

Van Brugge naar de zee, wel via Plassendale

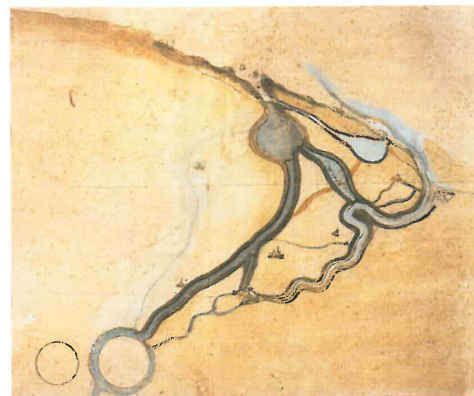
Het ontstaan en de economische ontwikkeling van een stad zijn evenredig verbonden met de ligging ervan. Plaatsen met ideale verbindingen, hetzij te land, ter zee of in de lucht evolueerden altijd tot belangrijke steden. Havens hebben meer bloeikansen dan welke andere gemeenten ook. De geschiedenis heeft dit al voldoende bewezen. Illustraties daarvan zijn legio. De bouw van het Romeinse castellum van Oudenburg gebeurde niet toevallig op een strategisch gelegen landtong. Transgressies en uiteindelijk de regressie van de zee zorgden ervoor dat deze site lange tijd werd verlaten en geen vooraanstaande rol meer vervulde in het verdere verloop van de geschiedenis. Brugge vormt op dit gebied eveneens een schoolvoorbeeld. Deze stad dankt zijn oorsprong en zijn groei duidelijk aan zijn gunstige ligging enerzijds aan een inham van de Noordzee en anderzijds op het kruispunt van (Romeinse) heirbanen. Vooral de zee speelt een grote rol in de historie van Brugge. Dat zijn inwoners dit ook beseften, blijkt wel degelijk uit de drang om de stad er voortdurend mee te verbinden.

Hoe Brugge hunkerend zijn gezicht naar de zee richtte...

Tot voor enkele decennia schreven historici de economische teloorgang van Brugge vanaf de vijftiende eeuw aan de verzanding van het Zwin toe. Dit is niet de enige reden van het verval, want al lange tijd moesten zeeschepen hun lading eerst in Damme, later in Sluis lossen en vervoerden kleinere schepen deze koopwaar langs de gekanaliseerde zeearm naar Brugge om er verhandeld te worden. Ook de politieke moeilijkheden met Filips de Goede en vooral met Maximiliaan van Oostenrijk zorgden ervoor dat de betekenis van Brabant, en specifiek van Antwerpen, bleef groeien. De teloorgang van de bloeiende textielproductie, een gebrekkige en te late aanpassing van de Brugse handelswereld aan de nieuwe economische expansie en militaire twisten moeten hier eveneens worden aangehaald. In de daaropvolgende

eeuwen zou Brugge meer de geschiedenis ondergaan dan ze leiden. Toch moet gezegd, dat deze achteruitgang minder catastrofaal lijkt als velen schreven.

Dit betekent geenszins dat het stadsbestuur bij de pakken bleef zitten. Al in de dertiende eeuw werden allerlei pogingen ondernomen om de verbinding met de zee in stand te houden: baggerwerken, middelen om het waterdebiet te verhogen, de uitbouw van een systeem van bakens, het uitschuren van de overtollige aarde en het inschakelen van loodsers. In de daaropvolgende perioden gingen die activiteiten verder. Aanvullende kanalen werden gegraven en sluizen gebouwd. Niets baatte, de verzanding bleef voortduren en de situatie verslechterde. In de zestiende eeuw werd verder gezocht. De Bruggelingen begrepen blijkbaar zeer goed dat een uitweg naar de Noordzee de tanende economie kon redden. Kosten noch moeite bleven gespaard om de verzanding tegen te gaan. Ingenieurs ontwikkelden allerlei plannen die ofwel nooit werden uitgevoerd of faliekant afliepen. Ze kostten in elk geval veel geld. Naast de voorstellen van de waterhoushoudkundige Jan van der Meersch en van zijn medewerker, Joos Gomaer, bleven vooral de plannen uit ca. 1546 van Lanceloot Blondeel, de homo universalis van de Brugse Renaissance, bekend. Het eerste plan sloot duidelijk aan bij dit van Van der Meersch en stelde voor om het Oude Zwin te kanaliseren. Ter hoogte van Hoeke zou er een verbinding met een nieuw aan te leggen kanaal tussen Damme en Sluis tot stand worden gebracht. Vooral de platte-landsbevolking achtte zich niet gelukkig met dit plan en was bang voor het verlies van landbouwgrond. Ingrijpend, zelfs revolutionair voor die tijd was het tweede voorstel van Blondeel om vanuit Brugge in een grote bocht door de polder een gloednieuwe vaarweg te graven en die ter hoogte van Heist in de Noordzee te laten uitmonden. Daar kon zich een nieuwe handelskern ontwikkelen. Het project, waarvan de tekening in het Brugse stadsarchief wordt bewaard (zie afb.), werd niet uitgevoerd, maar kan als een voorloper van het huidige Boudewijnkanaal en de Zeebrugse



Dit hydrografisch ontwerp (waterverf (?) op papier, 40,5 x 60 cm), van de Brugse kunstenaar Lanceloot Blondeel (1498-1561), uit ca. 1546, bestond erin Brugge d.m.v. een nieuw te graven kanaal met de zee te verbinden.
Brugge, Stadsarchief, fonds kaarten en plannen, nr. 15
[Foto: Brugge, H. Maertens]

haven doorgaan. Wel werd tussen 1548 en 1557 het nieuwe kanaal tussen Damme en Sluis, de 'Verse Vaart', gegraven, dit ten westen van wat nog van het Zwin overbleef. De vaarweg naar Nieuwpoort, via de Ieperleet, werd intussen bevaarbaar gemaakt. Zowel in Damme, naar een ontwerp van de vermelde Jan van der Meersch, als in Sluis werden sluizen gebouwd. En daarbij bleef het niet. In de tweede helft van de zestiende eeuw volgde het ene voorstel op het andere, slechts enkele werden gerealiseerd.

Niet alleen plannen werden gesmeed en eventueel (gedeeltelijk) uitgevoerd. Het stadsbestuur creëerde eveneens de nodige propagandamiddelen met de bedoeling handelaars opnieuw de weg naar Brugge te laten vinden. Het beroemde stadsplan van Marcus Gerards vormt daarvan een bewijs. Dit unieke zicht in vogelperspectief op de aloude stede zal wel niet gegraveerd zijn om ons vandaag een beeld te geven hoe Brugge in 1561-1562 eruit zag. We mogen ervan overtuigd zijn dat het stadsbestuur het bestelde om de verbindingen tussen Brugge en de zee te tonen. Dat ze daarbij een beetje breder werden gete-

kend dan in werkelijkheid en dat de kunstenaar de stad dichtter tegen de Noordzee situeerde, lijken middelen die in de reclamerwereld wel meer voorkomen. Dat Marcus Gerards blijkbaar deze cartografische fout zelf niet kon verkroppen, kan afgeleid worden uit het feit dat hij onmiddellijk na de stadsomwalling een (bijna onzichtbare) verticale streepjeslijn aangebracht die op die verkorting wijst. Zo kon hij eventuele vitters terechtwijzen.

