enige tijd later een toren bouwen die moest dienen als baken voor de schepen en die nu nog bestaat. Hier zien we duidelijk dat schrijver niet beseftte dat beide vierboeten reeds verscheidene jaren vóór 1538 opgericht waren.

De bewuste Zuidvierboete is na 1730 in onbruik geraakt en ca. 1758 vervangen door een nieuwe toren, die een deel van de stadsmuur uitmaakte, en die de naam Leugenaar verwierf. Die vuurtoren droeg een grote havenlantaarn en vormde de zetel van de loodsdienst. Al met al zijn de twee middeleeuwse vierboeten van Duinkerke helemaal verdwenen (8).

4. DE TWEE VIERBOETEN VAN NIEUWPOORT

De haven van de stad Nieuwpoort die ca. 1100 ontstond op de linkerhoek van de IJzermonding (W.Vl. Arch. 1985, p.5) beschikte over twee vierboeten. Die torens bevonden zich buiten de middeleeuwse stadsmuur op het uiteinde van de toenmalige zeedijk. Volgens de kroniek uit 1680 zouden de twee vuurbakens op het bevel van graaf Gwijde in 1284 opgericht zijn. Er is echter geen dokument bewaard, dat die stelling bevestigt. Men kan wel vermoeden dat er vóór 1300 althans één vierboete stond, daar een rekening uit 1302 een persoon te Nieuwpoort situeert die Jan de Vierboetere heette.

Hoe dan ook, de twee vierboeten worden voor het eerst uitdrukkelijk vermeld in 1307. Die torens behoorden aan de stad. De ene was hoger opgebouwd dan de andere. De ene vierboete bestond tot 1414 uit een houten konstruktie. R. Degryse noemt die toren de Kleine Vierboete en hij meent dat de Grote Vierboete vanaf het begin een stenen bouwwerk vormde. Schrijver kan de konstruktie, het onderhoud en het herstel van de twee torens uitgebreid beschrijven omdat hij vanaf 1389-90 beschikt over de nagenoeg volledige reeks van de Nieuwpoortse stadsrekeningen.

De houten vierboete die de Engelsen in 1383 vernielden, werd in 1389 afgebroken. Vervolgens bouwde de stad een totaal nieuwe vuurbaken dat meer dan 200 pd. par. kostte. Die toren wordt gesitueerd in de buurt van de "Yde", een strandkreek even te noordwesten van Nieuwpoort, die een aanlegplaats begon te vormen (9). De Kleine Vierboete stond ietwat dichterbij de IJzermond dan de Grote Vierboete, ook geheten de "stenin Vierboete". De rekening 1 maart 1389 - 2/2/1390 bevat posten, die aanduiden op welke dagen de twee vierboeters de signaalvuren deden branden, d.i. "boetene":

1. (betaald aan) "Lem den Corencoper ende sinen gheselle, beede 9 ghehele weken ende begonste den 20 sten dach van september , 3 lb. beede de weke, gheloopt 27 lb."; die twee mannen werkten van 20 september tot 21 november d.w.z. in het eigenlijke haringseizoen en verdienden samen 3 pd. par. week, d.i. 51 d. per man en per nacht;
2. 2 pd. "den vorseide Lem ende sinen gheselle, van vier nachten te boetene voor de vorseide dach", d.i. vóór 20 september; 60 d. per man en per nacht ;
3. 12 s. "den vorseiden, ene nacht te boetene, als de Fransche wine in camen" ; 72 d. per man en per nacht ; de rekening vermeldt niet de dag waarop de schepen met Franse wijnen uit La Rochelle aankwamen.

Rek. 1391-92 boekt het loon van de vierboeters voor hun dienst van 14 augustus tot 31 december 1391 : 44 pd. "den vierboeters, van te boetene , in beeden vierboeten ... 20 weken van beeden, 44s. de weke", d.i. 35 d. per man en per nacht. Van 1 januari tot 2 februari 1392 werden de vuren onderhouden door twee "vierboetichen"(10) : 7 pd. 12 s. betaald "Griele Eggaerds ende harer gheselneide ... beede 38 s. de weke" , d.i. 32 d. per persoon en per nacht. In het rekenjaar 2/2/1392-93 verdienden ze verder samen 38 s. per week. "van boetene up de twee vierboeten". Anderzijds verpachtte de stad het vierboeterecht aan de meestbiedende. Rek. 1392-1393 boekt " t prouffyt van den vierboeten cochte Jhan de Coopman, de backer, 40 lb., 6 waerf (= maal) verhoghet, gheloopt 41 lb. 4 s."

Rek. 1393-94 noteert de volgende vierboeters en hun loon : (betaald) "Lem den Corencoper ende Heyne Michiele, van beeden vierboeten te houdene ende te boetene up haerlieders cost, 1 jaer lanc ghedurende, daerof zy hebben moeten ondert ende 38 pont", d.i. 11 $\frac{1}{4}$ pd. par. per maand. In 1399 ontvingen de genoemde vierboeters samen slechts 36 pd. per jaar.

Maar R. Degryse wijst erop dat ze daarbij nog vergoed werden om de aangekochte bundels stro en riet te stapelen, en dat ze op de visboten en de handelsschepen het vierboetegeld mochten heffen. Hieronder publiceren wij het tarief van het bewuste vierboeterecht.

De uitgaven voor glei en stro beliepen in 1395 96 pd., in 1396 118 pd. en in 1397 112 pd., in 1398 142 pd. Ca. 1400 werd het glei als brandstof meer en meer verdrongen door het goedkopere riet. In rek. 1397-38 verschijnt het "riethuus", de loods waarin de voorraad riet opgeborgen werd. De stad liet dit houten gebouw in 1406 afbreken, en vervangen door een stenen riethuis dat met glei bedekt werd. Vanaf 1422-23 last men een afzonderlijke rubriek in voor de uitgaven "van cuupwerke" (11), gluey ende stroy". Overigens speciëeren de stadrekeningen niet alleen de aankopen van brandstof maar ook de werken die door metsers, timmerlieden, smeden en dekkers aan de vierboeten verricht werden.

De houten vierboete brandde in 1413 grotendeels uit. Het vernielde vuurbaken werd tijdelijk vervangen door een grote lantaarn : 5pd. 12 s. betaald aan "Hughe Pieterszonen, lanternemakere, omme te makene de hoornen van eenre groter lanterne, omme in ghebreke van eenre houtinre vierboete, die verbrand es, meide met kersen ter zeeward te lichtene"; 32 pd. "Frans Willarde, van 200 ende 56 pond groter kersen verbarrent in de lanterne bi der vierboete, omme meide ter zeeward te lichtenen ende, metsgarders der vierboete, nachts t gat van der havenen te bewisene; coste elc pond 2 s. 6 d."; 36 pd. "Jan Eyverarde, Jan Ghise ende Joosinen, vanden vierboeten dit jaer te doene lichten ter zeeward nachts, ende de lanterne dierghelike" (rek. 1413-14).

In april 1414 pakte men de bouw van nieuwe vierboete aan. De stad verschaftte de nodige materialen o.m. 30.000 bakstenen. Een deel van die stenen kwam voort uit de huizen van het verlaten dorp "ter Yde". Op het nieuwe vuurbaken timmerde men een dak, dat met schaliëngedekt werd. De stad betaalde 4 pd. "Ryquaerd Biesen, van scailgen gheorbord ter uterster vierboete". De bepaling "uterst" bedoelt hier de bewuste toren, van de stad uit gezien, die op de zeedijk de verste positie innam. Overigens werden voortaan de termen "stenine vierboete" en "houtine vierboete" verwaarloosd. De rek. 1426-27 vermeldt tegelijk de reeds lang bestaande "grote vierbote", en de nieuwe gebouwde "cle-
ne vierboete".

Uit de stadsrekeningen citeert R. Degryse vele posten, die slaan op het onderhoud en het herstel van de vierboeten. We ontmoeten allerlei details over de geleverde werken, de gebruikte materialen en de uitrusting van de vuurtorens. Onderwijl vernemen we de toen gangbare termen voor veelsoortig gerief. Schrijver vermeldt de bakstenen waarmee men in 1414 de Kleine Vierboete heropbouwde. Jammer genoeg brengt hij niet de originele versie van de posten, waarin aangekochte stenen geboekt staan en weten we niet met welke termen men de Nieuwpoortse bakstenen ca. 1410 aanduidde.

In onze studie "Zeven eeuwen stenen bakken in het Brugse Vrije" (WR ,p. 293-351) hebben we heel wat aandacht besteed aan de steenbakkerij en de aldaar gebruikte terminologie. Een gebakken steen werd in de 13de en 14de eeuw aangeduid met de termen "quareelteghele, quareele, teghele" (WR ,p. 293-308). In het Brugse Vrije verschijnt ca.1410 de term "maets(e)teghele" (p.321), ca. 1440 "maeds(e)steenen" en gewoon "steenen" (p.329), even vóór 1500 de term "brycke" (p.336), kort daarop "brycsteen" (p.338), in de 17de eeuw de "mouffe", de "mouffesteen" en de "careelsteen" (p.340).

We wisten reeds dat in de polders rond Nieuwpoort de steenbakkerij al vroeg beoefend werd. Dank zij R. Degryse vernemen we nu ook dat de terminologie van de middeleeuwse baksteen in het Nieuwpoortse vlugger evolueerde dan in het Brugse. Die ontwikkeling blijkt uit een vijftal posten die schrijver uit de Nieuwpoortse stadsrekeningen haalt. Rek. 1421-22 : een groot aantal "ghebacken steenen" gekocht ; 1422-23 : "3.250 steenen verdaen ten werke ende orbore van der vierbote"; 1430-31: aantallen "ghebacken steenen"; 1432-33 : "ghebacken steenen "; 1475-76 : een last (12) "bacsteenen gekocht om tmaken vanden nieuwen cappen van beede de vierboeten". We missen echter de verdere evolutie van de terminologie van de Nieuwpoortse bakstenen.

In zijn studie vermeldt R. Degryse verscheidenen Nieuwpoortse vierboeters, en het bedrag van hun jaar-en maandwedde. Schrijver besteedt ook veel aandacht aan het onderhoud van de vierboeten en hun signaalvuren. Om de onkosten van dit alles te kunnen betalen, hief de stad een recht op de vaartuigen, die van het licht van de vuurbakens gebruik maakten. R. Degryse vond het tarief dat de stuurlieden per reis vóór hun afvaart moesten betalen. Schrijver vat dit reglement kort samen. Maar ten behoeve van de lezers wensen we toch de tekst te publiceren, zoals deze ca. 1425 in het keurboek van Nieuwpoort geregistreerd stond.

RAB, Fonds Nieuwpoort nr. 445, Keurboek 15de eeuw, f° 71vo: "Den loon vanden vierboeters".

