



# Une mémoire maritime

Côte d'Opale, Flandre, Dunkerque

Patrick Oddone

neder-  
landse  
versie  
p. 138

Séparées par l'histoire qui leur a donné des nationalités différentes, les côtes belge et française possèdent bien des similitudes en termes de paysages, de traditions et de mentalités. Elles se partagent ces eaux mouvementées de la mer du Nord qui les unit et assure leur prospérité, car leur vie économique, sociale et culturelle puise en grande partie sa source dans cet univers maritime qui donne du potentiel à ces territoires. Mais le caractère intemporel de cette proximité avec l'élément marin n'en est pas moins évolutif et la nature des activités qui s'y rapporte connaît de profondes mutations.

Troublante et romantique Côte d'Opale qui doit son nom au peintre, écrivain et botaniste touquettois Édouard Lévêque, inventeur en 1911 de cette appellation imaginée alors pour désigner la portion du secteur littoral compris entre Le Crotoy et Équihen-Plage. L'artiste voulait ainsi rendre hommage à la lumière si particulière par son éclat nacré et si changeante qui inspirait nombre de ses amis français ou étrangers venus pratiquer la « peinture de plein air ». La proximité de la capitale parisienne, la beauté des sites environnants et la présence d'une population de marins aux traditions fortes expliquent que ce littoral nord soit devenu terre d'élection pour ces artistes qui, des années 1880 à la Première Guerre mondiale, produisirent des œuvres d'une grande richesse placées sous la bannière du réalisme. Ces vastes espaces naturels baignés par une lumière opalescente avaient déjà ému Victor Hugo, l'incitant à décrire ces « spectacles immenses » et ces « étages de champs et de prés cousus les uns aux autres ».

Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les stations balnéaires, nées de l'engouement pour les bains de mer curatifs, concourent à la notoriété de cette région septentrionale dont les grands espaces sont synonymes de respiration et de liberté retrouvée. Ses immenses étendues de sable fin qui se déploient au pied de dunes blondes pétries par le vent sont devenues au fil du temps un haut lieu du tourisme populaire. Le spectacle des loisirs y est permanent : les chars à voile glissent sur l'estran, les chevaux galopent sur la plus fabuleuse des pistes pendant que les adeptes du longe-côte défient le courant. Rejoints par des adultes non moins passionnés, les enfants jouent avec les caprices d'Éole partant à la conquête des airs avec leurs cerfs-volants ou réinventent l'architecture des

châteaux du Moyen Âge sur ce vaste terrain de jeu, source de créativité et d'imaginaire.

Par sa grande diversité, le patrimoine maritime est incontestablement l'un des atouts majeurs de ce littoral. Bateaux traditionnels restaurés ou reconstruits à l'identique, installations portuaires historiques et musées maritimes apparaissent aujourd'hui comme des éléments clés du renouveau touristique et de la culture régionale. Mémoire de la mer, mémoire des hommes, mémoire des villes portuaires, traces matérielles et immatérielles, sont ainsi constitutives de l'identité collective et de la conscience maritime qui participent à la force de ce territoire. Sans compter que la préservation et la valorisation de tous ces biens culturels, héritiers d'un riche passé, concourent à l'attractivité générée par nombre de rassemblements festifs.

La mer est omniprésente dans les activités humaines. Dur métier que celui de la pêche, qu'elle soit côtière ou au large, artisanale ou industrielle. Cet univers se découvre d'abord à Étaples, au centre *Maréis*, né de la volonté de conserver et de diffuser la culture maritime, signe identitaire de la région. Profondément ancré dans la tradition, ce secteur d'activités, pourtant soumis à de multiples contraintes européennes, continue de jouer un rôle essentiel dans l'équilibre social, économique et environnemental de la Côte d'Opale. Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français en tonnage et en valeur de pêche fraîche débarquée, regroupe toutes les forces vives pour construire l'avenir de la filière halieutique, d'autant plus que de nouvelles perspectives s'ouvrent avec le développement de l'aquaculture, une alternative sérieuse pour compenser la baisse de la ressource et assurer la préservation des espèces.