Daarom gingen de Hollandse troepen op 21 juni 1600 nabij Sas van Gent aan wal en trokken te voet langs Assenede, Eeklo, Male en Oudenburg, die onmiddellijk werd ingenomen, verder. Na een aantal kleinere veroveringen, zoals op de forten van Brede, Snaaskerke, Plassendale en Sint-Albert, en het bouwen van een brug over de Ieperleet nabij Leffinge bereikten ze op 1 juli de havenstad. Albrecht was niet bij de pakken blijven zitten en verzamelde intussen een machtig leger in het nabije Ouden-

er ook in Brabant en in Zeeuws-Vlaanderen militaire acties, die o.a. het verlies van Sluis voor gevolg hadden. In 1604 nam de ervaren veldheer Ambrogio Spinola Oostende eindelijk in. Oorlogsmoeheid, financieel bankroet, overdreven veel slachtoffers en gezond verstand lieten inzien dat een volledige onderdrukking van het protestantse noorden nog moeilijk haalbaar was. Dit leidde tot onderhandelingen tussen enerzijds gezanten van Filips III en de aartshertogen en anderzijds vertegenwoordigers van de Staten. Voorlopige vrede bleef niet uit. Op 9 april 1609 werd het Twaalfjarig Bestand gesloten. Die periode bracht voor de Zuidelijke Nederlanden een politieke, economische en culturele heropleving mee. Is het misschien daarom dat de geschiedenisboeken uit het onderwijs het bewind van Isabella en Albrecht steeds als rooskleurig beschrijven? Ondanks herhaalde pogingen slaagden de aartshertogen er niet in het bestand na 1621 te verlengen. Ze vonden noch in Den Haag, noch in Madrid gehoor. De strijd barstte opnieuw los. In hetzelfde jaar overleed Albrecht en verloor Isabella, die voortaan het habijt van de derde orde van Sint-Franciscus aannam, het statuut van regerende vorstin. Nog ruim twintig jaar lang woedde de oorlog voort. Pas met het Verdrag van Münster (1648) eindigde de Tachtigjarige Oorlog. Met deze vrede erkende Spanje de soevereiniteit van de Verenigde Provinciën en stond verschillende gebieden, waaronder Zeeuws-Vlaanderen, Noord-Brabant en Maastricht, af. De grens tussen Noord en Zuid lag nu min of meer definitief vast. Voor onze gewesten kwam de sluiting van de Schelde, de Sasse Vaart – de verbinding tussen Gent en de Westerschelde, gegraven in het midden van de zestiende eeuw – en het Zwin nog slechter aan. Brugge moest op zoek naar een nieuwe uitweg om de zee te bereiken.

Op zoek naar nieuwe waterwegen

De godsdiensttroebelen en de politieke spanningen hadden ongetwijfeld een nefaste invloed op de economische heropleving van Brugge. De schepenen deden er nochtans alles aan om het tij te doen keren

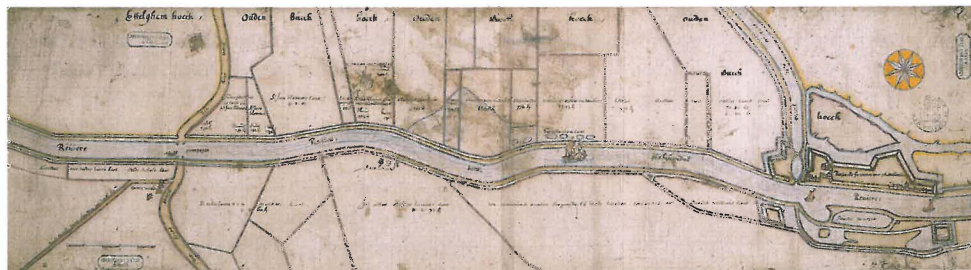


Dit schilderij toegeschreven aan Sebastian Vrancx (1573-1647) stelt de belegering van Oostende tussen 1601 en 1604 voor. Het doek dateert uit 1618. Een gelijkaardige compositie in het Prado (Madrid) staat op naam van Cornelis de Wael. London, privé-verzameling. [Foto: Köln, Gebr. König]

Godsdienstige veranderingen en politieke moeilijkheden

De godsdienstige veranderingen van de zestiende eeuw en de daaraan gekoppelde politieke gevolgen zorgden evenwel nog voor bijkomende moeilijkheden en andere mogelijkheden. Op de vooravond van de zeventiende eeuw schonk Filips II, koning van Spanje, door de Akte van Afstand de XVII Provinciën aan zijn dochter Isabella en aan haar neef en toekomstige gemaal Albrecht. Het huwelijk werd op 15 november 1598 in Ferrara (Spanje) per procuratie voltrokken. De plechtige inzegening gebeurde op 18 april 1599 in Valencia. Na de feestelijkheden, die een paar maanden duurden, reisden Isabella en Albrecht naar de Nederlanden. Ze vonden er een land in volle godsdienstoorlog. Ook op politiek en economisch gebied ging het niet bijster goed. Vrijwel onmiddellijk moest Albrecht de wapens opnemen tegen het expeditieleger van prins Maurits van Nassau dat het graafschap Vlaanderen was binnengevallen. Omwille van minder goede weersomstandigheden lukte het hen niet om Nieuwpoort per schip te bereiken.

burg. Vandaar opereerde de aartshertog verder in de richting van de zee. Op 2 juli 1600 stonden de troepen op het strand van Nieuwpoort tegenover elkaar. Hier kreeg het leger van de heldhaftige Albrecht een flinke opdoffer. Ondanks die bloedige overwinning moesten de prinselijke soldatenbenden zich vrij vlug binnen Oostende terugtrekken. Zo goed als een jaar later vatten de aartshertogelijke en Spaanse soldaten dan ook het beleg van Oostende aan. Omdat deze havenstad vanuit zee werd voorraad, hield Oostende het veel langer dan verwacht uit. De belegering sleepte meer dan drie jaar aan. Intussen gebeurden



Kaart van de vaart Brugge-Plassendale uit de 17de eeuw (papier op lijnwaad 25,4 x 92 cm) Gent, Rijksarchief, fonds kaarten en plannen, nr. 610 [Foto: Oostkamp, J. Breynne]

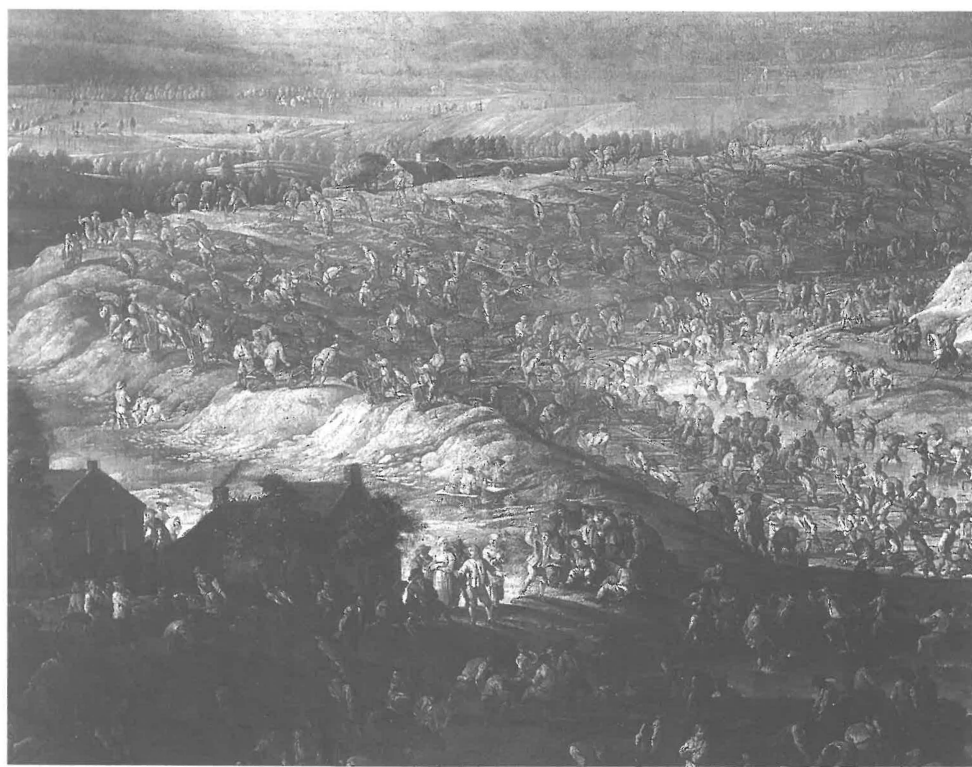
en probeerden o.a. de textielnijverheid te stimuleren. Nu de Schelde, de Sasse Vaart en het Zwin gesloten waren, moesten de Zuidelijke Nederlanden op zoek naar alternatieve verbindingen met de zee. De bedoeling bestond erin een hydrografische verbinding tussen Gent, Brugge, Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke aan te leggen. Zo kon Oostende bijvoorbeeld worden uitgebouwd van een kleine vissersplaats tot een bescheiden zeehaven. Militaire voordelen werden hierbij niet uit het oog verloren.