"Eerst dat de coopvaerders den vierboeters gheven zullen, van elken yking last, 8d. par.; de pleyten, van elker reyse, 4s. par.; zullen hebben eenen cocghescepe 3 s.; van jampelboots ende cleene pleyten 3s.; van 1 jampelbote met 1 balke of zonder balke 2 s.; van 1 yking met windaze 2 s.; van yking zonder windaes ende vereboots 12 d.; van eenen corfscepe, van elker reyse, C (=100) harincx of

9 s. par.; van elken andren harincscepen, benoorden varende binne de harinctyd, C harincx of 8 s. par.; van elken slabbote binden harinctyd 5 s. par.; van allen andren scepen varende ter cleenre neringhe, van elken scepe binne elke theilt, 3 s. par."

Het bovenstaand reglement zet de eigenlijke handelsschepen voorop. Deze betaalden een vierboetegeld van $\frac{2}{3}$ s. per ijkinglast, d.w.z. in verhouding tot het laadvermogen. Dit laatste werd berekend volgens het aantal geijkte lasten dat een schip kon dragen. Gilliodts kent niet het laadvermogen van die term, maar verklaart terecht: een "ykinghe" is een "sorte de bateau d'intérieur" (13). Een betwisting aangaande het vaarverkeer op de Ieperleet B, die strekte van Nieuwdamme aan de Ijzer tot de Overdrag van Schipstale bij Brugge, verschaft ons een duidelijker inzicht in de term ijkinglast.

In 1416 gold het volgend tarief voor boten die geladen door de Speie bij Hannebecx Brug (14) passeerden : 2 s. par. "van eenen scepe gheladen met eenre ykinge last"; 1 s. "van eenen scepe met eenre halver ykinghe last, dat twee mesbanken heift", Maar tengevolge van een betwisting werd in 1432 de bedding van de Ieperleet B. zoveel vernauwd "dat gheen ykinghe scepen daer duere varen en souden moghen". Tenslotte beval Filips de Goede toch de hindernissen uit de waterloop te halen. De vaart was weer vrij voor "les bateaulx appelez ykinghes, houtheemers et autres portans la charge de six tonneaux de vin ou audessous", d.i. de boten geheten ijkingen, houtemers (15), en andere die minstens de last van 6 tonnen wijn kunnen dragen. Het ziet er dus naar uit dat een geijkte last een vermogen van 6 ton vertegenwoordigde (STP, p.49-59).

Het reglement van het vierboeterecht van Nieuwpoort somt vervolgens de kleinere vrachtboten op. Die werden belast per reis :

1. een pleite "vrachtschip met platte bodem", 4 s.
(Verwijs-Verdam VI, p.464) ;
2. een kogge "een breed , plat rond schip, ook als koopvaardijschip gebruikt", 3 s. (ibid. III, 1677) ;
3. een jampelboot ofwel een kleine pleite, 3 s. ;
4. een jampelboot met slechts één ofwel geen balk, 2 s. ; (16)
5. een boot van 1 geijkte last, met een windas (om vrachten te laden), 2 s. ;
6. een boot van 1 geijkte last zonder windas, ofwel een veerboot, 1 s.

In de derde kategorie vinden we de verschillende haringvangers. Een korver was een boot die verse haring in korven aan wal bracht. Zulk vaartuig moest per reis 100 haringen leveren of 9 s. betalen. De andere haringschuiten werden alleen tijdens de eigenlijke haringperiode belast. Dit seizoen -geheten de haringteelt - liep van 24 augustus tot 1 november.

"Benoorden" beduidt hier : langs de oostkust van Engeland en Schotland (HE, p.97). Op een gewoon haring schip hief men 100 haringen of 8 s. ; op kleinere schuiten, geheten de slabboten 5s. (17); op alle andere boten die gedurende de teelt alleen de kustvisserij beoefenden, 3 s. (18).

Hierboven brachten we de naam van enkele personen, die de signaalvuren onderhielden. R. Degryse leert ons verder nog meer vierboeters kennen. In 1426 werd een jaarwedde van 48 pd. par. betaald aan "Jan Blompot ende sinen gheselle, van den vierboeten te verwaerne ende te boetene"; in 1444 48 pd. aan "Jan de Wale,

vierboeter van den vierboeten" ; in 1458 40 pd. aan "Clais Everaerd ende Lauwers Ghys, vierboeters". Maar in 1475 blijkt dat de vierboeters een bijkomende jaarwedde van 24 s. par. trokken omdat ze ook het toezicht hielden op de bakens , die op de dammen bij de ingang van de haven stonden.

Rek. 1475-76 : (betaald aan) "Jan Baert ende Lammin Oudegod, onthouden vierboeters ... omme de vierboeten te bewaeren ende daer inne bi nachte te vieren ende te boeten, omme welvaert ende kennesse (= als vaarbaken) van den varende coopman ende visschers ter zee , te wedden elc van 20 lb. par. sjaers, hier ghevallende uitgaende lauwe 75 (= 31 jan. 1476) ; van den boomen (19) teekenen ende bakenen teynden der haven ende up de veldammen (20) te stellen ende tonderhouden, 24 s. elcx jaers, hier van desen jare betaelt 24 s."

Rek. 1547-48 : (betaald aan) "Joos Vos ende Jacop Boeyer onderhouden vierboeters, te wedde van 20 lb. parisistjsjaers, ende vande baeckens up de haven te stellen 24 s. par. tsjaers. vallende telcker Lichtmesse; es hier over Lichtmesse 47 (= 2 feb. 1548) betaelt 41 lb. 4 s."

Rek. 1552-53 boekt de vierboeters Passchier Gillis en Jakob Blok, met idem jaarwedde. Rek. 1563-64 ; (betaald aan "Passchier Gillis ende Jan Vos, vierboeters, te wedde van 20 lb. par. tsjaers ende voor stapelen van den ryde elck thien pond par. ende voor de bareelen up havene te legghen elck 24 s. par. , comp tsaemen 62 lb.8s. par." ; De bedoelde bareelen waren de in 1475 vermelde slagbomen.

Een tekst uit 1579 laat horen dat aan de vierboeters de bijkomende opdracht toevertrouwd was, om de inhoud van de aankomende vaartuigen te kontroleren. Voor die bij-

zondere taak kregen elk 3 pd. 1 s. par.: "Jan Wafere ende ..., vierboeters deser stede zyn anghenomen by die van der wet, omme wachte thoudene up dhavene deser stede, ende alle ghetyde hemlieden te employeren omme te ondersouckene de scepen die zouden moghen voor het landt ligghen omme alhier te arriveren ende oock zo verre zy eenighe scepen bevonden ter leegh water ghehanckert dezelve met haerlieder boot an te gane ende besouckene, daerof goede cheyne (= sein) up haerlieder boot te houdene ende ghevene an de naeste vierboete, alst noodt waere, de welcke oock daeran gaede slaen zullen, dewelcke daerof voort adverteren zullen de wachte in de stede met een uptreckende lanteerne, daer(aen) een mast diezelve up ende neder laeten".

Op 1 oktober 1591 werden "gheaccepteert voor vierboeters Jan Willaert ende Maertin de Vos" tegen een jaarwedde van elk 48 pd. par. Ze kregen tevens de taak om "den coopman alhier arriveerende waer te nemen ende tassissteeren in den noodt", d.w.z. helpen de haven binnenloodsen. In juni 1593 "es gheaugmenteert de gaige van Jan Willaert ende Gillis Aernoult, vierboeters, elck van twee pond groote tsjaers, commende elcken jaeren 8 pd. grooten, ende hebben beloofd twee jaeren alhier te dienen, ende zullen heuren woonste houden up de vierboeten, die in refectie ghestelt zynde". Dit citaat is blijkbaar het vroegste dat ons mededeelt dat de vierboeters in hun torens moesten wonen.

R. Degryse wijst erop dat de daken van de twee vuurtorens in 1475 tot naalden uitgebouwd werden en dat "beide Nieuwpoortse bakens elk het architectonisch voorkomen verkregen dat ze tot in de 18de eeuw zouden blijven behouden. De Grote vierboete werd in 1591 door brand

geteisterd, maar daarna helemaal hersteld.

In 1613 moest de Kleine Vierboete heropgeknapt worden. Dit vuurbaken maakte toen reeds ca. 20 jaren deel uit van een klein fort dat "de Vierboete" genoemd werd. De Kleine Vierboete werd in 1716 volledig herbouwd tot een achthoekige toren. In 1794 hebben de binnenvallende Franse troepen het fort Vierboete zo hevig beschoten dat de daar staande "kleine viertorre" zwaar gehavend werd. Dit feit betekende het einde van de Kleine Vierboete.

Ook de "grote viertorre" leed enige schade bij het Franse bombardement. In 1858 liet de Belgische regering deze vuurtoren restaureren en zijn verlichtingsstelsel verbeteren. Op de afgeknotte spits werd een grote olielantaarn geplaatst, die van 1863 tot 1885 als vuurbaken diende. In 1892 heeft men de top van de naald in zijn oorspronkelijke vorm hersteld. De Grote Vierboete bleef bestaan als de enige middeleeuwse vuurtoren op de Vlaamse kust. "Het mag dan ook spijtig genoemd worden dat deze merkwaardige vuurboet bij het begin van de eerste wereldoorlog werd verwoest", zo besluit R. Degryse zijn overzicht van de Nieuwpoortse vierboeten (21).



5. DE VIERBOETE VAN OOSTENDE

Het middeleeuwse vuurbaken van Oostende wordt niet vroeger vermeld dan in 1367 (par.7.). Toch mag men aannemen dat de schippers van Oostende evenals die van Nieuwpoort, Duinkerke en Blankenberge, reeds vóór 1300 over één of ander signaalvuur beschikten. Maar de vroegste uitdrukkelijke attestatie van de Vierboete stamt uit de stadsrekening 1406-07 : een verzoek van het stadsbestuur "omme ghedolven te hebben den waterganc van de vierboete westwaerd". Verder boekt rek. 1407-08 het verzoek van de stad om ook "den krync (= bocht) van den vliete, die leghet biden vierboete" te laten herdelven.

De bedoelde vierboete was een houten bouwwerk, dat op de duinen even ten westen van de stad stond. Daar bevond zich dus de aanlegplaats van de Oostendse vissers. (RD II, p. 46-47). De geciteerde "waterganc" was de St-Katarinawatergang, die Oostende verbond met de Hoofdwatergang van de watering Woutermans Ambacht (=WA). De vermelde Vliet was - zo meent ook R. Degryse - de later zogenoemde Havenvliet (op die plaats ligt nu het Leopoldpark).

Die kleinere waterloop was een zijtak van de St-Katarinawatergang die tot bij de vierboete liep. Wanneer Oostende in 1407 wenste dat de bewuste twee waterlopen door WA zouden geruimd worden, dan was het omdat deze dienden als vaarweg naar het binnenland.