Ces côtes qui bordent la Manche et la mer du Nord, très appréciées des touristes belges voire britanniques, offrent des paysages très variés de plages, dunes, marais, estuaires, falaises et caps aux noms célèbres, Blanc-Nez et Gris-Nez, qui toisent l'Angleterre, soit autant de milieux naturels qui constituent un trésor écologique à l'équilibre toujours fragile, faisant l'objet d'un soin attentif. Ils sont aujourd'hui soigneusement préservés comme en témoignent les réserves naturelles de la baie de Canche, de la baie d'Authie ou encore du Platier d'Oye où l'environnement se décline aussi en apprentissage et pédagogie. La même vigilance est exercée sur l'univers marin qui participe à tous les mécanismes de la vie sur terre. À Boulogne-sur-Mer, *Nausicaà*, le plus grand aquarium de France, milite pour une gestion pérenne, durable et raisonnée de la mer : il nous ouvre les yeux sur sa richesse et ses splendeurs et nous offre une source d'enseignement inégalée sur notre monde, notre histoire et la magie de la nature. Enfin, comme c'est le cas en Belgique, les sports nautiques alliant la mer et les caprices d'Éole sont à l'honneur et les occasions de se confronter pour le

plaisir avec les éléments ne manquent pas. Les adeptes de la voile et de la pêche se donnent rendez-vous dans les cinq ports du littoral nord que sont Étapes, Boulogne, Calais, Gravelines et Dunkerque, havres très prisés et points de départ de multiples aventures. Ces ports bénéficient de projets constants d'aménagement, d'extension et de requalification, soit autant de développements qui mettent en évidence l'activité de la plaisance en termes de produit et d'image touristiques. La vitalité de ce secteur d'activités s'exprime en outre par l'organisation de nombreux événements sportifs de haut niveau : départ du Tour de France à la voile à Dunkerque, Calais Round Britain Race ou encore le Grand Prix international de la Côte d'Opale à Boulogne.

Au fil des décennies, l'appellation de Côte d'Opale s'est étendue à tout le littoral de la région Nord-Pas-de-Calais, faisant une étape à Boulogne-sur-Mer puis à Calais, avant une halte à Gravelines, porte de la Flandre, pour tenter de rejoindre Bray-Dunes, terminus frontalier. Mais, car il y a un « mais », elle se heurte à une revendication identitaire et s'arrête en fait géographiquement au delta de l'Aa. Voici qu'apparaissent les « Dunes de Flandre » désignant le littoral qui couvre la partie côtière du département du Nord, soit 15 kilomètres de plages bordées de 700 hectares de dunes épargnées par les tentacules du pôle industriel. Cet espace protégé et valorisé jouxte la province de Flandre-Occidentale belge qui possède les mêmes caractéristiques naturelles. Pas de quoi désorienter le visiteur d'Outre-Quévrain, si ce n'est le contraste avec cette côte belge très urbanisée, principale destination touristique du royaume, dont les stations balnéaires sont encadrées par les réserves naturelles du Zwin et du Westhoek couvrant 498 hectares. À deux pas de la frontière devenue symbolique dans son franchissement, l'élément naturel est prédominant : la dune Marchand à la faune multiple, les typiques dunes flamandes dites du Perroquet, la dune Dewulf et aussi la dune fossile de Ghyvelde qui est, avec la dune Cabour belge, le dernier cordon littoral fossile préservé des appétits humains, marquant l'ancien rivage avant le recul de la mer.

*Luctor et emergo*, je lutte et j'émerge, telle devrait être la devise de cette Flandre qui réussit à vaincre la mer pour devenir l'une des plaines les plus fertiles de l'Europe du Nord. Après des siècles d'efforts, d'obstination et d'ingéniosité mis en œuvre pour domestiquer les marécages et se protéger des incursions marines, est né le pays des waterings, plat, uniforme et riche du labeur des hommes. La christianisation de la Flandre fut d'une importance capitale pour la stabilisation des sols initiée par les grandes institutions monastiques qui engagèrent les premières opérations d'assèchement. Il a cependant fallu attendre l'intervention décisive des comtes de Flandre pour voir une gestion strictement réglementée et à grande échelle du réseau hydraulique. En fait, l'assèchement n'est vraiment conduit qu'à partir de 1169 quand Philippe d'Alsace donne à la région une administration indépendante et crée, par ordonnance, les sections des waterings

(cercles d'eau). Encore fallait-il continuer de se protéger des incursions de la mer, d'où la construction dès le XIV<sup>e</sup> siècle de digues qui permettent la conquête de terres littorales jusqu'à ce que les grands travaux liés au développement portuaire ou balnéaire de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du XX<sup>e</sup> en assurent l'étanchéité.