Eind 1624 was het kanaal volledig voltooid en konden schepen van honderd ton voortaan varen van het Minnewater, als handelskom ingericht, naar de vestingen aan de Brugse poort in Gent.

Intussen waren vanaf 1618 de werkzaamheden begonnen aan het kanaal tussen Brugge en Oostende. Het ging hier echter niet om een totaal nieuw te graven traject. Al van in de Middeleeuwen bestond de Ieperleet, die Brugge via Plassendale, Snaaskerke en Leffinge met de IJzer in

dit nieuwe kanaal opengesteld. Het stond rechtstreeks in verbinding met de zee, waardoor het onderhevig was aan de getijden. In Plassendale werd dan ook in 1623 een zeeluis gebouwd die het waterpeil tot in Brugge regelde. Aan de hand van een aantal gravures, o.a. naar een tekening van Adriaan (de) Villegas (1594-1669), krijgen we er een beeld van (zie afb.). De vaart werd door een eiland in twee stukken verdeeld. Langs de ene kant konden de schepen door dubbele sasdeuren varen in een kom waar het versluizen gebeurde. Het 'Speyhuys', dat aan de andere kant van het eiland over het kanaal was gebouwd, zorgde voor de waterregeling in de vaart tot in Brugge. De totale constructie werd oorspronkelijk beschermd door een kleine militaire fortificatie die in 1647 ten westen werd uitgebreid met een stervormige aanleg met aarden wallen en grachten waarin ravelijnen. Op het einde van de zeventiende eeuw werden bomen op het kerkhof van Oudenburg gerooid om herstellingen aan dit fort uit te voeren. Vooral aan de westkant van het kanaal en in het fort stond hier blijkbaar ook een kleine nederzetting. De huizen met tuinen en een straat zijn op de geciteerde prenten duidelijk zichtbaar. De brouwerij bestond uit een drietal gebouwen met een poort en werd door een wal beschermd. Er was vermoedelijk ook een bidplaats, waar een monnik van de Sint-Pietersabdij van Oudenburg de mis kwam celebreren. In de winter van 1671 werd dit oratorium wegens wateroverlast en overstroming naar het 'Speyhuys' overgebracht. De Ieperlee, die naar Nieuwpoort liep, werd in die versterking gesplitst. Grote schepen konden er zeker niet doorvaren. Het afwateringskanaal van de Meetkerkse moeren, die min of meer parallel met de vaart Brugge-Plassendale was aangelegd, liep na de Plassendalesluis in het vermelde kanaal.

De voltooiing van de verbinding tussen Gent en Oostende via Brugge was aldus voltrokken. We schrijven 1624. En op 11 oktober van dit zelfde jaar gaf aartshertogin Isabella de opdracht om de Ieperleet tussen Plassendale en Snaaskerke uit te diepen. Alle moeilijkheden waren daarmee niet opgelost. Vooral het probleem van de vrije doorvaart en het zgn. lastbreken – dit was het voorrecht die leden van het schippersambacht bezitten om de lading van een schip die uit een andere stad aankwam over te brengen op een boot van het plaatselijke ambacht en die door te voeren naar de volgende stad – bleef decennia aanslepen. Vooral tussen de Bruggelingen, Gentenaars en de Oostendenaars bestond een ontzettende naijver en kwam het in dit verband dikwijls tot een conflict. Het liep zelfs soms uit de hand en leidde enkele keren tot



*Detail uit een schilderij van Jan Antoon Garemijn (1712-1799) met de voorstelling van het rechte trekken van de Gentse vaart in 1753. Let op het enorm aantal werkende mensen.
[Foto: Brussel, K.I.K.]*

En Brugge profiteerde mee, zeker omdat het in dit kanalen netwerk werd ingeschakeld.

Met het octrooi van 20 juli 1613 zetten de aartshertogen Albrecht en Isabella het licht op groen om de Vlaamse havens te herstellen en om enkele kanalen te graven. Dit kon de handel zeker nieuw leven inblazen en betekende mogelijk een economische heropleving. In hetzelfde jaar startten de werken voor de verbinding van Brugge naar Gent. Enerzijds werd een deel (Gent-Hansbeke) werkelijk 'uit de grond gegraven', anderzijds werd gebruik gemaakt van bestaande vaargeulen, zoals de Zuidleie tussen Brugge en Aalter die weliswaar werd verdiept en aangepast. Allerlei moeilijkheden, gaande van financiële over technische problemen, zorgden er voor dat deze verbinding van ongeveer 42 kilometer, vrij van sluizen en saskommen, pas in 1623 voor de scheepvaart werd opengesteld.

Nieuwpoort verbond. Volgens een Engelse ooggetuige uit die tijd was deze vaart 'een diepe, gevaarlijke en moerassige waterloop'. Etymologisch kan de benaming Plassendale ten andere als een laag gelegen moerassige plaats worden uitgelegd. De uitdieping en verbreding van de Ieperleet had niet alleen de bedoeling de scheepvaart te bevorderen, maar evenzeer grote hoeveelheden grondwater af te voeren. Al een jaar later werd de scheepvaart op het kanaal Brugge-Plassendale toegelaten. Nu diende nog het traject tussen Plassendale en Oostende gegraven. De Staten van Vlaanderen legden op 26 juli 1622 de voorwaarden vast. Het werd een rechte verbinding zonder gebruik te maken van de bedding van bestaande vaargeulen of van de Noordheede, wel min of meer via een bestaand krekenselsel door Zandvoorde die ten oosten van Oostende in zee uitkwam. En al begin september 1623 werd

schermutselingen. Dit en de tolheffing bemmerden de economische ontwikkeling. Pas op 18 mei 1763 werd door een ordonantie van Karel van Lorreinen, gouverneur-generaal, het lastbreken afgeschaft, maar ruzies bleven niet uit.