Reeds in 1285 verzocht Oostende dat WA de St-Katarinawatergang, ook geheten Terstreepvliet, zou verbreden en verdiepen, zodat die waterloop als schipvaart kon dienen. Het bedoelde traject werd vervolgens gekanaliseerd en verwierf geleidelijk de naam Oostendse Watergang. Het eindpunt van die vaarweg lag bij het zuidoende van de huidige Kapellestraat. Maar enkele jaren vóór 1407 werd

ook de vermelde Vliet gekanaliseerd. Vanaf dit moment - en wellicht al jaren voordien - werden de uit de zee aangevoerde goederen gelost op het strand bij de Vierboete, en daarna overgeladen op kleinere vaartuigen die in de Vliet lagen te wachten. De boten voeren vervolgens op de Oostendse Watergang, de Hoofdwatgang van WA en de Ieperleet B naar Brugge en het Zwin ofwel naar de steden van het Westland (22).

De Vierboete van Oostende werd in 1422 zwaar door brand beschadigd. Het stadsbestuur deed dadelijk het verkoolde puin ruimen en het vuurbaken herstellen "omme dat noot was ende harincteilt voor handen was". In 1445 kregen de Oostendenaren de vergunning om een havenkom aan te leggen zodat de boten niet langer meer op het strand moesten aanleggen. Het graafwerk werd al gauw aangepakt en op 18 oktober 1446 voeren de eerste haringschuiten de schuilhaven binnen. De inplanting van de havenkom was zodanig berekend dat de Vierboete zich op de westzijde van de toegangseul bevond.

De stad maakte van de aanleg gebruik, om de verbinding met het binnenland te vergemakkelijken. In 1447 besloot men een 'verlaet' (= sluis) te maken, dat zou "ligghen westwaerts van der havens tot bi den vierbote". Terecht stipt R. Degryse aan dat hier de later zogenoemde "westspoye" bedoeld wordt. Die sluis stond in de zuidwesthoek van de havenkom en gaf toegang tot de Vliet (=Havenvliet). Vanaf ca. 1450 konden kleinere vrachtschepen, van zee uit, door de Westpeie van Oostende versassen en verder varen in de Oostendse Watergang tot de Noordspeie. Daar versasten ze naar de Hoofdwatgang. Op die waterloop voeren ze naar de Overdrag bij Snaaskerke die de boten naar de Ieperleet B overbracht. (HE, p. 86-88).

De Vierboete werd niet rechtstreeks door het stadsbestuur, maar onrechtstreeks door een afzonderlijke instantie beheerd. Dit beheer was in handen van "vierboetmeesters", ook geheten "officiers". Een klerk maakte de jaarlijkse rekening van de inkomsten en de uitgaven. De inkomsten kwamen voort uit het vierboetegeld. De onkosten omvatten het onderhoud van het signaalvuur, het herstel van het gebouw en het loon van de vierboeter. De beheerders van de Vierboete stonden op hetzelfde peil als dit van andere openbare instanties in de stadsgemeenschap.

Uit de stadsrekening 1428-29 excerpeert R. Degryse een post die de positie van de vierboetmeesters weerspiegelt : (op 19 mei 1428) "waren vernieut dofficiers van der helegher kerke (= kerkmeesters) van der dissche (= dismeesters), van den ghasthuse ende van der vierboete ende haerlieder clercken ende dezelve ghedaen ee den ghelyc dat ghecustumert es (= zoals gewoonlijk)... zo waren ghehoort de rekeninghe van de dissche, van den ghasthuse ende van der vierboete van deser zelve jaerschaere, ende ter zelve tyd zo was verteirt biden heere, wet (= schepenen), dischmeesters, vierboetmeesters ende voechden van den ghasthuse ende haerlieder clercken... 4 lb."

Het is duidelijk dat het ambt van de meesters en de klerken van de vermelde instanties elk jaar moesten "verniet" worden, dat die personen dan weer beëdigd werden en dat de schepenen tegelijk de rekeningen hoorden.

In de oorlog die de stad Brugge en het Brugse Vrije van 1488 tot 1492 voerden tegen aartshertog Maximiliaan kreeg de stad Oostende het hard te verduren. Waarschijnlijk heeft ook de Vierboete schade geleden (23). Maar vanaf 1492 konden de Oostendenaren het herstel van hun stad en haven aanvatten. De Vierboete werd weer in orde gebracht. De stadsrekening 1493-94 vermeldt voor het eerst

weer dat de schepenen "de rekeninghe van der vierboete ghehoort" hebben. Maar uit het feit dat de vierboetemeesters niet meer in de rekening voorkomen, moeten we afleiden dat de stad het beheer over de Vierboete overgenomen had.

Voortaan betaalde de stad zelf de wedde van de vierboeter. Rek. 1494 95: "betaelt Adriaen Maech, vierboetere, van de vierboete bewaert thebbene 37 nachten, te 5 s. par. elken nacht, comt 9 lb. 5 s." Verder blijkt dat de Vierboete tijdens de herstelperiode ca. 1492 in steen herbouwd was. Rek. 1487 98: "betaelt Cornelis de Wroede, maetsenare, van dat hy maetse an die vierboete", 3 pd. 12 s.; 1498-99 "betaelt Adriaen Vinckedey, vierboetere, ter cause van zyn aerbeide, 24 s."; 1502-03: drie metsers betaald, "van ghemetst te hebbene de vierboete".

Het onderhoud van het vuur, van de toren en van de aangrenzende zeewering kostte veel geld. Men had zeer veel glei nodig om de buitenberm met krammatten te beschermen (24). Maar de stad zuiverde de tekorten aan. Daar de uitgaven meestal globaal geboekt werden, verneemt R. Degryse weinig details over de aard van de omvang van de gekochte brandstoffen. In de 1^o helft van de 16de eeuw werd het signaalvuur vooral met riet gestookt. We citeren een post uit rek. 1518-19: 5pd. aan Laureins Zeghers "ter cause van triet van de voornoemde vierboete in zyn schuere zekeren langhen tyt ghelegghen". Maar uit rek. 1562-63 blijkt dat men in de Vierboete ook met glei stookte.

Het stadsbestuur zocht naar nieuwe bronnen van inkomsten om de zware onkosten van de Vierboete te bestrijden. Op 5 maart 1540 "was ghedeputeert Jan du Moullin, pencionaris (= raadsheer), te reysen ter Nieupoort ende Duncerkckke, omme te weten wat recht dat men aldaer exhigierde

ter cause van der vierboete ende ballaste". We zagen reeds dat de stad Duinkerke in haar haven een ballastrecht hief (par.3). R. Degryse vond echter geen enkele aanduiding dat ook te Oostende het ballastgeld ingesteld werd. In 1564 werd de functie van "clerc ende ontfangher van der vierboete" afgeschaft. Men voegde de "administratie van der vierboete van deser stede" bij die van de stadsontvanger. Deze laatste kreeg voor die bijkomende taak een jaarwedde van 12 pd. par.

Tegelijk besloot men dat het vierboeterecht niet meer moest gehoffen worden op elk vaartuig afzonderlijk, maar op alle netten die tijdens de haringteelt in zee meegevoerd werden. Dit vierboeterecht bedroeg 1 s. par. per net. Het moest niet betaald worden door de stuurman maar door de waard van de uitgerede boot (25). Rek. 1564-65 omschrijft die nieuwe manier van heffen als volgt : "ontfanck van trecht van de vierboete binnen deser stede, ter cause dat elck weerdt over zyne visschers jaerlicx gheeft ende betaelt telcken kersmesse, omme het onderhouden ende bedienen van dezelve vierboete voor huerlieder schepen, ter harincteelt by nachte uut ende in commende, eene groote van eck net, dat ter voornoemde teelt tzeewaerts gaet.

Rek. 1564-65 somt 32 waarden op, die elk voor een genoemd aantal netten het vierboetegeld betaalden; dit recht bracht 98 pd. 7 s. par. op; in de haringteelt van 1564 gebruikte men samen 1967 haringnetten. R. Degryse geeft nog de volgende cijfers : in 1566, 36 waarden, 2144 netten, 107 pd. 2 s.; in 1567 38 waarden, 2206 netten, 110 pd. 6s.; in 1568 36 waarden, 1926 netten, 96 pd. 6 s.. In 1565 ontmoeten we "Adriaen de Clercq, als bediener van de vierboete"; met een jaarwedde van 36 pd. Rek 1574-75 laat horen dat de periode waarin het signaalvuur moest branden, liep van 1 september tot de volgende Paasdag : "dies en compt tbedienen maer inne telckent septembre als de visschers gaen

vaeren ter haryncteelt, ende gheduert tot paesschen daer -
naer dat hy boeten moet alle nachtghetyde om de schepen
alsdan uut ende invarende".

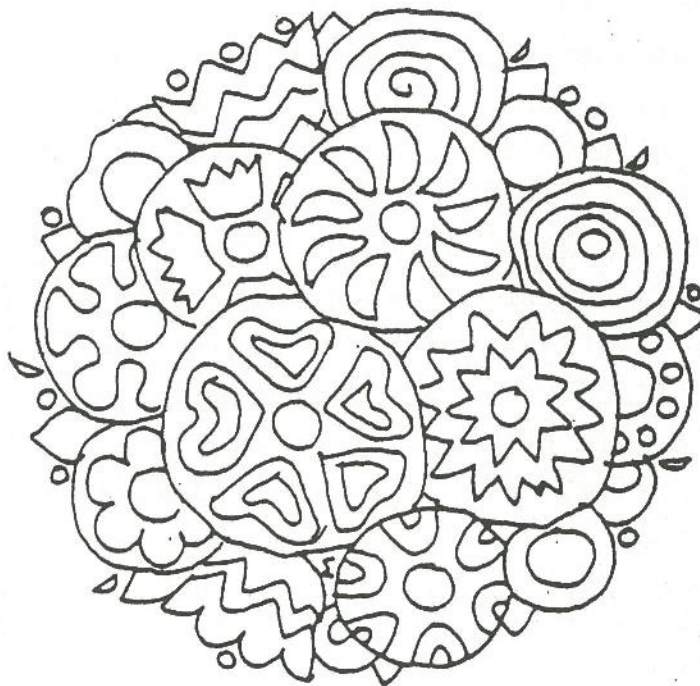
Verder ontbreken de stadsrekeningen van 1581 tot 1605,
zodat R. Degryse niet kan nagaan wat er, precies in de
troebele periode 1583-1604, met de Vierboete is gebeurd.
Toen Farnese op het punt stond om het Brugse Vrije hele-
maal onder de voet te lopen, besloten de Calvinisten
stand te houden in de verschanste kuststeden Oostende
en Sluis. De garnizoenen van beide plaatsen verdedigden
zich door de taktiek van de inundatie. De Sluizenaren
staken even ten zuiden van hun stad de dijk van het Zwin
door (WR, p. 97) en de Oostendenaren openden de zee-
wering even ten oosten van hun stad (26).

R. Degryse citeert de Nieuwpoorse auteur Jakob Marchant
die de vierboeten van Oostende, Blankenberge en Heist
beschrijft zoals die ca. 1590 bestonden : "Pharum ostentat
sive turriculam lapideam, ex qua ad regendos navium cur-
sus et praecavenda vada, ignes ex arundine stipulave noctu
emicant, quandiu maris fervor allabitur; quales etiam
Ostendea, Blancobergae, pagogue Heisto conspiciuntur;
quae extra oppida sunt et vierboute, ab accensis ex
arundine aut stipula flammis, appellantur".