Dès le XII<sup>e</sup> siècle, la stabilité relative du littoral, de l'estuaire de l'Aa à l'île de Cadsand, permet le développement des activités portuaires. Les hameaux qui jalonnent les criques naturelles du cordon dunaire sont alors des endroits rêvés pour protéger les modestes embarcations de pêcheurs. Ainsi naquit Dunkerque. La pêche au hareng domine alors son économie jusqu'à devenir une monnaie d'échange. C'est le poisson-roi du Moyen Âge, qui nourrit la population pendant des siècles et assure sa survie en cas de crise, devenant une manne inespérée, un réservoir alimentaire, comme ce sera encore le cas, tant du côté belge que français, durant la Seconde Guerre mondiale. Dunkerque rayonne sur la Flandre maritime et s'érige en lieu de mémoire, héritière de plus de douze siècles d'une histoire tourmentée.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le hareng est détrôné par la morue. La rivalité avec les Pays-Bas qui possèdent alors le quasi-monopole du commerce de la morue salée en Europe du Nord, conduit le pouvoir royal à mettre fin aux importations de ce produit très prisé et à désigner Dunkerque pour approvisionner ce marché. Après un accord passé avec le Danemark, propriétaire de l'Islande, pour bénéficier de la liberté de pêcher autour de l'île, les Dunkerquois s'investissent dans cette nouvelle activité, imitant alors aveuglément les Hollandais, tant sur les plans des types de bateaux, du mode de pêche que de la préparation du poisson. Certes, ces efforts sont anéantis par les désordres de la Révolution française et de l'Empire, mais la Restauration va sonner la reprise, avec la mobilisation des hommes et des capitaux. De 1850 à 1870, Dunkerque devient ainsi le premier port morutier de France, expédiant 120 à 130 bateaux par saison, montés par plus de 2 000 marins. C'est alors l'activité économique la plus importante de la ville qui vit au rythme des campagnes d'Islande. Mais à la veille de la Première Guerre mondiale, cette pêche devient marginale à Dunkerque qui n'envoie plus en Islande qu'une vingtaine de navires. Tous les marins sont issus de familles de la côte, formant de véritables tribus familiales qui naviguent généralement sur le même navire. Les équipages se forment selon la langue parlée, le flamand pour les Dunkerquois et les villages de l'est, le français pour les autres, et il est exceptionnel qu'ils se mélangent. Le caractère hostile des eaux fréquentées génère de fréquents accidents souvent meurtriers et des naufrages, mais la mortalité n'est finalement pas plus importante que celle rencontrée dans d'autres activités à risques de cette époque comme la mine ou la navigation de commerce. Peut-on évoquer Dunkerque sans mentionner Jean Bart (1650–1702), son héros tutélaire ? Dès l'âge de douze ans, il commence à naviguer sur des navires