Met de oprichting van de Sociëteit van het Nieuw Gedelf op 13 februari 1634 hadden Brugge, Veurne en Duinkerke de bedoeling hun steden met kanalen te verbinden. Duinkerke lag ideaal voor de handel met Engeland, Spanje en Frankrijk.

die problemen en allerlei processen ging het graven verder, ook tussen Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke. In 1641 beschikte Vlaanderen over een meer dan zeventig kilometer lange vaarweg tussen Brugge en Duinkerke. Over het kanaal tussen Plassendale en Nieuwpoort (21 km) werden in de jaren zestig van de zeventiende eeuw nieuwe bruggen aangebracht. Aannemer Lieven de Marck bouwde de draaibrug in Slype en Oudenburg, Robert Blomme die in Leffinge en Donaes van Troostenberghe die

log tussen Spanje en Frankrijk woedde namelijk na het Verdrag van Münster verder. In 1659 behaalden de troepen van Lodewijk XIV een overwinning nabij Duinkerke en ondertekende Spanje het voor haar nadelige Verdrag van de Pyreneeën. Daarmee was de strijd niet beslecht. In 1662 werd Duinkerke – de thuishaven van de Vlaamse vloot – door de Engelsen aan de Fransen verkocht. De rust kwam pas terug in 1713 met de Vrede van Utrecht, die de grens tussen Vlaanderen en Frankrijk grotendeels bepaalde. Dit alles zorgde ervoor dat de verbinding naar de zee langs Duinkerke evenmin gunstig verliep. Er werd opnieuw naar een oplossing gezocht.

Met toestemming van gouverneur-generaal Markies de Castel Rodrigo startten de Bruggelingen in 1665 met het graven van een havenkom nabij de Dampoort, aan het uiteinde van de Oostende vaart. In een jaar tijd was het werk voltooid en konden de eerste schepen aanleggen. De Bruggelingen verwachtten veel van dit nieuwe dok. Er kwam een heus reglement en aan de noordzijde een gebastioneerde versterking. Is het toevallig dat juist in dat jaar enkele andere economische mogelijkheden voor Brugge tot stand komen: de versmelting van de nering van de makelaars met de Kamer van Koophandel, de nieuwe handelsbeurs, de walvisvangst en het in 1666 verkrijgen door koning Karel II van het visserijrecht waardoor vijftig vissers van deze stad in de Engelse territoriale wateren hun netten mochten uitgooien? Ook het militaire aspect van dit nieuwe havendok mogen we niet uit het oog verliezen. Het bespieden van de Franse vloot werd erdoor vergemakkelijkt.

Omdat het sluizencomplex van Plassendale te ver van de zee lag, niet meer voldeed aan de eisen van de scheepvaart en in 'quaeder ende dangereusen staet' verkeerde, drong intussen het maken van een nieuw sas zich op. Ook het kanaal naar Oostende dat door een overstromingsge-



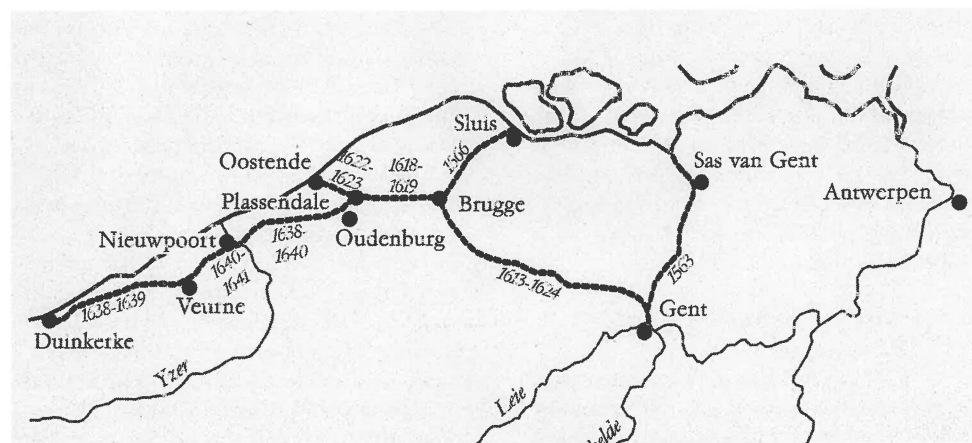
Kaart van Vlaanderen met aanduiding van de waterwegen en versterkingen, uitgegeven door Georg Christoph Kilian (1709 – 1781) in Augsburg.

Deze Duitse kaart biedt een goed overzicht van de situatie van de Vlaamse waterwegen sinds het graven van het kanaalnet in de eerste helft van de 17de eeuw. Vertrekend van Gent (in de rechter benedenhoek) bemerkt men van oost naar west: de Sasse Vaart (1547-1563), de Lieve naar Damme (midden 13de eeuw), de Brugse Vaart (1613-1624), het kanaal Brugge-Oostende (1616-1623) met de diepe insnijding van het overstromingsgebied rond deze laatste stad, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort (1640). Het is ook goed te zien hoe de Brugse Vaart aan de zuidzijde over de hele lengte versterkt was met forten en kleine versterkingen. Van meetaf aan was de vaart niet enkel bedoeld voor de scheepvaart, maar fungeerde zij tevens als militaire verdedigingslinie. Van 1621 tot 1648 was zij de zuidwestelijke afbakening van het zogenoemde 'contributieland'.

Oudenburg, Stedelijke verzameling [Foto: Oostkamp, J. Breyne]

Noch Ieper, noch Oostende vonden dit een goed idee en dachten aan concurrentie en een economische regressie. Het probleem dat zoutwater de havengeul zou binnenstromen en de landbouwgrond onbruikbaar zou maken werd eveneens aangekaart. Beide steden reageerden dan ook heftig tegen die beslissing. Van de Staten van Vlaanderen kregen de steden Brugge, Veurne en Duinkerke uiteindelijk in 1638 de toestemming om gezamenlijk dit kanaal te graven. Vrij vlug werd de Ieperleet tussen Plassendale en Nieuwpoort verder uitgediept. Aan de wijk Rattevalle (Slijpe) kwam er een sluis. Oostende boycotte de werkzaamheden door hun garnizoenssoldaten de werklieden te laten verjagen en het alaam te vernielen. En de schepenen van het Brugse Vrije wezen op de wateroverlast die de aanpalende landen erdoor ondervonden. Ondanks al

in Snaaskerke. De handel kon heropbloeien. Het sprookje bleef niet lang duren. De oor-



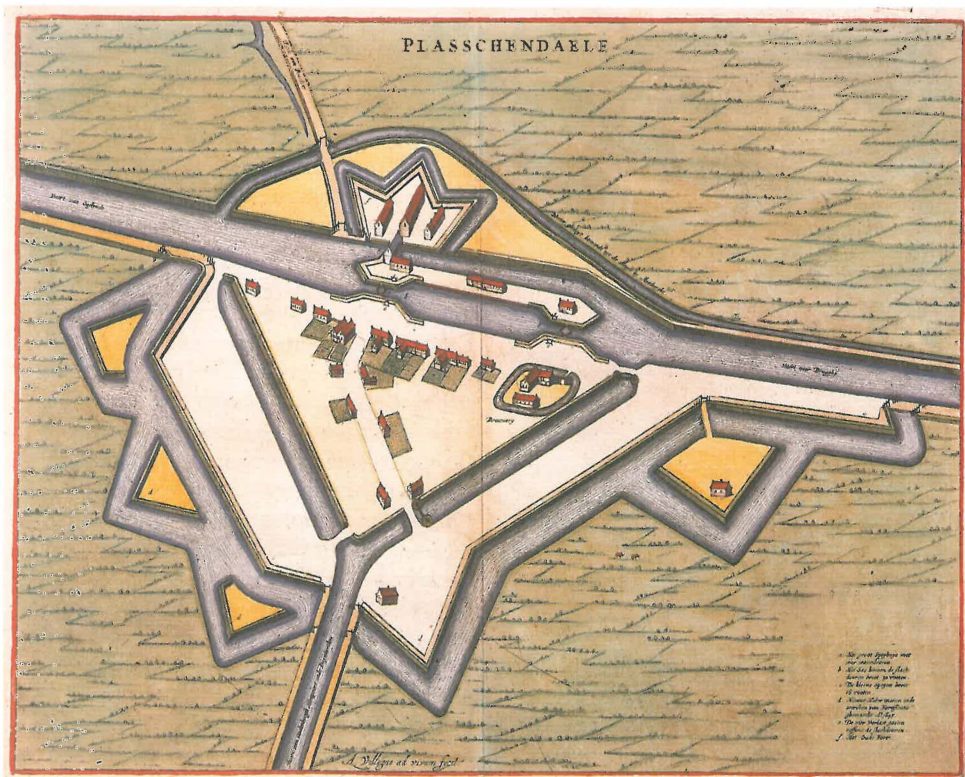
Tekening met de voornaamste kanalen in Vlaanderen, gegraven in de zestiende en zeventiende eeuw. De jaartallen geven aan wanneer de kanalen werden gegraven. [Tekening: K. Vancraeynest]