We vertalen de passage als volgt : men ziet een pharus,
d.i. een stenen torentje; vandaaruit zendt men bij nacht,
zolang het hoogwater opsteekt, vuursignalen uit, die met
riet of stro gestookt worden, om de koers van de schepen
te richten en deze te waarschuwen voor de ondiepten; zulke
torens bemerkt men ook te Oostende, Blankenberge en in
de parochie Heist; ze staan buiten de bebouwde kom, en
worden vierboeten genoemd, omdat de vuren branden met
riet of stro.

Verder kunnen we moeilijk geloven dat de Oostendse Vierboete het beleg van 1601-1604 heeft overleefd, vooral omdat de aanval op de stad van het westen uit gekomen is. De havenkom van 1446 werd opgeheven. De geul die zich vanaf 1583 op de oostzijde van de stad gevormd had, diende voortaan als aanlegplaats. De ingang van die nieuwe haven werd aangewezen door middel van twee lantaarns. Ca.1650 begon de stad een loods-, vuur- en kaaigeld te heffen, dat 16 s. par. per last bedroeg.

Hoewel de havensignalisatie niet voldeed, werd toch **eerst** in 1772 een nieuwe stenen vuurtoren gebouwd. Deze stond op de buitenbastion op de westzijde van de haveningang. Het signaalvuur werd eerst gestookt met steenkool en later met olie. De bedoelde vuurtoren werd de Vlaggestok genoemd, omdat op de top ervan steeds een vlag wapperde en "was de eerste in de reeks van vier dergelijke gebouwen, die telkens met steeds modernere apparatuur elkaar tot heden te Oostende zouden opvolgen".



6. DE VIERBOETE VAN BLANKENBERGE

Voordat we de geschiedenis van het genoemde vuurbaken aanvatten, weiden we even uit over de oudste topografie van de stad Blankenberge. In de vroege Middeleeuwen vormde de Vlaamse kustvlakte een uitgestrekt schorre-land, dat uit verscheidene schapeweiden bestond. De schorreweide in de sektor rond het later Blankenberge heette Scharphout. Toen ca. 960 de dijklijn Gentele (= Blankenbergse dijk) - Evendijk A - Zidelingse opgeworpen werd, viel Scharphout nog buiten de indijking. Maar die schapeweide werd enkele jaren later gewonnen door twee dijken, die later de West- en de Oostdijk van Blankenberge heten. Binnen het poldertje van de Oostdijk gingen enkele vissers wonen. Hun dorp kreeg de naam Scharphout (27).

Aan de oostzijde van de Gentele werd ca. 1040 de Evendijk B aangelegd. Binnen die dijk ontstond ca. 1070 de parochie Uitkerke. Enkele decennia later won men de strook schorreland, die overbleef ten oosten van Scharphout en ten noorden van Uitkerke. Die landwinning vormde de Oudemaarspolder. We wijzen erop dat de zeekering van die polder, en van de boven bedoelde twee kleinere polders, 100 tot 150 m. noorde lijker lag dan de huidige grens van het vasteland. Overigens maakte Scharphout toen nog een deel van de parochie Uitkerke uit. (Uitk. p. 29 - 32).

Het groeiende vissersdorp Scharphout werd genomen als het centrum van een nieuwe parochie, waar men een kerk ter ere van O.-L.-Vrouw oprichtte. Wat meer is, de Graaf schonk stadsrechten aan de aanlegplaats Scharphout, die vervolgens verscheen onder de naam " stede ende port van Blanckenberghe ". Dit nieuwe stadje kreeg een deel van de kuststrook van de parochie Uitkerke toegewezen. De westelijke wijk van Blankenberge heette Westport, en het oostelijke deel, Oostport. Die laatste wijk omvatte het grondgebied ten oosten van de Oostdijk

(nu Onderwijsstraat). Op het oosteinde van die sektion stond de galg van de stad Blankenberge (Uitk. p. 35-36; top.reg. nr. 77, 283 en 460).

In de 13 de eeuw evolueerde Blankenberge tot een belangrijke vissershaven. Ondertussen begonnen de golven de zeeoever van Blankenberge tot Heist af te knagen. In die sektor bestond de grens van het vasteland hoofdzakelijk uit de zeedijk van de Oudemaarspolder, die onder het beheer van de watering Eiesluis lag. (HE, p. 26 - 30). Nadat in 1302 een deel van het dorp Heist voor de zee moest wijken, zag het ca. 1335 ernaar uit dat ook de oudste kern van Blankenberge met de O.-L.-Vrouw kerk van Scharphout zouden moeten prijsgegeven worden. In de wijk Oostport viel de opdringende zee gedurig de dijk van de Oudemaarspolder aan.

In 1337 kwamen schepenen van het Brugse Vrije een rechtzitting houden op het bedreigde zeefront, nl. " in die oostport te Blankenberghe". Het bestuur van de watering Eiesluis betoogde dat het nodig was " den zeedyc te beterne ende te versekerne, namelike van der portcruse totten groten dike van der westwateringhe, ende vord van ere newer insete te lecghene, van der portcruse westwaerdt totten groten dike van der westwateringhe".

Dit citaat vraagt enige toelichting. De Grote Dijk was de Oostdijk (= Onderwijsstraat), de oostgrens van de West- of Blankenbergse Watering. Op de zeeoever van de Oudemaarspolder stond in 1337 een "portcruse", een houten kruis dat als herkenningsteken diende voor de schippers (28). Het bovenvermelde verzoek van Eiesluis omvatte twee delen:

1. de bestaande zeedijk tussen de Oostdijk en het havenkruis versterken.
2. in de bedoelde sektor een " insete " bouwen; een inzete- of inlaagdijk werd gelegd achter een dijk - sektor, die men zou moeten opgeven.

Tenslotte viel de uitspraak " dat men zeedyc te Blankenberghe in die oostport betren soude, daers nood ware ende dat men den dyc hoghen soude viere voeten met aerden van der vierboete oostwaerd totten polrekine boosten gaelgen ". Dit betekent dat men de dijksektor in de Oostport zou versterken. Verder bepaalde het vonnis dat de boven bedoelde inlaagdijk zou aangelegd worden (29).

Wat meer is, de sektor van de zeedijk tussen de Vierboete en het vermelde poldertje moest 1.90 m. verhoogd worden. Dit poldertje lag even ten oosten van de Galg. Hiet ontmoeten we voor het eerst de Vierboete van Blankenberge. Deze stond vermoedelijk aan de oostzijde van het havenkruis. We schatten dat beide bakens ca. 300 m. ten oosten van de Oostdijk stonden. Het is dus duidelijk dat de Blankenbergse vissers toen op het oostelijke strand aanlegden, en dat de bebouwde kom oostwaarts buiten de Oostdijk opschoof (30).

R. Degryse verklaart dat de Vierboete aanvankelijk een houten bouwwerk was. Dit vuurbaken werd niet rechtstreeks door de stad, maar door een afzonderlijke instantie beheerd. Evenals bij de toenmalige gilden bestond het bestuur uit een "eed", d.i. een groep beëdigde personen. Die eed omvatte een deken, enkele "sorghers" en een klerk. De leden van de vierboetegilde waren de Blankenbergse vissers. Deze betaalden een jaarlijkse bijdrage, die ieder jaar gelijkelijk verdeeld werd. Met die inkomsten onderhield de gilde het gebouw; stookte men het vuur en voldeed men de vierboeter. Wel moest de stad af en toe een financiële hulp verlenen.

In 1442 werd de Vierboete zo erg door brand geteisterd dat ze helemaal moest worden heropgebouwd. Dank zij dit voorval komen we te weten dat het Blankenbergse vuurbaken een

belangrijk vaarteken vormde voor de Sluise schippers. Blankenberge heeft immers twee afgevaardigden "ghezent ter Sluus an de coopliden ende scipmannen, te wetene wat ze precenteerden wilden ten costen van der vierboeten, waert up dat men se weder maken mochte, omme daerin te vierne, also men oyt gheploghen heift". Het is echter niet bekend of de Sluizenaren enige financiële steun geleverd hebben. Hoe dan ook de Vierboete werd in 1443 met steen en hout weer opgebouwd.

Ondertussen was de zeewering van de Oudemaarspolder reeds over haar gehele lengte achteruitgeweken en vervangen door een inlaagdijk die later verschijnt onder de naam Graafjansdijk (31). De oudere dijken waren weggespoeld en op het nieuwe strand begon zich een duinengordel te vormen (32). De Vierboete van Blankenberge hield stand op haar oorspronkelijke plaats. Maar ze werd bedreigd zowel door de aanstormende golven als door de zandverstuiving. De vierboetemeesters deden de voet van het vuurbaken beschermen met een houten verschansing. Herhaaldelijk versterkte men de "kaye , staende in den dunen, voor de vierboete". (RD II, p. 55-56).

Volgens de rekeningen moest het stadsbestuur steeds meer bijspringen in het onderhoud van de Vierboete. Het dak werd in 1484 verbouwd tot een stenen "cappe". Men kocht 12.000 bakstenen en andere bouwmaterialen. Boven op de nok werd een ijzeren staaf met een weerhaan geplaatst : een "yссерin spille, staende boven up de maekelare (33), daer de wederhane up staet". Die windwijzer werd geschilderd en verguld. Verder meldt rek. 1511-12 : "tmaken van eender nieuwer caeye ter preservacie ende beschermesse van der vierboete jeghen de stormen ende hooghe vloedten van der zee".

Nadat in 1521 weer een oorlog tegen Frankrijk uitbrak, zag de admiraliteit dat de bewaking van de Vlaamse kust veel te wensen overliet. In de kustwacht konden ook de vierboeten een rol spelen. De kap van de Blankenbergse vuurtoren werd in 1524 helemaal hersteld. Rek 1524-25 boekt allerlei materialen, o.m. "dectichelen ende careelsteenen an de zelve vierboete gheoorboort met eenen weerhane". Anderzijds betaalde de stad "diversche personen, van te vierne up de vierboete ende vieren te makene by nachte up de dunen deser stede jeghens de scepen van orloghen, Fransoeisen wesende hier voor lant, ten fine dat zy te bet hemlieden verdraghen zouden an lant te slane, midts dat men by den zelven vieren hemlieden tooghde, dat men in weake ende roere was". Die waakvuren brandden met stro. Op de duinen plantte men twee masten met "fockezeilen... omme de visschers ... wezende ter zee baken ende teeken te ghevene jeghens de Fransoeisen".

Blijkens rek. 1525-26 was de stad verplicht om de zware onkosten van de waakvuren te helpen te betalen :
 "uut dien dat men alle nachte up den torre van deser stede, staende up den dunen ende den ouver van der zee, ghe-naemt de vierboete, vier maken moet met stroe omme den visschers teecken te ghevene, ten fine dat zy weten moghen waeromtrent zy zyn ende arriveren moeten, twelke vierboeten jaerlycxommestellinghe ten laste van de zelven visscher, bedraegt 16 of 18 lb. gr.". Ook in 1526 en 1527 werden vuren gestookt op de Blankenbergse duinen (RD II, p. 56-58 ; HE, p 114).