commandés par des membres de sa famille, de petits caboteurs commerçant entre la France, l'Angleterre, la Flandre espagnole et les Provinces-Unies. Dunkerque devient définitivement française en 1662, mais les Dunkerquois, qui ne sont pas assujettis, comme les marins de Calais et de Boulogne, à servir sur les navires du Roi, choisissent souvent de s'embarquer sur des bâtiments hollandais qui paient mieux. C'est ainsi qu'en 1667, lors de la guerre de Dévolution, Jean Bart sert sous les ordres de l'amiral hollandais De Ruyter et participe au raid sur la Tamise qui sera vécu par les Anglais comme une profonde humiliation. En 1672, la France, alliée à l'Angleterre, déclare la guerre à la Hollande et le roi rapatrie ses marins. Jean Bart rentre alors à Dunkerque et navigue pour des armateurs privés qui se sont lancés dans la guerre de course. Lieutenant puis capitaine de prise en mai 1673, il commande des bâtiments corsaires de plus en plus importants. Ses qualités humaines, son ardeur au combat, sa parfaite connaissance de la mer du Nord et les sommes considérables qu'il fait entrer dans les caisses royales ne laissent pas insensibles les autorités de la Marine et, en janvier 1679, il est promu lieutenant de vaisseau. La reprise de la guerre avec l'Espagne l'éloigne de Dunkerque, mais l'alliance entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, qui provoque la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688–1697), entraîne son retour sur les côtes flamandes. Affecté en mai 1689 sur une frégate pour l'escorte de convois, il doit se rendre à l'issue d'un combat inégal et il est fait prisonnier. Il réussit cependant à s'évader d'Angleterre, en compagnie du chevalier Forbin, à bord d'un canot à rames, et traverse la Manche jusqu'à Saint-Malo. Pour cet exploit, Louis XIV le nomme capitaine de vaisseau le 20 juin 1689. Reparti en campagne, Jean Bart continue de rançonner des navires marchands ennemis et fait peser, à la tête de son escadre, une grave menace sur la mer du Nord. Après avoir déjoué à Bergen le piège tendu par un capitaine anglais, il continue de se couvrir de gloire et, le 19 avril 1694, invité à Versailles, il est fait chevalier de l'ordre royal de Saint-Louis, pour avoir réussi, en dépit du blocus du port, à faire entrer un convoi de 30 vaisseaux chargés de blé. Le 29 juin suivant, il reprend aux Hollandais, devant l'île de Texel, un autre convoi de 130 navires chargés de blé venant de Norvège. Cet exploit, qui fait diviser par dix le prix du blé en France, lui vaut, en août, des lettres de noblesse. Il se distingue ensuite en assurant à deux reprises la défense du port de Dunkerque en 1694 et 1695. « Le plus grand pirate de Louis XIV », c'est ainsi que les Hollandais le dénomment après qu'il eut détruit quatre de leurs vaisseaux de guerre, 40 navires marchands et une flottille de pêche au hareng. En récompense, Louis XIV le fait chef d'escadre de la province de Flandre, puis, en 1699, il devient commandant de la marine à Dunkerque avant de décéder d'une pneumonie le 27 avril 1702. Ce n'est pourtant qu'un siècle et demi plus tard que les Dunkerquois s'approprient l'image du héros pour donner une identité pérenne à la ville. Notre propos pourrait décliner Dunkerque à l'infini, notamment en termes d'extension portuaire et de concurrence avec les ports belges de dimension

européenne, mais aussi de conflits contemporains, ne serait-ce que pour mettre en exergue cet « esprit de Dunkerque », né en mai-juin 1940 à l'issue du mémorable rembarquement du corps expéditionnaire britannique et des armées alliées, qui débuta à La Panne.

À l'évidence, cette Flandre, magnifiquement chantée par Jacques Brel et bien d'autres artistes talentueux, apparaît immuable, même si elle est l'objet de profonds bouleversements et métamorphoses. Et pour s'imprégner de son caractère intemporel, tout en épargnant au lecteur de longs discours, il suffit de se référer aux œuvres du peintre Arthur Van Hecke qui capturent le spectacle de la mer, synthétisent la mémoire du territoire et retracent l'extraordinaire cheminement de l'âme flamande dans la marche du temps. ■

nederlandse versie

---

## Een maritiem geheugen

Opaalkust, Vlaanderen,  
Duinkerke

Patrick Oddone

De Belgische en de Franse kust kregen in de loop van de geschiedenis een verschillende nationaliteit, waardoor ze van elkaar gescheiden zijn, maar op het gebied van landschap, traditie en mentaliteit vertonen ze heel wat gelijkenissen. Ze delen de woelige wateren van de Noordzee, die hen verbindt en een bron is van voorspoed: hun economische, sociale en culturele leven put grotendeels uit het maritieme universum, dat deze gebieden potentieel verleent. Toch is de dichte band met de zee, hoe tijdloos ook, aan ontwikkeling onderhevig en veranderen de ermee samenhangende activiteiten grondig van aard.