bied liep en onderhevig was aan de getijdenwerking kon niet als een ideale verbinding doorgaan. Wegens toeslibbing diende het ten andere geregeld te worden uitgediept. De Staten van Vlaanderen bespraken verschillende keren dit probleem. Op 4 juni 1669 besloten ze nabij het fort Philippe in Slijkens een nieuw sas te laten bouwen en dit van Plassendale te herstellen. Daarvoor werd een bedrag van om en bij de zeshonderd duizend florijnen uitgetrokken. Nog in hetzelfde jaar werd het project aanbe-

gend, wat dikwijls voor moeilijkheden, ja zelfs processen, zorgde, dienden bomen en struiken geroid. Intussen waren duizenden mannen gerecruteerd, ook seizoenarbeiders, om met kruiwagens, schoppen, pikhouwelen en spaden de grond letterlijk te verplaatsen. De rekeningen laten er niet de minste twijfel over bestaan. Geregeld duiken dan ook o.a. betalingen voor de aankoop van grote hoeveelheden alaam en hout op. Lastdieren kwamen er minder aan te pas. Blijkbaar werd de gewonnen aarde

ongetwijfeld voor een enorme organisatie. Dit betekende dat in de omgeving van het werk een reusachtig tentenkamp werd neergezet, waarin bakkers voor brood zorgden, slagers voor vlees... Hierop werd zelfs toezicht gehouden. En ontspanningsmogelijkheden bleven niet uit. Op het schilderij van Jan Antoon Garemijn (1712-1799) in het Brugse Groeningemuseum dat het rechtstrekken van de vaart ter hoogte van Sint-Joris-ten-Distel in 1751 voorstelt, is zo'n krioelende mensenmassa weergegeven (zie afb.). We mogen ook veronderstellen dat er geregeld ongevallen gebeurden, misschien wel met dodelijke afloop. De werkzaamheden gebeurden ook in moeilijke omstandigheden. Vergeten we niet dat het land in feite in oorlog was. Er was slechts een voorlopig bestand ondertekend. De strijd kon opnieuw oplaaien, de vijand kon bijna ieder ogenblik terug opdagen. Ter verdediging werden versterkingen en forten opgetrokken. Intussen dacht de Kerk ook aan het zielenheil. Op zon- en feestdagen werd aan het kanaal Brugge-Plassendale, dikwijls in een tent, een draagbaar altaar geplaatst. Een jezuïet, maar meestal een monnik van de nabijgelegen Sint-Pietersabdij van Oudenburg, droeg er de mis op. De bisschop gaf soms zelfs aan de arbeiders toelating om op die dagen verder te werken en tijdens vastenperiodes vlees te eten.

In dit verhaal speelde de Kerk nog een grotere rol. Samen met de Staten van Vlaanderen en bepaalde steden zorgden zij in belangrijke mate ook voor de financiering van die projecten. Zowel de kloosters als de ambachten hadden het daar soms moeilijk mee. Als voorbeeld halen we het Brugse ambacht van de pottenbakkers aan die vanaf 1665 zeker tot in het begin van de achttiende eeuw mee betaalden en daarvoor renten moesten lichten. Uit de resolutieboeken van bepaalde steden blijkt de aanhoudende geldnood om de kanalen te graven en te onderhouden. De schepenen van het Brugse Vrije lieten eveneens nogal wat werk aan deze kanalen uitvoeren. Afgevaardigden van deze instelling controleerden dan ook geregeld de toestand en maakten kaarten en plannen om gemakkelijker een idee ervan te vormen. In 1665 vaardigden ze zelfs een reglement uit betreffende het gebruik van de dijken doordat grazende paarden, koeien, kalveren, lammeren, ossen, schapen... nogal wat schade aanbrachten. De Staten van Vlaanderen voerden met een decreet van 19 september 1614, ingaande op 1 mei 1615, het maalderijrecht opnieuw in om de onkosten van dit graven gedeeltelijk te dekken. Het gaat om een belasting geheven op het gemalen graan. Vooraleer naar de molen te gaan diende die belasting betaald aan een pachter, die dit recht voor een bepaald gebied



Ingekleurde gravure (54,5 x 43,5 cm) met de voorstelling van de sluizen van Plassendale en kanaal Oostende-Brugge.

Oudenburg, Stedelijke Verzameling. [Foto: Oostkamp, J. Breyne]

steed. Ook hier vertraagde het werk door financiële moeilijkheden en moest de stad Brugge tussenkomen. De vermelde oorlog met Frankrijk zorgde ervoor dat pas op 12 februari 1676 het eerste schip door de nieuwe sluis voer. Vrijwel onmiddellijk vaardigde de Spaanse koning Karel II een octrooi uit dat per doorgevoerde ton drie stuivers werd ingevorderd. Dertien jaar later werd die tol aanzienlijk verhoogd. Eindelijk bezat Brugge een volwaardige verbinding met de zee. Toch lagen de volgende oorlogen op de loer...

Noeste arbeid en forse bedragen

Het graven van dit kanalenennetwerk op zich was een gigantische onderneming. Met de beperkte middelen, die toen voorhanden waren, betekende dit vooral zware handenarbeid. Nadat de grond was ontei-

als een talud aan weerszijden van de oever opgeworpen en nadien met graszoden bedekt. Daardoor werd aan weerszijden een hoge dijk gecreëerd. Aan de hand van zgn. drooglegmolens liep het grondwater uit het te construeren kanaal naar een nabijgelegen gracht. Dergelijke molens bestonden uit een systeem van tandwielen die een schuin opgestelde schroef in werking stelden. Paarden hielden, net als in een rosmolen, het rad draaiende. Uit de rekeningen vernemen we dat die 'watermolens' werden verplaatst en ook werden bewaakt. Mogelijk verwachtten de uitvoerders nog ongeregelde heden van vreemde soldaten of misschien van vroegere eigenaars en vonden ze het geraadzaam wachters uit te zetten? Smeden en andere ambachtslieden stonden voor allerlei reparaties in. De arbeiders en dieren moesten ook eten, drinken, slapen en andere behoeften volbrengen. Ook dit zorgde

had afgekocht. En bij die ene vorm van belasting bleef het niet. Geregeld kwamen afgevaardigden van de diverse besturen de werkzaamheden bekijken en mogelijk bijsturen. Ook de abt van de Sint-Pietersabdij van Oudenburg kreeg de opdracht om de sluizen te controleren en stelde soms voor om reparaties uit te voeren. Uit het visitierapport van abt Folquinus Gramon van 19 september 1736 blijkt bijvoorbeeld dat er nieuwe sasdeuren aan de sluis van Slijkens nodig waren.

ten het centrale bestuur en de stad Brugge om de sluis weer op te bouwen. Verschillende archieven bewaren tekeningen daarvan. Het werk stond mogelijk onder de leiding van Hendrik Pulinx de Jongere en Jean Baptist Malfason. De eerste ontwierp in elk geval in 1780 de plannen voor nieuwe sluizen en een kom aan de uitmonding van de vaart van Nieuwpoort in die van Oostende, of met andere woorden in Plassendale. Verschillende archieven bezitten daarvan originele tekeningen.