In de volgende decennia hebben metsers, timmerlieden en smeden vele keren de Vierboete "vermaect". In 1560 moest men maatregelen nemen "jeghens den vloghe vande zande omtrent de vierboete deser stede". Anderzijds was de basis van de toren door een uit klei opgebouwde zee-wering beschermd tegen de stormvloed. In 1561 liet men

de "clytdyck vande vierboete" beleggen met krammatten. Ook grote hoeveelheden pemem (34) werden tegen de voet gelegd. Het gebouw bevond zich immers in een vooruitgeschoven positie, nl. buiten de Graafjansdijk tussen de aangroeiende duinen.

Rek. 1566-67 laat horen dat "de vierboete deser stede by brande bedorfen" was. De toren werd algauw helemaal hersteld. In het gebouw legde men een nieuwe stenen vloer, en stelde men ijzeren deuren. De "clytdyck" werd "ghe-stopt". Er werden 450 bundels glei gebruikt om de genoemde dijk te krammen. Rek. 1568-69 boekt de aankoop van 250 bundels glei "omme de vierboete te crammen", en rek. 1569-70 een uitgave om "den clytdyck ane de vierboete te stoppen ende (voor) eenen nieuwe matte".

Daar de stadsrekeningen van 1577 tot 1607 ontbreken, kan R. Degryse niet precies uitmaken wanneer de Vierboete van Blankenberge ten ondergegaan is. Het leidt wel geen twijfel dat de vuurtoren in het woelige vierde kwart van de 16de eeuw vernield en vervallen geraakt is. In de 18de eeuw stond er een "viermast", die diende als baken voor de Blankenbergse vissers. Die "vierbake" was voorzien van een lantaarn, en werd onderhouden door het vrije vissersambacht van de stad. De leden van die nering betaalden het verschuldigde "viergheld" (RD II, p. 59-61).



7. DE VIERBOETE VAN HEIST

Volgens het Zeeboek uit de 15de eeuw vormde de middel-eeuwse vuurtoren van Heist een belangrijke baken voor de vreemde koopvaarders die van het westen uit het Zwin naderden of in westelijke richting het Zwin verlieten. De stuurlieden moesten uitkijken naar de kerktorens van Oostende, Blankenberge, Heist, Knokke en Westkapelle. Het Zeeboek vermeldde niet de vierboeten van Oostende en Blankenberge omdat deze bakens vooral dienden om de vissers de weg naar hun thuishaven te wijzen. Het Zeeboek benadrukte wel de positie van de Heistse Vierboete, omdat die toren de plaats aangaf waar de schippers konden kiezen tussen twee vaargeulen :

1. het Heistdiep dat langs de noordzijde van Wulpen noordoostwaarts leidde ;
2. het Knokkediep dat de schepen in de westelijke arm van het Zwin bracht (KZ. p. 53-54)

De vroegste vermelding van de Vierboete van Heist stamt uit de rekening van Eiesluis 1364-65 : "stro ghepoot te Heyst bewesten der vierboten". Dit soort werk was opgekomen nadat de dijk van de Oudemaarspolder in 1302 te Heist ca. 100 m achteruitgelegd werd. De prijsgegeven strook was afgespoeld en op dit nieuwe strand begon zich een duinenrij te vormen. Omstreeks 1360 namen die duinen reeds zulke uitbreiding dat het waterschap verplicht was stro te planten om het vliegend zand vast te leggen (HE, p.33-36).

Wat opvalt is dat de Heistse vierboete aan het Hof van Dudzele behoorde. Tot zover konden we niet uitmaken waarom het genoemde hof het recht verkreeg om bij de vissersgemeente Heist een vuurbaken te bouwen. De Heren van Dudzele verpachtten hun vuurtoren aan de O.L.V.-gilde,

waarin de Heiste vissers verenigd waren (vgl. de vierboetegilde van Oostende). De jaarlijkse pacht bedroeg 144 pd. 6 s. par. Volgens drie rekeningen van het Hof van Dudzele werd de Vierboete in de eerste helft van de 16de eeuw door het hof zelf onderhouden. Rek. 1502-03: een klein herstelwerk aan "de vierboete theys", 1509-10: Jakob Dhamere pachtte "de vierboete Heyst", wellicht namens de O.L.V.-gilde; 1517-18 : "Anthuenis Bey te Heys" herstelde het vuurbaken (DSL, p.309, 317-318).

Op zijn kaart van het graafschap Vlaanderen uit 1540 tekent Geraart Mercator een rokende vierboete te Kales, Oostende en Heist. Evenals de Vierboete van Blankenberge bevond de Heistse vuurtoren zich buiten de Graafjansdijk tussen de opwaaiende duinen. De kaart van Pieter Pourbus uit 1571 plaatst het rokende vuurbaken in de duinen even ten noordwesten van de molen A die op op de Zeedijk stond. Aan beide zijden van de toren lagen vissersschuiten op het strand (HE, top. reg. nr. 218 en 374). Verder kennen we al de tekst van J. Marchant uit ca. 1590 die op bestaan van de vuurbakens van Oostende, Blankenberge en Heist wijst (par.5). We kunnen echter moeilijk geloven dat, in de bewuste gevaarlijke periode, de Heistse vissers nog in staat waren om hun signaalvuur te onderhouden.

Het is wel zeker dat de middeleeuwse vuurtoren van Heist tijdens de troebelen, samen met het grootste deel van de dorpskom verwoest of vervallen geraakt is. Het leenregister van 1642 wijst erop dat de Vierboete al vele jaren geen pachtgeld meer opbracht voor het Hof van Dudzele, "alsoo tot Heyst omme de oorloghe gheen visschers meer uut en vaeren". De Heistse visserij was inderdaad een halve eeuw tevoren totaal tenietgegaan. Onderwijl werd de oude toren in de duinen prijsgegeven aan het verval en de zandverstuiving.

Daar niemand nog naar de vervallen toren omzag, besloten de kerkmeesters de stenen ervan te verkopen. De ontvanger verantwoordde de verkoop als volgt : "alsoo wylent die vande kercke (= O.L.V.-gilde) onderhouden hebben de vierboote staende opde duynen tot Heyst, is daerof vercocht vande ruime vande selve vierboote t naervolghende steen ... ". In 1643 tot 1645 verkocht men aanzienlijke hopen "steen vande vierboete te Heyst". Daarmee was het zichtbare deel van de toren verdwenen. Maar in 1657 joeg een storm heelwat zand weg dat rond de voet van de toren opgestapeld lag, zodat "een deel vande selve vierboote bloot gheworden" was. Ook dit stuk werd afgebroken en verkocht (HE, p. 155-156; RD II, p.61-62).

Het is dus duidelijk dat de middeleeuwse vuurtoren van Heist in 1647 totaal weggeruimd werd. We beschikken echter over geen enkel dokument dat ons inlichtingen verschaft aangaande de structuur van de bewuste toren. Maar in zijn uitgebreide studie over middeleeuwse vuurbakens langs de kusten van de Noordzee vermeldt R.Degryse heelwat architectonische gegevens betreffende deze bouwwerken en bespreekt hij verscheidene oude tekeningen van vierboeten. Vooreerst citeren we de beschrijving van de Odratoren bij Bonen: "De oude toren, die steeds buiten de stad Bonen stond, was een achthoekige pyramidale constructie in grijze en gele natuursteen, laagsgewijs afgewisseld met rode baksteen ... Het gebouw berustte op een brede basis en telde twaalf verdiepingen, die schuin opgetrokken waren en dus, naar de hoogte toe, geleidelijk in breedte afnamen. Op elke verdieping waren er zuilen met boogvormige openingen of versieringen". De gebruikte natuursteen was ter plaatse gewonnen en bewerkt (RD I, p.54).

De Odratoren vertoonde duidelijk een Romeinse bouwstijl

en was grotendeels met natuursteen opgebouwd. Maar de oudst bekende vuurbakens van de Vlaamse kustplaatsen bestonden uit "vierbergen" en houten konstrukties. Wat meer is, in de Vlaamse kustvlakte beschikte men niet over steengroeven, maar was de baksteennijverheid reeds volop ontwikkeld. Om al deze redenen geloven we niet dat de Odratoren gediend heeft als model voor de bouwers van de eerste stenen vuurtorens op de Vlaamse kust.

R. Degryse vermeldt een rekening waarop de haveningang van Duinkerke ca. 1590 getoond wordt. Schrijver geeft het volgende commentaar : "Op de afbeelding ziet men onder het woord 'Vierboede' twee vierkante torengebouwen, elk zonder kap, maar met een bovenplatform, voorzien van kantelen. Op deze daken werden waarschijnlijk de nachtelijke vuren aangelegd". (RD I, p.64 ; zie par. 3). Wijzelf zouden veeleer geloven dat die vuren niet op het dak maar wel op de hoogste verdieping gestookt werden.

Verder vond R. Degryse een plattegrond uit 1416 waarop een deel van de stad Nieuwpoort staat : "Op dit laatmiddeleeuwse plan zien we inderdaad ten westen van de Nieuwpoortse stadsmuur en kaai een hoge ronde toren met boven de basis en benedenbouw twee verdiepingen, die beurtelings smaller zijn en een vooruitstekende rondgang, voorzien van kantelen, dragen. Op de eerste verdieping merken we in de muur drie vierkante openingen en op de tweede één of samen vier zulke standvensters, terwijl in de benedenbouw drie schietgaten te zien zijn. Genoemde openingen op de eerste verdiepingen en de schietgaten daaronder staan evenwel niet horizontaal naast elkaar".

Hier gaat het om de Grote Vierboete die, evenals de Kleine Vierboete, toen nog geen spits droeg. Daarom stipt RD aan : "Er is in zake het bovenplatform met kantelen, gelijkenis met beide Duinkerkse 'vierboetes' te bespeuren".

Schrijver citeert echter twee posten, die wijzen op de stookplaatsen in de Nieuwpoortse vuurtorens :

1. in 1407 werkten twee metsers "an de vierboeten omme drie heerden te makene ";
2. in 1420 waren werklieden "ten vierboete" bezig met "de herden te verlecghene" (RD I, p.72-73).