### 'Aan elkaar genaaide velden en weilanden'

De verleidelijke, romantische 'Opaalkust' werd zo gedoopt door Édouard Lévêque, een schilder, schrijver en botanicus uit Le Touquet. Hij bedacht in 1911 die benaming om er specifiek het kustgedeelte tussen Le Crotoy en Équihe-Plage mee aan te duiden. De naam was bedoeld als hommage aan het zo bijzondere, wisselende paarlemonoeren licht, dat veel van zijn Franse en buitenlandse vrienden inspireerde om hier in de open lucht te schilderen. Vanwege de korte afstand met de hoofdstad Parijs, de schoonheid van de omgeving en de kustbevolking met een sterke traditie, zakten kunstenaars bijzonder graag naar de Noordkust af. Vanaf de jaren '80 tot de Eerste Wereldoorlog maakten zij hier waardevolle realistische werken. Victor Hugo was al getroffen door de uitgestrekte natuurruimte met haar opaalachtige licht en voelde zich genoodzaakt

om de ‘onmetelijke schouwspelen’ en de ‘vlakken aan elkaar genaaide velden en weilanden’ te beschrijven.

Deze noordelijke streek met zijn weidse ruimte, symbool voor gezonde lucht en teruggewonnen vrijheid, kreeg vanaf het einde van de negentiende eeuw meer bekendheid door de opkomst van heilzame zeebaden en badplaatsen. De uitgestrekte fijne zandstranden aan de voet van de blonde, door de wind bewerkte duinen vormden gaandeweg een trekpleister voor volkstoerisme. Ze zijn voortdurend het toneel van ontspannende bezigheden: zeilwagens zoeven over het natte zand, paarden galopperen over het schitterendste ruiterspad dat er is, liefhebbers van *longe-côte* waden tot het middenrif door het water langs de kustlijn en trotseren joggend en tegelijk peddelend met een roeispaan de stroming. Kinderen (bijgestaan door niet minder enthousiaste volwassenen) veroveren met hun vliegers het luchtruim op de wieken van de dartele wind of herinterpreteren de middeleeuwse kasteelarchitectuur op dit immense speelterrein waar creativiteit en verbeelding hoogtij vieren.

Het maritieme erfgoed is door zijn grote diversiteit ontegensprekelijk een hoofd-troef van dit kustgebied. Gerestaureerde of identiek nagebouwde traditionele boten, historische haveninstallaties en maritieme musea vervullen een spil-functie in de heropleving van het toerisme en in de streekcultuur. Het geheugen van de zee, het geheugen van de mensen, het geheugen van de havensteden, materiële en immateriële sporen geven vorm aan een collectieve identiteit en een maritiem besef die tot de kracht van het gebied behoren. Bovendien worden al deze culturele goederen, die een rijk verleden in zich dragen, beschermd en naar waarde geschat, wat de streek mede dankzij tal van feestelijke bijeenkomsten nog aantrekkelijker maakt.

### **De magie van de natuur**

De zee is alomtegenwoordig in de activiteiten van de mens. Visvangst is een harde stiel, of het nu gaat om kust- of zeevisserij, ambachtelijke of industriële technieken. Een uitgelezen manier om dit universum te ontdekken is het centrum Maréis in Étapes, dat het licht zag met als doel de maritieme cultuur, die haar stempel drukt op de regionale identiteit, te bewaren en uit te dragen. Deze diep in de traditie verankerde bedrijfstak speelt ondanks de vele strenge Europese vereisten nog steeds een cruciale rol in het sociale en economische leven en in het milieu van de Opaalkust. Boulogne-sur-Mer is, in tonnenmaat en waarde van aan land gebrachte verse vis, de grootste vissershaven van Frankrijk. Het bundelt alle productieve krachten om te werken aan de toekomst van de visserijtoekomst, in het besef dat nieuwe perspectieven ontstaan door de ontwikkeling van de aquacultuur. Dit is een ernstig alternatief om de daling van de visstand te compenseren en het voortbestaan van de vissoorten te verzekeren.