teins door de ligging van de stad op de kaart van Marcus Gerards gunstiger voor te stellen dan de werkelijkheid. De kopergravure (51 x 62 cm), die vermoedelijk bij de openstelling van de nieuwe havenkom in 1665 werd gestoken, toont de stad vanuit drie verschillende gezichtspunten (zie afb.). Mogelijk werd die prent in opdracht van het stadsbestuur gemaakt of van de nering van de makelaars? Het Latijnse opschrift kondigt in elk geval de faam van de stad aan: 'Bruga Flandrorum Urbs et Emporium Mercatu Celebre' en wijst meteen op zijn belangrijke rol als hoofdstad van Vlaanderen en op zijn handelsfunctie. De tekst onderaan, in het Nederlands, Frans, Spaans en Latijn, is eveneens een lofzang op Brugge. We vernemen dat de handel in verval was door voortdurende oorlogen, maar zich nu zal herpakken door de nieuwe havenkom en de verbinding met Oostende. Het panoramische gezicht, bovenaan, toont Brugge gezien vanuit de Dampoort. Vooral de vele windmolens en torens vallen op, zodanig dat het schilderachtige met het economische wordt gecombineerd. In de havenkom is er een overdreven drukte. Tientallen zeilschepen liggen aangemeerd en op de oever zijn nogal wat mensen bezig, al stellen we vast dat de onderliggende verhoudingen niet steeds kloppen. De wapens van Vlaanderen en Brugge sieren de bovenhoeken. In de fraaie cartouche prijken de namen van de voorgestelde monumenten die aan de hand van een nummering herkenbaar zijn. Het tweede luik van deze gravure bezorgt ons een beeld van de havenkom en het noordwesten van de stad, in vogelperspectief. Vooral de verbindingen vanuit de havenkom naar de waterwegen in de richting van Damme, Sluis en Oostende zijn aangegeven. De versterking van de havenkom, in onvervalste Vaubanstijl, valt op. Onderaan graveerde de kunstenaar een kaart die de kanaalverbinding toont van Brugge naar Oostende. Leuk is de aanduiding van de kastelen, gehuchten, boerderijen, dorpjes met kerken, molens, enz. die her en der op dit land van het Brugge



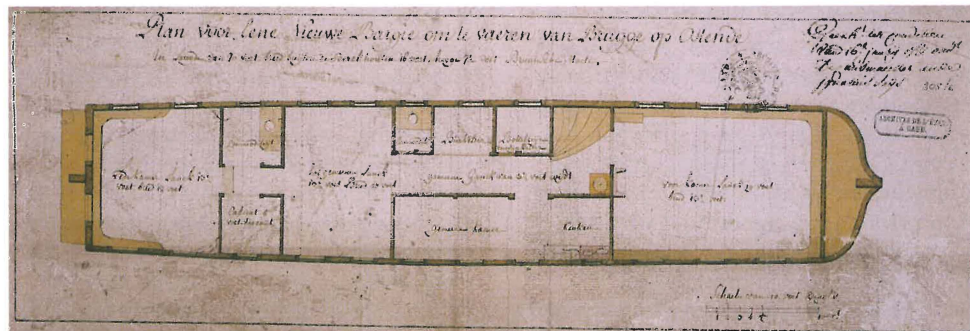
Ingekleurde kopergravure (51 x 62 cm), vermoedelijk gestoken in 1665 bij de openstelling van de nieuwe Brugse havenkom. De tekening werd gemaakt door Hendrik la Porte. De haven werd vanuit verschillende gezichtspunten weergegeven.

Brugge, privé-verzameling. [Foto: Oostkamp, J. Breyne]

De kanalen, sluizen en bruggen eisten een voortdurende zorg. De dijken dienden onderhouden, de kunstwerken hersteld, vaarten verdiept. De rekeningen barstten van grote bedragen die nodig waren om de noodzakelijke reparaties uit te voeren. Vooral Brugge betaalde dikwijls de kosten. Als illustratie vermelden we in 1725 de aankoop van hout door deze stad om de Rattevallebrug op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort te herstellen. In 1727 werden vierhonderd man vergoed om een bijkomende dam in de omgeving van Plassendale te maken. In de nacht van 12 op 13 augustus 1752 stortte het sas van Slijkens in. Om een overstroming te voorkomen werden de dijken onmiddellijk verhoogd. Het dreigende gevaar was geweken, maar op lange termijn diende gezorgd voor een blijvende oplossing. Verschillende mogelijkheden werden overwogen. Uiteindelijk beslis-

Aan propagandamiddelen niet te kort

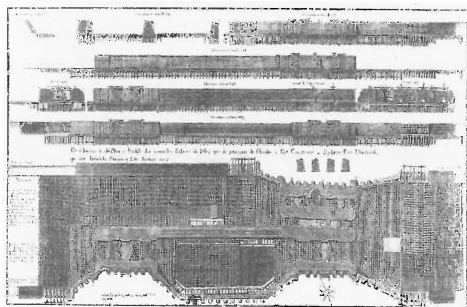
Ook de propagandamachine stond niet stil. In de zestiende eeuw lokten de Bruggelingen vreemde kooplieden en kapi-



Plan (18,3 x 53 cm) uit 1781 om een nieuwe barge te bouwen voor de vaart op het kanaal Brugge-Oostende.

Gent, Rijksarchief, fonds kaarten en plannen, nr. 805/2 [Foto: Oostkamp, J. Breyne]

Vrije verspreid liggen. De graveur liet niet na om het sluizencomplex van Plassendale en de krekten ten zuiden van Oostende nadrukkelijk in beeld te brengen. Van deze gravure verschenen enkele herdrukken met lichte variaties. Waarom iconograaf Guillaume Michiels deze prent in 1964 aan de uit Antwerpen afkomstige maar in Brugge verblijvende Cornelis van Caukercken toeschreef, konden we niet achterhalen. Onderscheiden prijkt nochtans uitdrukkelijk: Hend. (rik) la Port delin. (iavit) Bruga. Dat



*H. Pulinx de Jongere en J.B. Malfason tekenden in de late 18de eeuw deze plattegrond en opstand van de zeelsluis van Slijkens.
Brugge, Stadsarchief
[Foto: Oostkamp, J. Breyne]*

deze Hendrik (de) la Porte deze kaart tekende, lijdt dus geen twijfel. Met de grootste voorzichtigheid kunnen we misschien opperen dat Cornelis van Caukercken ze in de koperplaat stak. Of dat hij de opdracht gaf, want hij werd in 1665 (!) lid van de Brugse nering van de makelaars en zal enkele jaren later in de eed zetelen.

De Rotterdamse kunstenaar Hendrik van Minderhout, die toen in Brugge verbleef, schilderde omstreeks 1665 minstens drie gelijkaardige composities met de Brugse havenkom. Ook hij stelde de ligging van de stad ten opzichte van de zee rooskleuriger voor en suggereerde dat zeeschepen gemakkelijk de nieuwe havenkom konden bereiken. Misschien vroeg de stadsmagistraat hem wel Brugge zo voor te stellen? Van Minderhout schilderde ten andere ca. 1675 op een even impressionante manier het sas Slijkens met een panoramisch gezicht van Oostende in de achtergrond. Van dit doek bestaan twee versies, waarvan één in de stedelijke verzameling van Brugge. Gaspar Bouttats stak er een gravure naar, die logischerwijze op meerdere exemplaren werd afgedrukt. Ook dit bewijst dat deze doeken niet louter uit artistiek oogpunt werden gerealiseerd.