Een schilderij uit het midden van de 16de eeuw dat men aan Lanceloot Blondeel toeschrijft, geeft "een zicht op de haven en kaai van de ommuurde stad Nieuwpoort, met in de verte de twee vuurbakens" Steunend op dit schilderij neemt R. Degryse aan "dat de kleine vierboete naar het voorbeeld van de grote is gebouwd, maar niet zo hoog". Schrijver verklaart verder : "Op het schilderij staan de beide 'vierboetes' elk met een naald of kap afgebeeld, top waarvan ze alle twee blijkbaar eerst in 1475 voorzien geworden waren". De stadsrekening 1475-76 meldt inderdaad dat in 1475 op de bewuste twee torens een spits gebouwd werd (RD I, p. 71-72 ; zie par. 4;)

R. Degryse beschrijft de Grote Vierboete van Nieuwpoort zoals die uit de ikonografische en geschreven bronnen van de 19de eeuw te voorschijn komt. Die toren "stond op een stuk oude dijk en telde boven haar ingang drie verdiepingen, waaronder een naald. Haar grondplan was zeshoekig en haar muren verhieven zich loodrecht. Aan de voet van de naald bevonden zich vier zogenaamde standvensters waaronder drie, die zeewaarts gericht waren, respectievelijk in de richting van het noorden, het noordwesten en het westen, en van waaruit 's nachts het licht van het stovuur straalde. Boven, in de stenen naald eindigden, langs afzonderlijke openingen, de schouwen die voor de afvoer van de rook en de vuile lucht dienden en zich boven de haarden bevonden. Het vierde standvenster was zuidoostwaarts gericht , d.i. in de richting van de haven en de stad. De totale lengte van het gebouw,

vanaf de voet van de terp waarop het zich bevond tot aan de top van de naald, was zowat 30 meter en de lengte van elk van zijn zijden 3,70 meter".

De boven beschreven toren bezat niet helemaal dezelfde vorm als de in 1416 getekende vierboete. Zou de eerste toren, die als een rond gebouw voorgesteld wordt, enkele decennia later omgevormd zijn tot een zeshoekig bouwwerk? Of moeten we veeleer aannemen dat de tekenaar in 1416 met enige fantasie gewerkt heeft? Anderzijds meldt R. Degryse dat de Kleine Vierboete in 1716 tot een achthoekige toren omgebouwd werd: "Van de 'nyeuwe torre in het fort Viervoedt' (sic), opgetrokken in 1716 weten we dat hij 16 meter hoog moet geweest zijn en dat zijn naald boven de kuip meer dan 9 meter uitstak. Onderaan in deze naald bevonden zich de drie vensters of openingen die het licht van het brandende riet doorlieten".

(RD I, p.78).

Tenslotte bespreekt R. Degryse een bestek uit 1785 dat slaat op een herstelling van de Grote Vierboete: "de welcke toren is (h)oge 60 voet (16,50 m) (35), keupe (= kuip) 14 voet (3,84 m) breed, buyten gemeten, ditto torre is staende op zijn zeskantigheyt". Schrijver publiceert een foto uit ca. 1900 waarop we de zeskantige toren met zijn spits bemerken. Terecht voegt hij deze bedenking eraan toe: "Zo ongeveer moeten in de 16de eeuw ook de 'vierboetes' van Oostende, Blankenberge en Heist eruit gezien hebben" (RD I, p.73; II, p.64).

Toen het houten binnenwerk van de Blankenbergse vierboete in 1526 uitgebrand was, maakte men van het herstelwerk gebruik om drie vensters aan te brengen. De stad zond eerst mannen naar Oostende en Nieuwpoort, "omme te bescauwene ende concept te nemen van den fatsoene van den veinsters van der vierboete van den vornomden steden,

omme de veinsters van der vierboete deser stede daer naer te makene". Men betaalde ook de kosten "van eender leere ende eenen reep omme stroe daermede in de selve vierboete up te haelne, metgaders enen bloc daertoe dienende". Verder boekt rek. 1550-51 een vergoeding aan "Gillis Bultynck, glaesmaeker in Brugge, ter causen van drie nieuwe glaese veynsteren by hem ghelevert an de vierboete" (RD II, p.58-59)

Met behulp van de vele boven aangehaalde gegevens trachten we nu voor te stellen, welk algemeen beeld een laatmiddeleeuwse vuurtoren moet vertoond hebben. Een vierboete stond op een verhevenheid en was hoofdzakelijk opgebouwd met karelen d.i. middeleeuwse bakstenen. De meeste vierboeten waren rond, andere zes- of achtkantig. De muren verhieven zich loodrecht tot aan de naald. De eigenlijke toren had drie verdiepingen. De benedenruimte en de eerste verdieping konden schiet- en luchtgaten hebben. Op de bedoelde twee vlakken stapelden de vierboeters de brandstof en borgen ze hun gerief op.

Op de tweede verdieping bevonden zich de haarden waarin de vuren gestookt werden. In de zijwanden staken de vensters vanwaaruit zowel zeewaarts als naar de stad toe lichtsignalen konden gegeven worden. De hoogte van de eigenlijke toren kan gemiddeld 15 m bedragen hebben. Op de toren verhief zich een stenen naald. In dit spitse dak mondden de schouwen van de haarden uit, elk met een afzonderlijke opening. De naald kon ca. 10 m hoog opgetrokken worden. Boven de top stak meestal een ijzeren spil uit, waaraan een vlag wapperde of waarop een weerhaan gesteld werd.



8. DE KLEINERE VIERBOETEN EN ANDERE VAARBAKENS.

Nadat we in de bovenstaande paragrafen de grotere vierboeten uitvoerig besproken hebben, behandelen we hieronder nog steeds steunende op R. Degryse, de kleinere vierboeten en andere vaartekens.

De haven van Kales beschikte in de 13de eeuw over een "vierbergh", een ouder type van vuurbaken (zie par.1). Jammer genoeg zijn er uit de periode na 1300 geen rekeningen van de stad Kales bewaard zodat R. Degryse de evolutie van de vuurbakens aldaar niet verder kan volgen.

Schrijver bezit enkele gegevens over de vierboete van Grevelinge. Die aanlegplaats vormde een havenstadje aan de monding van de Aa. In 1501 schreef de stad Grevelinge naar de magistraten van St-Omaars. Het ging er om de bebakening van de Aamonding en om het onderhoud van het vuur van de bedoelde vierboete. Dit baken wordt vermeld in 1529. Aangaande Mardijk, een havenstadje tussen Grevelinge en Duinkerke, deelt R. Degryse mee : "Ook te Mardijk (Mardick) moet er vóór 1600 een 'vierboete' gestaan hebben (RD I, p.65).

De vierboete van het stadje Lombardside verschijnt in 1407. De stadsrekening 1407-08 meldt dat het houtwerk hersteld werd en dat de vierboete bepleisterd werd. Men kocht immers kalk "der mede dat de vorseide vierboete beworpen was". Dit eerder klein vuurbaken bestond uit hout-en metselwerk. De rekeningen laten verstaan dat de vierboete door een afzonderlijke instantie beheerd werd en dat de stad financiële steun verleende o.m. door de brandstof te betalen. Rek. 1462-63 boekt : (betaald) "van gleye ghehoorboort in tbranden ter vierboete, ghehaelt te diversche plaetsen hier binden stede ende in Weesthende, over al tjaer 6 lb. 10 s." (RD II, p.45-46).

In de oorlog tussen Brugge en Maximiliaan van Oostenrijk (1488-92) lag Lombardside in de frontzone tussen de twee strijdende partijen. Het Brugse Vrije steunde immers Brugge en het Westland bleef trouw aan de Aartshertog. In die strijd werd het stadje verwoest zodat het vissersbedrijf ten onder ging. De vierboete werd niet meer onderhouden en is vervolgens verdwenen. K. Loppens situeert het vuurbaken 1.900 m ten noordwesten van Lombardside bij een duin genaamde "den haeck". Die hoek was de plaats waar de vissersboten die uit zee terugkeerden, links moesten afslaan om de kreek van Lombardside binnen te varen (36).

In vroegere tijden bepaalden de schippers hun koers ook met behulp van de positie van hoge bouwwerken, bv. kerken, kastelen, molens of grote huizen. Nadat de vierboete van Lombardside verdween, diende de kerktoren als baken. Daar het stadje schaars bewoond was, besloot de stad Nieuwpoort in 1580 de parochiekerk aldaar af te breken "zonder nochtans eenichsins te commen an de torre, die men verstaete in zee te wesen een schoon teeken". Anderzijds stond er in Nieuwpoort een herenhuis dat als kenteken diende. In 1498 bestemde de stad een bijdrage voor het herstel van de "torre van den huyze ghezeyt den Franschen schilt... uut dien dezelve een signaal in zee is" (RD I, p.45-46).

Het Zeeboek uit de 15de eeuw (zie par.7) wees de schippers erop dat ze Oostende konden herkennen door zijn drie torens nl. twee kerktorens en de Vierboete. Ook de kapel van Raverside stond goed zichtbaar op de zeeoever. Die bidplaats was in 1479 gesticht en bevond zich 2,5 km ten noordoosten van Midderkerke (W.vl. Arch. 1985, p. 12). Verder verwijst R. Degryse naar een bijdrage van M. English die het herstel van de kerktoren van Klemskerke behandelt.

Daarin gaat het om een processtuk uit 1771 waar men die toren beschouwd "comme servant de point de vue aux mariniens pour éviter les bancs de sable". (RD I, p. 46).

In 1428 bouwde de parochie Wenduine een "torrekin". Dit was een klein bakken waarin een olielantaarn brandde, die door de vissersgilde onderhouden werd. Dit gebouwtje stond onder het beheer van de proost van het Brugse St-Donaaskapittel. De parochie Wenduine lag immers onder de heerlijkheid van het Proostse. In 1538 wordt nog een herstelling van het torentje vermeld. Maar de vissersnering van Wenduine is het op het einde van de 16de eeuw tenietgegaan (RD II, p.54-55). P. Verduyn verwijst naar L. Gilliodts, die het oude Wenduine gerekonstrueerd heeft (37). De dorpskom bevond zich vóór ca. 1600, 300 m ten noorden van de huidige kerk. Het "torrekin" stond ca. 100 m binnen de toenmalige duinengordel en wel op de noordoosthoek van de "platse" d.i. het dorpsplein.

De kerktorens van Heist, Knokke en Westkapelle (38) dienden als bakens voor de schippers die de ingang van het Zwin zochten. De kerk van de parochie Heist stond niet in het Noorddorp d.i. de dorpskom van Heist maar in het Zuid- of Kerkdorp d.i. in het oorspronkelijke Koudekerke (HE, p.21-24; 30-32; top. reg. nr. 146,237 en 438; kaart nr.1). Toen de torenspits ca. 1500 begon te vervallen, schonk Brugge 30 pd. par. aan de pastoor "ter hulpe van der reparacie vanden thorre vander zelve kerke, ende mids dat den zelven torre eenen vanden besten landteekenen es, die de scippers, in zeede synde, kennen" HE,p.51).

Ook op de Zeeuwse eilanden vindt R. Degryse enkele vaarbakens. In 1370 gaf graaf Albrecht van Beieren opdracht om een vierboete te bouwen te Westkapelle, 12 km ten noordwesten van Vlissinge : "om vier te barnen op die vierboete te West Cappel, om stadiglick vier te branden van deze tyd ...

ieder schip, dat tusschen Wulpen en tveergat inkomen zullen, zal betalen tot onderhoud van vierenmensschen". Dit vuurbaken is in 1398 ingestort. Het mocht heropgebouwd worden met de opbrengst van de goederen die op de aanpalende stranden aanspoelden (39). In 1355 deed de stad Zierikzee een landteken plaatsen op de kust van Schouwen. De passerende schippers moesten een "teyken-geld" betalen. De vierboete van Goeree zou tussen 1437 en 1451 opgericht zijn. (RD II, p. 72).