Het kustgebied langs het Kanaal en de Noordzee is erg geliefd bij Belgische en Britse toeristen. Het landschap is erg gevarieerd: stranden, duinen, moerassen, inhammen, kliffen en befaamde kapen, zoals Cap Blanc-Nez en Cap Gris-Nez, hoog en koel naar Engeland toegewend. Het zijn naturomgevingen met een grote ecologische rijkdom maar een broos evenwicht, waar dan ook goed voor wordt gezorgd. Natuurgebieden kunnen vandaag de dag op zorgvuldige bescherming rekenen, getuige de natuurreservaten van de baai van de Canche, de baai van Authie en de Platier d'Oye, waar ook het didactische en het pedagogische aspect aan bod komen. Ook het maritieme universum, met zijn vergaande invloed op het leven te land, wordt nauwlettend in het oog gehouden. *Nausicaà*, het grootste aquarium van Frankrijk, in Boulogne-sur-Mer, ijvert voor een duurzaam, permanent en verstandig beheer van de zee. Het centrum opent onze ogen voor de rijkdom en pracht van de zee en is een ongemeen leerzame bron van informatie over onze wereld, onze geschiedenis en de magie van de natuur.

Net als aan de Belgische kust worden hier ten slotte ook intensief watersporten beoefend waar wind en zee onontbeerlijk voor zijn. Zeil- en visserijliefhebbers kunnen terecht in de vijf Noord-Franse havens: Étaples, Boulogne, Calais, Grevelingen en Duinkerke, gewaardeerde uitvalsbasisen voor velerlei avonturen. In die havens lopen aldoor projecten tot inrichting, uitbreiding en omvorming, en die ontwikkelingen plaatsen de pleziervaart op de voorgrond als toeristisch product en imagofactor. De vitaliteit van deze sector blijkt ook uit de organisatie van talrijke toonaangevende sportevents: de Zeilronde van Frankrijk, die uit Duinkerke vertrekt, de Calais Round Britain Race en de Grand prix international de la Côte d'Opale in Boulogne.

In de loop der decennia heeft de benaming Opaalkust zich langzamerhand uitgestrekt tot het hele kustgebied van de regio Nord-Pas-de-Calais: eerst tot aan Boulogne-sur-Mer, daarna tot aan Calais, vervolgens tot aan Grevelingen (Gravelines), de poort naar Vlaanderen, met ten slotte een poging om door te stoten naar Bray-Dunes, de eindhalte bij de grens. Maar – want er is een 'maar' – die poging botst op een identiteitsclaim en de benaming loopt geografisch dus tot de delta van de Aa. Daar beginnen de 'Dunes de Flandre', het kustgebied van het Noorderdepartement, 15 kilometer strand met daarlangs 700 hectare duinen die ontsnapt aan de tentakels van de industrie. Deze beschermde, volop gewaardeerde ruimte grenst aan de Belgische provincie West-Vlaanderen, die dezelfde natuurlijke karakteristieken bezit. Fransen die zich over de grens wagen, hoeven zich dus niet meteen ontredderd te voelen, al vormt de verstedelijking van de Belgische kust, de belangrijkste toeristische bestemming van het koninkrijk, een duidelijk contrast. Aan beide uiteinden van de Belgische kust liggen de natuurreservaten het Zwin respectievelijk de Westhoek, samen 498

hectaren. Over de grens, die men symbolisch oversteekt, domineert de natuur: de Marchandduin met zijn diverse fauna, de typisch Vlaamse Perroquetduinen, de Dewulfduin en de fossielduin van Gijvelde. Die laatste vormt met de Belgische Cabourduin de laatste fossiele strandwal die nog gevrijwaard bleef van de menselijke honger, op de oude kustlijn, van toen de zee nog verder landinwaarts kwam.

### **Luctor et emergo**

Ik vecht en ik kom boven: dat zou de leus moeten zijn van dit stuk Vlaanderen, dat de zee wist te bedwingen en een van de vruchtbaarste vlaktes van Noord-Europa werd. Na eeuwen inspanningen, koppig volhouden en ingenieuze vondsten om de moerassen bruikbaar te maken en zich af te schermen tegen overstromingen vanuit de zee, ontstond het land van de wateringen of in het Frans ‘watingues’: vlak, eenvormig, arbeidsintensief. De kerstening van Vlaanderen is van cruciaal belang geweest voor de stabilisatie van de grond, waar de grote kloosters een begin mee hadden gemaakt door de eerste droogleggingswerken te ondernemen. Toch was het wachten op het beslissende optreden van de graven van Vlaanderen om tot een strikt gereguleerd en grootschalig beheer van het waterbouwkundige net te komen. Van een echt droogleggingsbeleid is pas sprake vanaf 1169, toen Filips van de Elzas de streek een zelfstandige administratie schonk en bij verordening de wateringen (wateringen) in het leven riep. Maar nog steeds waren beschermingsmaatregelen nodig om te vermijden dat het land door de zee werd overspoeld. Vandaar dat vanaf de veertiende eeuw dijken werden gebouwd om kustland op de zee te veroveren. De grootscheepse werken voor de ontwikkeling van havens en badplaatsen aan het eind van de negentiende eeuw en in de twintigste eeuw zorgden uiteindelijk voor een volledige ‘afdichting’.