Ten slotte, willen we hier nog wijzen op het feit dat ook de landkaarten dienden aangepast. De diverse kanalen werden langzamerhand bijgetekend. We denken aan de Amsterdamse uitgaven van Henri-

cus Hondius in 1633, van Joan Blaeu in 1635 en die van Claes Janszoon Visscher in 1645. Als uitleg werd ernaast dikwijls 'nieuwe vaert' gegraveerd. In zekere mate kan de verdere ontwikkeling van de kanalenlandschap op kaarten worden gevolgd.

'Van toebac ende brandewin'

Zodra een volwaardig kanalenlandschap tot stand was gekomen, werd dit uiteraard gebruikt om allerlei goederen te vervoeren. Aan de hand van de tollijsten krijgen we een overzicht van de verscheidenheid aan handelswaar. In 1698 transporteerden schippers via het sluizencomplex Plassendale wijn en brandewijn uit Bordeaux, boter uit Dublin, tarwe, haring en kaas uit Rotterdam, rogge en kaas uit Amsterdam, drapperiestof, kalfsvellen, konijnenvellen, galnoten, katoen, lijn en boter uit Londen, vijgen en brandewijn uit Duinkerke, wijn uit Calais, lood en tin uit Rouen, oesters uit Engeland, brandewijn en haring uit Oostende, wijn uit Nantes, zout uit Sluis, aardewerk uit Keulen... Ook gezouten zalm en vlees, tabak, granaatappelen, kolen en lijn werden telkens in grote hoeveelheden getransporteerd. Naast de variatie valt wel op dat etenswaren gewoon tussen andere producten werden vervoerd. Tussen 1 januari en 12 december 1698 passeerden er volgens de inningsboeken, bewaard op het Algemeen Rijksarchief in Brussel, 693 goederenschepen aan Plassendale. Dit betekent een gemiddelde van twee per werkdag, met een hoogtepunt in het najaar. Veel kunnen we dit niet noemen! Om de belasting te kunnen innen was er nabij het sluizencomplex een tolhuis gebouwd, waarvan nu nog delen bewaard bleven. Om de scheepvaart in de winter mogelijk te houden, werd ook het ijs gebroken.

Zeker al in de zeventiende eeuw bestond een uitgebreid netwerk van marktschepen. Oorspronkelijk was het een grafelijk voorrecht, later verpachtten de steden die aan de meest biedende. Op de marktdagen verbonden ze dorpen, vooral gelegen langs het kanaal, met de dichtstbijzijnde stad. Later gebeurde dit soms dagelijks. Vooral boeren en eventueel ook kooplieden brachten zo gemakkelijker en vlugger dan vroeger hun waren naar de grootstad. Sedert het in gebruik nemen van het Nieuw Gedelf tussen Plassendale en Duinkerke in 1641 waren alle dorpen tussen Stalhille en Nieuwpoort zo met Brugge verbonden. De al vermelde Sociëteit verpachtte sedert begin maart 1640 de marktschepen langs het traject van de Ieperleet. Daartoe werd zelfs een affiehecampagne op touw gezet. Elke zaterdag voer zo'n marktschip van de Rattevalle naar Brugge en terug. Opstaplaat-

sen waren in Slijpe, Leffinge, Snaaskerke, Zandvoorde en Oudenburg. Het invoeren van marktschepen had ongetwijfeld een serieuze impact op de economische evolutie van het platteland. Tevens blijkt dat het uitbaten ervan winstgevend was. Naar het einde van de achttiende eeuw was de uitbating niet meer rendabel en stierf dan ook langzaam uit. Dergelijk systeem van marktschepen lag eveneens aan de basis van de ontwikkeling van het personenvervoer.

Luxueuze transportmiddelen

Niet alleen goederen werden over die kanalen vervoerd. Luxeuzere schepen brachten passagiers op een rustige en vermoedelijk aangename manier van de ene plaats naar de andere. Het is algemeen geweten dat er zo'n verbinding tussen Brugge en Gent bestond, georganiseerd door de Staten van Vlaanderen. Zo hoopten ze wat onkosten voor de aanleg te recupereren. Op regelmatige tijdstippen vertrok ook zo'n barge (trekschuit) van Brugge naar Oostende en naar Nieuwpoort. En omgekeerd. Later voer die zelfs door tot in Duinkerke. Om de passagiers de mogelijkheid te geven om na de aankomst zich nog binnen de stadsmuren te begeven, besloot het Brugse stadsbestuur dat de Ezelpoort tot negen uur 's avonds openbleef.

In de Zuidelijke Nederlanden gebeurde de opkomst van die beurdiensten in de zeventiende eeuw, al moet gezegd dat de bloei ervan vooral in de achttiende eeuw valt te situeren. Dat deze manier van verplaatsen een behoorlijk succes kende, heeft met verscheidene factoren te maken. De passagiers werden namelijk op een gemakkelijke, eenvoudige, vrij comfortabele en goedkope wijze naar hun bestemming gebracht. Ook de min of meer vaste vertrek- en aankomsttijden van deze trekschuiten vielen in de smaak. Deze uren waren in de uitbatingvoorwaarden strikt vastgelegd. Dit alles kon niet van diligences, die over de nogal hobbelige wegen van die tijd hoorden, worden gezegd. Het gevaar van overvallen, die blijkbaar geregeld op koetsen gebeurden, bestond bij de barge evenmin. Toch verliep niet alles van een leien dak. In 1728 bijvoorbeeld noteerde de Brugse stadssecretaris in het resolutieboek dat er verschillende klachten binnen liepen, omdat de barge te laat aan Scheepsdale arriveerde.

Al in het begin van de zeventiende eeuw was er een trekschuit tussen Brugge en Oostende in gebruik. Het Gentse rijksarchief bewaart een plan uit 1781 voor de bouw van een nieuwe barge om op dit kanaal te varen (zie afb.). De maten werden in Brugge voet vastgelegd: 70 voet (ca. 20 m) lang, 16 voet (ca. 4,5 m) breed en 7,5 voet

(ca. 2 m) hoog. Dit is iets kleiner dan de barges die tussen Brugge en Gent voeren en ongeveer 25 meter lang en 5 meter breed waren. Een tekening met opstand, doorsneden en grondplan van Jan Frans Buyck, in het bezit van het Brugse Steinmetz-kabinet, bezorgt ons een gedetailleerder beeld van zo'n vaarttuig. Bewaarde bestekken vullen die gegevens aan. De meeste van die schuiten werden in Brugge gebouwd. De barge heeft een vrij platte bodem, wat het varen op de ondiepe binnenwateren zeker vergemakkelijkte. Toch gebeurde het dat de boot in de zomer bij laag waterpeil vastliep. Om het verdiepen en uitdelven van de vaart tussen Brugge en Oostende in 1727 te vergemakkelijken, was de waterstand verlaagd. Omdat de trekschuit toen niet kon uitvaren, werden er koetsen en andere karren tussen Brugge en Plassendale ingelegd. De binneninrichting verschilde van barge tot barge. De grootste ruimte was meestal de eetzaal. Daar lag een tegelvloer en in de schouw stak een spiegel. Ernaast lag de keuken, waar volgens bepaalde kronieken en dagboeken lekkere maaltijden werden bereid, en verder ook een bier- en wijnkelder. De Statenkamer, voorbehouden voor de leden van de Staten van Vlaanderen, was bekleed met zijden panelen en weelderig ingericht met tapijten, schilderijen, spiegels, tafels, kachels, stoelen en canapés. Die laatste waren bekleed met karmijnkleurige stof. Er waren ook plons-toiletten en in de boeg was een alkoof, waarschijnlijk voor de bargehouder. Bij regenweer stond er op het dek boven de trap een kistvormige overdekking. Een soort baldakijn, op de achtersteven, beschermde de passagiers tegen zon en regen. Twee tot eventueel zes kloeke paarden trokken de boot. Het aantal bepaalde zeker de snelheid. Ze waren door middel van een treklijn met de hommer – een vier- of achthoekige verdikking – van de mast verbonden. Dit betekent dat de schipper ook kon gebruik maken van de windkracht door zeilen te hijsen. De paarden liepen op de paden, aangelegd aan weerszijden van de kanalen. Bij een rechte vaart gaf dit geen probleem. Waterwegen met vele bochten zorgden voor moeilijkheden. Mogelijk losten verticaal opgestelde rollen aan de binnenkant van de bocht dit probleem op. Zulke cilinders zien we op enkele schilderijen van Jan Beerblock uit de achttiende eeuw afgebeeld. Op bepaalde afstanden werden de trekpaarden vervangen. Zo haalden de barges een snelheid van zes à zeven kilometer per uur. Het traject Brugge-Nieuwpoort duurde tussen zeven en acht uur. Uit de tabellen kunnen we afleiden dat in de zeventiende en achttiende eeuw per jaar op het traject Brugge-Oostende een gemiddeld van tienduizend men-