Verder vernemen we interessante gegevens over de bebakening van de Maasmonding langs de noordzijde van het eiland Voorne. Het Hof van Voorne bezat het passagerecht op de bedoelde monding. Albrecht, Heer van Voorne, gaf in 1280 aan de kerkfabriek en de armendis van de stad Briele - die op de noordzijde van Voorne staat - de toelating om twee "viereberghen" op te richten en uit te baten. De voorbijvarende schepen betaalden een vierboeterecht aan de vierboetemeesters, die namens de genoemde twee instanties de Brielse vuurbakens beheerden. Het vierboetegeld bedroeg per jaar 8 s. par. voor een kogge en 4 s. par. voor een kleiner schip.

In 1358 ging Machtild, Vrouw van Voorne, over tot de bebakening van de Maasmond. In die monding deed ze drijvende tonnen of boeien leggen. Voortaan moesten de binnenvarende schippers ook een tonnégeld betalen : 21 s. par. voor een schip met een draagvermogen van tenminste 60 last, 14 s. voor een kleinere boot. In 1390 voegde de Heer van Voorne het beheer over de baaktonnen en de vierboeten samen en vertrouwde dit toe aan de stad Briele. Het stadsbestuur hief de passagegelden, onderhield de bakens en betaalde de wedde van de twee vierboeters (40).

Het nieuws dat er reeds in 1358 baaktonnen lagen in de Brielse Maas, verplicht ons uit te weiden over de bakens en de loodsen van het Zwin. R. Degryse verschaft ons een vroege vermelding van de Sincfala. In die zeearm mondde het Zwin uit dat de vaarweg van Brugge naar de zee vormde. Schrijver excerpeert een merkwaardige tekst uit een reisgids van ca. 1072. Daaruit citeren we de volgende passage : "de Ripa in Flandriam ad Cincfal velificari potest duobus diebus et totidem noctibus; de Cincfal ad Prol in Angliam (41) duobus diebus et una nocte" (RD I, p.41). Vertaling : vanaf Ribe kan men in twee dagen en twee nachten naar de Zinkval in Vlaanderen zeilen; van de Zinkval naar Prawle in Engeland in twee dagen en één nacht. In die periode was Brugge uitgegroeid tot een havenstad (42). Maar hier vernemen we hoeveel tijd de middeleeuwse handelsvaarders nodig hadden om de boven bedoelde twee afstanden af te leggen.

Omstreeks 1400 werd het voor de schippers steeds moeilijker om hun koopvaarders door de vaargeulen van het Zwin te sturen. Het is wel waar dat de vissers van de Vlaamse kust optraden als leedsman voor de vreemde handelaars, maar er bestond geen georganiseerde loodsdienst.(43). Nadat men de monding van het Zwin geschouwd had, liet Brugge in 1425 enkele merktekens stellen op de Molenaarsbank en de Stijlenoord, d.w.z. op de noordoostzijde van de Zwinmonding (KZ, p.56 , kaart nr. 4 en 7 ; top. reg. nr. 156 en 268). We weten echter niet welke soort en hoeveel bakens geplaatst werden. Maar het ziet er al gauw naar uit dat die eerste bebakening ontoereikend was.



9. DE ORDONNANTIE VAN DE ZWINLOODSEN UIT 1449.

Ondertussen bleek ook meer en meer dat de vlaamse vissers hun loodswerk niet behoorlijk verrichtten.

De herhaalde klachten over de gebreken van de loodsdienst verplichtten de Vier Leden in te grijpen.

Ca. 20 juli 1449 kondigde het Brugse Vrije een ordonnantie af, die het werk van de loodsen reglementeerde.

Vervolgens stuurde men schepenen naar de voornaamste vissersgemeenten om daar leedsmannen uit te kiezen en te beëdigen (KZ, p.57). Wijzelf konden de bewuste verordening niet vinden maar R. Degryse publiceerte de tekst in 1975 : "De ordinantie ghemaect by den Vier Leden tslands van Vlanderen ende eerst uppe de piloten, die men heet ledesmannen.

1. Erst, dat van nu voort an nyment hem bewinden sal enighe schepen in to leyden, hy en zy by der wet, dar hy of vart, dar ghekorn und geordinirt, bekent, sufficient ende orborlick wel wetende de deepten, ondeepten der ghelike, war de bancken liggen, upten ban van 10 jaren uten lande van Vlanderen, die der contrarie dade ende diere bevonden worde.
2. Item, dat niement van nu vort an ghelagen drinken noch uitleggen up t inleeden van enighen schepen, up de boete van 10 pont parisise, de derde den heren, tander der wet, dart onder gescheen soude, ende terden ghenen diet ter kennessen bringhen sal.
3. Item, dat elck leedesman, als hy myt synen boete sal ancommen om te gheleden enich schip, als craken, hulken of andere schepen, sal enen of myt twe van synen besten veynoets overghaen int schip, dat van buten inkomen sal. Ende dandere syne veynoets zullen metten selven boete vor dat vorseid schip bliven varende, die diepe tastende, tot dattet bynnen den Zwene bracht

wert, up dat de mesters van den schepe ghelieft.
 Ende ghelift of behoeft hem niet so vele helpen, so
 sal he moghen nemen van den leedesman ende syne
 veynoets also vele helpen, als he wille of niet alle
 ghene, dinckt hem gued, dat hy diere niet behoeft.
 Ende van den arbeyde, de inleedere ter gheleyften van
 den mestere van denschepe van buten incommende, in der
 maniren vorseid doen sal, zal hy hebben, naer ghelegen-
 theyt zyns arbeyts, also vele als myt partien eens
 werden sal.

4. Ende worde enich schep gheschent of verdorven by
 verzuumtheyde of toedoene van den inleeders, ende
 dat bekent waere der wet, dar he onder behort ende in
 synen persoen justificiabel es, de inleeder sal de
 schade betalen ende vergelden myt synen gude, in
 alzo verren als dat verdraghet. Ende conste hyt myt
 al synen gude nyt betalen ende restitueren, zo sal
 men dien selven vort bannen uten landen van Vlanderen
 vichtich jaer" (44).

R. Degryse vond die ordonnantie in het Historisches
 Archiv der Stadt Köln, Hanserecesse Handschrift zu Köln,
 f. 154ro. De taal ervan klinkt half Middelnederlands
 half Nederduits. We geven hier een omzetting in huidig
 Nederlands :

1. Voortaan zal niemand de taak op zich nemen om schepen
 het Zwin binnen te leiden, tenzij hij uitverkoren en
 aangesteld werd door de wet van de gemeente - waar
 hij uit vaart - en tenzij hij verklaart dat hij vol-
 doende de diepte en evenzo - waar banken liggen - de
 ondiepten kent; maar wanneer men bevindt dat hij die
 kennis niet bezit, dan wordt hij voor 10 jaar uit
 Vlaanderen verbannen.
2. Niemand mag aan een gelag deelnemen, dat ingericht

wordt bij het loodsen van een schip; bij een overtreding bedraagt de boete 10 pd. par. verdeeld als volgt : 1/3 voor de Heer, 1/3 voor de wet van de plaats waar het gebeurt en 1/3 voor de persoon die het feit aanbrengt.

3. Elke leedsman die nadert met zijn boot om een schip te loodsen - zij het een krake, een hulk(45) of een ander vaartuig - zal met één of twee van zijn beste vennoten (46) overstappen op dit schip, dat uit het buitenland komt; zijn andere vennoten zullen met hun boot vóór het bewuste schip uit varen, terwijl ze de diepte peilen totdat dit vaartuig binnen het Zwin gevoerd is, zoals de kapitein ervan verlangt; indien deze laatste niet zoveel helpers nodig heeft, dan mag hij uit de groep van de leedsman en zijn vennoten zoveel mannen kiezen als hij wil en moet hij ze niet alle nemen, indien hij vindt dat hij ze niet alle nodig heeft; voor het werk dat de loods op de bovengestelde manier ten behoeve van de kapitein van het buitenlandse schip verricht, krijgt hij zoveel als onder beide partijen overeengekomen is aangaande zijn dienst.
4. Indien een schip beschadigd wordt of verongelukt, door een tekort of een fout van de loods, en dit feit wordt gemeld aan de wet van de gemeente waarbij hij hoort en waar de loods als persoon voor het gerecht kan worden gedaagd, dan zal deze met zijn bezit de schade vergoeden zoveel als die bedraagt; indien hij met zijn goed de schade niet kan voldoen dan wordt hij voor 50 jaar uit Vlaanderen verbannen.

De tekst laat ons aanvoelen dat er misbruiken geslopen waren in de loodsdienst en dat deze moesten uitgeroeid worden. Verder leren we uit de ordonnantie op welk manier

het loodswerk verliep. Eerst ging de kapitein of de stuurman aan boord van het buitenlands handelsschip aan wal in een vissersgemeente op de Vlaamse kust. Daar werd onder de stuurlieden een beëdigd loods gezocht en met hem en zijn vennoten onderhandeld over het loon van het loodswerk. Nadat er met één van loodsen een akkoord gesloten was, voeren deze en zijn vennoten met hun boot naar het wachtende schip, en loodsten ze het vaartuig binnen.

De loodsdienst werkte veel beter, nadat het bovenstaande reglement was ingevoerd, maar de bebakening van het Zwin voldeed helemaal niet. Op het aanwijzen van de loodsen verankerde Brugge in 1456, 5 tonnebakens in de Zwinmonding. Dergelijke baakton was beslagen met ijzeren hoepels en kruisbanden en werd met twee kettingen en twee ankers op haar plaats gehouden. Uit de bedoelde periode dateert een schets van het Zwin. Daar zien we drie baaktonnen op de westzijde van de Plaat en twee op de oostzijde ervan (KZ, kaart nr. 7&9; top.reg. nr. 53&205).

De auteur tekent ook vier torens die als landteken dienden: de kerken van Heist, Knokke en Mude, de toren van Bourgondië, (of Klein Kasteel), die tegenover het Groot Kasteel van Sluis stond (KZ, p. 58).

In 1465 nam Brugge een man in dienst, die de vaargeul van het Zwin moest merken met bolle-en rijsbakens. Op de bakeman rustte de plicht om de merktekens te onderhouden. In de daarop volgende jaren hebben de bakemannen de signalisatie steeds uitgebreid met nieuwe tonnen en masten. Omstreeks 1475 werden de ankers van de baaktonnen vervangen door zware stenen. Op een kaart uit die periode zien we de volgende merktekens: een bollebaken op de kust van Knokke en acht tonnen op de plaat. De auteur tekent ook de

opmerkelijke bouwwerken: de torens van de kerken en de kastelen; de Vierboete en de Galg te Blankenberge; de Eiesluis en de Vierboete te Heist (KZ, p.59-60).