Vanaf de twaalfde eeuw was het kustgebied van het estuarium van de Aa tot het eiland Cadzand relatief stabiel, zodat zich havenactiviteiten konden ontwikkelen. De gehuchten bij de natuurlijke inhammen in de duinketen waren ideale plaatsen om de bescheiden vissersboten te beschermen. Zo ontstond Duinkerke. De haringvisserij was toen de belangrijkste economische activiteit en haring werd op een gegeven moment zelfs als ruilmiddel gebruikt. Haring was in de middeleeuwen de voornaamste vis, voedde eeuwenlang de bevolking en hielp de mensen te overleven in crisistijd. Het werd dan een onverhoopt manna, een voedselvoorraad, en dat was ook het geval aan weerszijden van de Frans-Belgische grens tijdens de Tweede Wereldoorlog. Duinkerke is een baken voor maritiem Vlaanderen, verheft zich als een gedenkplaats, erfgename van twaalf eeuwen bewogen geschiedenis.

In de achttiende eeuw werd haring verdrongen door kabeljauw. Vanwege de rivaliteit met Nederland, dat toen zowat het Noord-Europese handelsmonopolie in

gezouten kabeljauw bezat, besliste het koninklijke bewind dit zeer gegeerde product niet langer in te voeren en Duinkerke werd aangewezen als marktbevoorradder. Dankzij een akkoord met Denemarken, waarvan IJsland toen deel uitmaakte, verkreeg men het recht om rond IJsland te vissen en Duinkerke legde zich volop toe op deze nieuwe activiteit. Zowel in het type boten als in de manier van vissen en prepareren van de vis volgden ze blindelings de Hollanders na. Deze inspanningen werden tenietgedaan door de onrust onder de Franse Revolutie en het Keizerrijk, maar de Restauratie luidde een herstel in, met inzet van de nodige mensen en middelen. Van 1850 tot 1870 werd Duinkerke aldus de belangrijkste kabeljauwhaven van Frankrijk. Per seizoen stuurde het 120 tot 130 boten uit, bemand met meer dan 2000 zeelieden. Het was de belangrijkste economische activiteit van Duinkerke en de IJslandvaart bepaalde het ritme van de stad. Kort voor de Eerste Wereldoorlog boette deze visvangst in Duinkerke echter sterk aan belang in en er werden nog maar een twintigtal schepen naar IJsland gestuurd. Alle zeelieden kwamen uit kustfamilies, echte familieclans die meestal op dezelfde boot voeren. De bemanningen werden samengesteld naar taal, Vlaams voor de Duinkerkenaars en de oostelijke dorpen, Frans voor de andere – slechts bij hoge uitzondering werden deze talen gemengd. De beviste wateren waren erg ruig en er deden zich geregeld dodelijke ongevallen en schipbreuken voor, maar uiteindelijk was de mortaliteit niet hoger dan in andere toenmalige risicoactiviteiten zoals mijnbouw of koophandelsvaart.