sen van dit transport gebruik maakten. Het tarief verschilde naar gelang de plaats op de boot. De leden van de Staten van Vlaanderen en de gedeputeerden van de steden hadden niet alleen voorrang, maar moesten evenals capucijnen, discalsen en minderbroeders, niet betalen.

Heel wat vooraanstaanden reisden eveneens met dit vervoermiddel. In mei 1749 verplaatste Karel van Lorreinen, gouverneur-generaal van de Oostenrijkse Nederlanden, zich zo van Brugge via Oudenburg naar Oostende, nadat hij in de Zwinstad de jubileumfeesten van het H. Bloed had bijgewoond. Zelfs van Gent naar Brugge had hij enkele dagen voordien de barge genomen. De toenmalige 'baergeman' Joannes de Waele kreeg toen van de Staten van Vlaanderen opdracht om voor zijn koninklijke hoogheid en zijn gevolg twee barges klaar te houden. De Deense koning Christian VI verkoos in 1768 eveneens de barge boven de koets voor zijn tocht tussen Gent en Oostende. Ook Napoleon en zijn echtgenote Marie-Louise voeren in 1810 vanaf Scheepsdale via Plassendale naar Oostende, na hun bezoek aan de hoofdstad van het Leiedepartement. Toen hij aan Slijkens passeerde was de keizer echter niet te spreken over de trage vordering van de waterwerken voor een bijkomend fort en wees zijn genieofficieren boos terecht.

Verschillende redenen, zeker de aanleg van spoorlijnen, zorgden ervoor dat het passagiersvervoer per barge in de loop van de negentiende eeuw sterk achteruit liep. Dit leidde dan ook tot de afschaffing ervan.

De mens heeft in de loop van de geschiedenis altijd een drang naar de zee gehad. Tot in de negentiende eeuw had dit vooral met economische redenen te maken. Het voortdurend zoeken naar een gemakkelijke verbinding vanuit het binnenland naar de zee is er een duidelijk bewijs van. Ook de Bruggelingen wisten dit en zorgden in allerlei omstandigheden voor zo'n uitweg. In dit verhaal spelen het Zwin, maar ook de kanalen die in de zeventiende eeuw werden gegraven of verdiept, een voorname rol. Het lijkt erop dat Brugge in zijn bijna tweeduizendjarige geschiedenis slechts één doel voor ogen had, namelijk de weg naar de Noordzee open te houden...

ARCHIVALISCHE BRONNEN

- Brugge, Bisschoppelijk Archief, handelingen van de bisschoppen, 17de eeuw.
- Brugge, Rijksarchief, fonds kaarten en plannen.
- Brugge, Stadsarchief, resolutieboeken van het Brugse stadsbestuur (17de en 18de eeuw), fonds kaarten en plannen, fonds waterwegen (nrs. 66-70).
- Brussel, Algemeen Rijksarchief, fonds rekenkamer, nrs. 30136-30404, fonds kaarten en plannen (met o.a. collectie Mestdagh).

Gent, Rijksarchief, fonds Staten van Vlaanderen, 3527-3237, 4913, 1915, 6504, 10783-10790.
Gent, Stadsarchief, Atlas Goetghebeur.

SUMMIERE BIBLIOGRAFIE

- E. Vlietinck, *Het oude Oostende en zijne Driejarige Belegering (1601-1604)*, Oostende, 1897.
- A. De Smet, *De Geschiedenis van het Zwin*, Antwerpen, (1939).
- H. Van Werveke, *Brugge en Antwerpen. Acht eeuwen Vlaamsche handel*, Gent, z. pl.
- G. Dalle, *Het ontstaan van het waterwegenet in Vlaanderen in de eerste helft van der XVIIe eeuw, licentiaatsverhandeling* (Gent, 1943) (exemplaar in het stadsarchief van Gent, nr. BA 47), gedeeltelijk uitgegeven in *Bachten de Kupe*, V, 1963, p. 123-129.
- J.-D. Chastelain, *Vie et mort du pays du Zwin*, Brussel, 1951.
- J. De Smet, *De doorvaart voor de binnen scheepvaart te Brugge in de XVIIe eeuw*, in *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis van Brugge*, CVIII, 1971, p. 192-208.
- M. Coornaert, *De topografie, de geschiedenis en de toponimie (sic) van St.-Pieters-op-de-Dijk tot 1899 met een studie over de waterwegen*, Brugge, 1972.
- Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, 1976-1978, vier delen.
- Algemene geschiedenis van de Nederlanden*, Haarlem, 1979-1980, deel zes, zeven en acht.
- Cat. v. d. tent. *Brugge en de zee*, Brugge, 1982.
- J.A. Van Houtte, *De geschiedenis van Brugge*, Tielt, 1982.
- J. Bossu, *Vlaanderen in oude kaarten*, Tielt, 1982.
- V. Vermeersch (red.), *Brugge en de zee*, Antwerpen, 1982 met vooral de bijdragen van M. Ryckaert en A. Vandewalle, telkens met een uitgebreide bibliografie.
- Cat. v. d. tent. *What Use is a Map?*, Londen, 1989.
- R. Dumon, *De geschiedenis van Nieuwpoort*, Langemark, 1989.
- A. Van den Abeele en M. Catry, *Makelaars en handelaars. Van nering der makelaars naar kamer van koophandel in het XVIIIe-eeuwse Brugge*, Brugge, 1992.
- M. Ryckaert, *Historische stedenatlas van België. Brugge*, Brussel, 1991.
- Cat. v. d. tent. *Een trekschuit voor koningen, de barge tussen Gent en Brugge*, Gent, 1993.
- P. Pinon, *Canaux. Rivières des hommes*, Parijs, 1995.
- N. Geirnaert en L. Vandamme, *Brugge. Een verhaal van 2000 jaar*, Brugge, 1998.
- Cat. v. d. tent. *Brugge en de Renaissance. Van Memling tot Pourbus*, Brugge, 1998, twee delen.
- L. Duerloo en W. Thomas (red.), cat. v. d. tent. *Albrecht en Isabella 1598-1621*, Turnhout, 1998, twee delen.
- M. Ryckaert en A. Vandewalle (red.), *Brugge. De geschiedenis van een Europese stad*, Tielt, 1999.
- P. De Baets, *Het marktschip van Leffinge*, in *Biekorf*, IC, 4, p. 489-495.
- Cat. v. d. tent. *Met grof geschut. Vestingbouw langs de Noordzee*, Oostende, 1999.