De loodsdienst werd in 1484 nog beter gereguleerd. Voortaan koos men de loodsen uit de vissers van Sluis, Slependamme, Heist, Blankenberge, Wenduine en Oostende. Deze werden beëdigd en hun linkermouw droeg een zilveren roer als kenteken. Ze kregen een loon in verhouding tot de tonnemaat van het geloodste schip. In de volgende jaren plantte men nog meer signaalmasten van het Zwin en legde men nieuwe tonnen in de bedding. Onderwijl verrichtten de loodsen behoorlijk hun werk, zodat elk jaar 10-tallen koopvaarders het Zwin konden binnenlopen (KZ, p. 61-66 , met de ordonnantie van 1484).

Na de oorlog tegen Maximiliaan werd de signalisatie van het Zwin heropgeknapt. Af en toe liet Brugge het gehele net verbeteren. In 1500 kocht de stad " 3 masten dienende tot 3 upstaende tonnebaken" (KZ,p. 71, met een beschrijving).

De schouwing van het Zwin uit 1520 vermeldt enkele baaktonnen (KZ,p. 73). In 1538 leverde men " vyf mastkins omme tmaecken van vyf backenen" (KZ, p. 74). Een kaart uit 1547 toont enkele tonnen in de westelijke Zwinarm en een kruis op de oever van het Zwarte Gat, d.i. de oostelijke Zwinarm (KZ, p. 75). Maar het handelsverkeer op het Zwin is door de militaire situatie in 1583 tot een einde gekomen (zie par. 6). De signaalmasten en de baaktonnen geraakten algauw in onbruik (47).

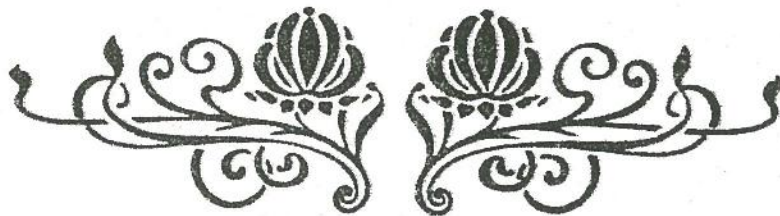
VERWIJZINGEN

1. HE, p. 25-26; W.Vl. Arch. 1985, p.11-12.
2. R. Degryse, De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust.
3. Larousse: bouter, van het Germaanse botan = met-tre, placer; in 1407 ontmoeten we "bouter le feu" (HE, p. 457-458).
4. Rond Bonen en Kales vinden we meer de top oniemmen met als tweede lid de term tun/ton, d.i. omheinde woonplaats: Audingetun, Verlingetun, Terlingetun, Alingetun, Raventun, Conningetun, Offretun, Wadentun, Fretun, Landertun (tweemaal).
5. De Flou I, 460: Bagingetun (810-812); Baighetun (1308); Verder Baincquethun, Gyss. Top. Woordenboek, I p.94: Baincthun, Bagingatun (810-812), Germ. Baginga + tun, ferme des gens de Bago.
6. R. Degryse I, p.53-60, met meer details over de toren en het onderhoud van het vuur.
7. Verwijs-Verdam V, 1106: ont ijt, "ongeschikte tijd van den dag, de tijd waarin het donker is en waarin men voor onraad moet vreezen".
8. R. Degryse I, p.60-65, met meer gegevens en bibliografie.
9. De Flou XVIII, 101 kent het haventje "ter yde" of "ter nieuwer yde" vanaf 1313.
10. Het achtervoegsel ighe/-eghe beduidt een vrouw die een beroep uitoefent, b.v. herbergierieghe, besem-makeghe, zalemakeghe, steenhouweghe, e.a.
11. Verwijs-Verdam III, 2211: de term kuip(werk) beduidt ook iets wat de vorm van een kuip vertoont, b.v. "metselwerk van een ronden vorm, rondtoren".
12. De term last beduidt hier 10.000 stuks (WR, p.299).
13. L. Gilliodts, Inv.Arch. Ville de Bruges, Gloss, p.792.

14. De bedoelde speie bevond zich op 2.300 m ten westen van de Schipstalebrug; zie STP, p.43-48; top.reg. nr.100, 263 en 291; top. kaart.
15. Verwijs-Verdam III, 657: houtemer = houtschuit.
16. R. Degryse wijst erop dat bedoelde balk tegelijk een roeibank vormde; schrijver vermeldt visboten met of zonder balken (HE, p.78).
17. Verwijs-Verdam VII, 1182: slabboot = haringschuit; verwijst naar "Slabbe, eene soort versche haring".
18. HE, p. 119-122: de "cleene neringhe" of "cleene visscherie".
19. De term boom beduidt hier slagboom van de haveningang. R. Degryse vermeldt de "boomhouders" van de haven (I,p.76). Verwijs-Verdam I, 1363, kent de term "boomscluter, hij die op den bepaalde tijd de haven sluiten moet".
20. HE, p.28: velddam, dwarsdam gelegd aan de buitenzijde van de zeedijk, om de dwarse stroming te breken; Verwijs-Verdam VIII, 1388: velddam, keerdam.
21. R. Degryse I, p.65-79, met meer details over de vierboeten.
22. We behandelen de waterwegen en de haven van Oostende in: HE, p. 86-88; W. Vl. Arch. 1985, Een bijdrage tot de historische geografie van de Westvrije, p. 2-15.
23. De bedoelde oorlog wordt uitvoerig behandeld in: KZ, p. 221-224; HE, p. 98-100; WR, p. 62-65.
24. Krammen was stromatten vastmaken op de zeedijk (HE, p. 37, 160-161); zie KZ, p.136: het leggen van krammatten.
25. We omschrijven de funktie van de visserswaarden in HE, p. 91-94.
26. De bedoelde fase van de Tachtigjarige Oorlog wordt behandeld in: KZ, p. 232-244; HE, p. 139; WR, p. 97-99; DSL, p. 144-145, 163-169.

27. Uitm. p. 19-28 en DSL, p. 24-30, met meer topografische en toponimische gegevens.
28. KZ, p. 51: kruisen die als grenspaal dienden, stonden langs de Reie te Damme en langs de Ieperleet B en de Lisseweegse Watergang.
29. HE, p. 38: de "vierboete te Blankenberghe" wordt vermeldt in rek. Eiesluis 1389-90.
30. M. Coornaert, De Zeewering van de Oudemaarspolder, in R.d.P. 8e jg. p. 51-54 (1966); Uitm. Top. Kaart.
31. KZ, p. 39-41; top. reg. nr. 44; HE, p. 36-40; top. reg. nr. 86.
32. KZ, p. 37-39; top. reg. nr. 28; HE, p. 34-36; top. reg. nr. 58.
33. De Bo 664: makelaar, een rechtopstaande stijl staande op de bovenste bebalking waaromheen de spits wordt gebouwd; WR, p.48.
34. Modern Woordenboek: peengras of kweek, kruipend gras dat zich door ondergrondse uitlopers sterk uitbreidt.
35. Dit was de hoogte zonder de spits.
36. We situeren die kreek in: W.Vl.Arch. 1985, p.6 en kaart p. 9.
37. P. Verduyn, Geschiedenis van Wenduine, p. 140-145 (1960).
38. De kerktoren van Westkapelle is in 1405 neergebrand en in 1412 herbouwd (WR. p. 46-50; KZ, p. 217).
39. KZ, p. 335-341; HE, p. 389-391: het lagaanrecht op de Vlaamse kust.
40. R. Degryse II, p. 62-72 met meer gegevens over de vierboeten en de baaktonnen van Briele.
41. Ribe is een haven op de Deense Westkust, 40 km ten zuidoosten van Esbjerg; Prawle is een kaap, 35 km ten zuidoosten van Plymouth.
42. KZ, p. 19-20 en 51; DSL, p. 27 , 29 en 35.

43. De leedsmannen worden vermeld vanaf 1366 (KE, p.53).
44. R. Degryse, Brugge en de organisatie van het loodswezen van het Zwin op het einde van de 16de eeuw, p. 61-130, Bijlage I, in Hand. Genootschap Geschiedenis Brugge CXII (1975).
45. De krake en de hulk waren twee types van handelschepen.
46. HE, p. 91: de stuurlieden en hun vennoten.
47. Zie KZ, p. 51-89, hoofdstuk "De scheepvaart op het Zwin".



BIBLIOGRAFIE EN AFKORTINGEN

- R. Degryse, De oudste vuurbakens van de Vlaamse kust en nabijgelegen Noordzeeoeveren, in Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent, Nieuwe Reeks, Deel XXXVI (1982); 1e deel p. 39-79; 2e deel p. 45-87.
- M. Coornaert, Knokke en het Zwin, de geschiedenis, de topografie en de toponimie van Knokke, met een studie over de Zwindelta (1974) = KZ
- M. Coornaert, Heist en de Eiesluis, de geschiedenis, de topografie en de toponimie van Heist met een studie over de Eiesluis (en de middeleeuwse Vlaamse visserij) (1976) = HE
- M. Coornaert, Dudzele en Sint-Lenaart, de geschiedenis, de topografie en de toponimie van Dudzele tot omstreeks 1914 met een studie over de Sint-Lenaart ommegang (1985) = DSL
- M. Coornaert, St-Pieters-op-de-Dijk, de topografie, de geschiedenis en de toponimie van de St-Pieters-op-de-Dijk tot 1899, met een studie over de Waterwegen (1972) = STP
- M. Coornaert, Uitkerke, de topografie, de geschiedenis en de toponimie van Uitkerke en St-Jan-op-de-Dijk tot omstreeks 1900 (1967) = Uitk.
- M. Coornaert, Een bijdrage tot de historische geografie van het Westvrije, in West-Vlaamse Archaeologica, tijdschrift van VOBOW, jg. 1985, p. 2-15 = W.Vl. Arch. 1985.
- Rond de Poldertorens, tijdschrift van de Geschiedkundige Kring St-Guthago = R.d.P.
- 1 libra (lb.) of pond (pd.) = 20 schellingen (s.)
- 1 s. = 12 deniers (d.)
- 1 pd. groten (gr.) = 12 pd. par. (par.)
- 1 Brugse voet = 3,84 m = 14 voeten
- 1 voet = 27,5 cm = 11 duimen
- M. Coornaert, Westkapelle & Ramskapelle, de geschiedenis, de topografie en de toponimie van Westkapelle en Ramskapelle, met een studie over de Brugse Tegelrie (1981) = WR



René Laurent, De evolutie van de scheepsbouwkunde aan de hand van zegels van de XIIIde tot de XVde eeuw, uitgegeven door het Rijksarchief Brussel (1987).
Afb. 30. Zegel van Nieuwpoort, 1472, afgietsel 19649 (cat. 66).

Het zegel van de stad Nieuwpoort uit 1472 toont de twee vierboeten, die de toegang tot de haven aanwezen. De twee torens worden met een gelijke hoogte afgebeeld. In 1472 hadden ze blijkbaar een ronde vorm en droegen ze geen spits. De rechtste toren is over de hele lengte zichtbaar. Boven de basis ziet men twee verdiepingen met elk een venster. (zie par. 4 en 7).