### **De grootste piraat van Lodewijk XIV**

We kunnen het niet over Duinkerke hebben zonder Jan Bart (1650–1702) ter sprake te brengen, de beschermheld van de stad. Al op twaalfjarige leeftijd begon hij op schepen te varen die onder het bevel stonden van familieleden van hem, kleine kustvaarders die handel dreven tussen Frankrijk, Engeland, de Spaanse Nederlanden (Vlaanderen) en de Verenigde Provinciën. Duinkerke werd in 1662 definitief Frans, maar de Duinkerkenaars, die anders dan de zeelieden van Calais en Boulogne niet verplicht waren dienst te doen op schepen van de koning, gaven vaak de voorkeur aan grote Hollandse zeeschepen, die beter betaalden. Zo diende Jan Bart in 1667 tijdens de Devolutieoorlog onder het bevel van de Hollandse admiraal De Ruyter en nam hij deel aan de raid op de Theems, die door de Engelsen als een diepe vernedering werd ervaren. In 1672 verklaarde Frankrijk, bondgenoot van Engeland, Holland de oorlog en de koning repatrieerde zijn zeelieden. Jan Bart keerde naar Duinkerke terug en voer voor particuliere reders die zich op de kaapvaart hadden gestort. Hij werd luitenant en daarna kaperkapitein in mei 1673, en voerde het bevel over steeds grotere Kaapvaarders. De marineautoriteiten bleven niet ongevoelig voor zijn menselijke kwaliteiten, zijn vurige strijdlust, zijn perfecte kennis van de Noordzee en de aanzienlijke sommen die hij opbracht voor de koninklijke kas. In januari 1679 werd hij bevorderd tot luitenant-ter-zee. De hervatting van de oorlog tegen Spanje bracht

hem verder weg van Duinkerke, maar toen Engeland en de Verenigde Provinciën een verbond sloten, met de oorlog van de Liga van Augsburg (1688–1697) als gevolg, keerde hij naar de Vlaamse kusten terug. In mei 1689 werd hij aangesteld op een fregat om konvooien te escorteren en toen hij zich na een ongelijke strijd moest overgeven, werd hij gevangengenomen. Hij wist echter met ridder Forbin uit Engeland te ontsnappen in een roeiboot en stak het Kanaal over naar Saint-Malo. Wegens deze heldendaad benoemde Lodewijk XIV hem op 20 juni 1689 tot kapitein-ter-zee. Hij trok er weer op uit en bleef vijandelijke koopvaardij schepen plunderen. Aan het hoofd van zijn eskader vormde hij een ernstige bedreiging op de Noordzee. In Bergen was hij een Engelse kapitein, die hem in de val wilde lokken, te slim af en hij bleef maar roem vergaren. Nadat hij ondanks de havenblokkade een konvooi van 30 graanschepen naar Duinkerke wist te leiden werd hij in Versailles uitgenodigd om op 19 april 1694 ridder in de Orde van de Heilige Lodewijk te worden. Op 29 juni van dat jaar maakt hij de Hollanders een ander, Frans, konvooi van 130 met graan geladen schepen uit Noorwegen afhandig voor het eiland Texel. Dankzij deze boude prestatie daalde de graanprijs in Frankrijk met negentig procent en kreeg hij in augustus adelbrieven. Vervolgens onderscheidde hij zich door tweemaal de haven van Duinkerke te verdedigen, in 1694 en 1695. ‘De grootste piraat van Lodewijk XIV’ noemden de Hollanders hem, nadat hij vier van hun oorlogsschepen, 40 koopvaarders en een flottielje haringbuizen had vernield. Als beloning maakte Lodewijk XIV hem eskadercommandant van de provincie Vlaanderen en in 1699 werd hij commandant van de zeemacht in Duinkerke. Op 27 april 1702 overleed hij aan een longontsteking. Toch hebben de Duinkerkenaars pas anderhalve eeuw later zijn heldhaftige imago overgenomen om hun stad een duurzame identiteit te bezorgen.

### **Traject van de Vlaamse volksziel**

We kunnen Duinkerke eindeloos in zijn diverse facetten blijven belichten, de havenuitbreiding, de concurrentie met Belgische havens van Europees formaat, maar ook moderne conflicten – al was het maar om te wijzen op ‘de geest van Duinkerke’, die dateert van de memorabele, aanvankelijk in De Panne begonnen wederinschepping van het Britse expeditieleger en de geallieerde troepen in mei-juni 1940.

Dit Vlaanderen, dat door Jacques Brel en veel andere talentvolle chansonniers schitterend is bezongen, geeft allicht een onveranderlijke indruk, ook al kent het diepgaande veranderingen en gedaanteverwisselingen. Om doordrongen te raken van die tijdloosheid en de lezer lange uiteenzettingen te besparen, verwijs ik graag naar de schilderijen van Arthur Van Hecke. Hij weet het schouwspel van de zee te vangen, synthetiseert het geheugen van deze streek en laat zien welk buitengewoon traject de Vlaamse volksziel door de tijden heen heeft afgelegd. ■

