

" De fout was evenwel, dat voor de uitvoering van deze werken door het Waterschap noch overleg werd gepleegd met de Rijksdienst voor het Nationale Plan, op de lijst van welke Dienst het Zwin als te beschermen natuurgebied voorkomt, noch met de Belgische autoriteiten. Op deze wijze kwamen de plannen tot afdamming pas ter ore van de Nederlandse Natuurbeschermingsorganen, toen met de uitvoering der werkzaamheden werd begonnen."

" Wij hopen ten eerste, dat thans zowel door de Nederlandse als de Belgische autoriteiten bij het beheer van dit unieke natuurmonument regelmatig overleg zal worden gepleegd, zodat het de naam van een Benelux-natuurmonument waardig zal zijn."

DE GESCHIEDENIS VAN HET ZWIN.

door Dr. ANT. DE SMET.

Adjunct-Conservator aan de Koninklijke Bibliotheek van België

Het Zwin was een zeearm die in vroegere tijden tot aan Brugge kwam en nu bijna volledig verdwenen is.

Brugge's levensader van weleer dankt haar ontstaan aan de grote overstroming van de zee in de Belgische polderstreek, bekend als de Duinkerkiaanse transgressie die zich voordeed omstreeks het begin der 5^e eeuw na Christus.

Het heen en weer gaan van het zeewater bij vloed en ebbe gedurende enkele eeuwen vormde getijdegeulen of kreken die zijn blijven voortbestaan na het opdrogen onzer kuststreek.

Het Zwin was een stelsel van dergelijke getijdegeulen. In den beginne, omstreeks de 8^e en 9^e eeuw, was het een indrukwekkende — eerder ondiepe — zeearm, een inham van de Noordzee die tot Brugge kwam en die bij hoog water bijna de gehele streek Brugge-Knokke-Kadzand-Sluis onderzette. Bij laag tij bleef het water vooral in de geulen of uitgeslepen delen terwijl het omliggende land droog kwam. Deze waterwegen konden voor de scheepvaart gebruikt worden.

Aldus konden de Noormannen, toen ze in de 9^e eeuw onze gewesten onveilig maakten, de brede Zwininham binnenvaren tot aan de kleine agglomeratie die zich gevormd had daar waar de zeeboezem in het binnenland eindigde. Ze gaven aan het plaatsje de gepaste naam: Bryggja, oud-Noors woord dat betekent aanlegplaats en dat vervormd werd in Bruccia, Bruggas, waar Brugge, Bruges van afstamt.

Dank zij het Zwin was Brugge dus een goede zeehaven.

Deze voor de scheepvaart zo gunstige toestand kon echter wegens de aansluitingen in de bevaarbare geulen niet lang blijven duren.

Tegen de 10^e eeuw had zich in de oorspronkelijke wateroppervlakte een groot langwerpig eiland gevormd, gaande van Koolkerke over Oostkerke tot Sint Anna ter Muiden (vroeger Mude geheten). Dit grote eiland dat uit verscheidene schorren bestond, heeft het Zwin in de lengterichting in tweeën verdeeld. In de 12^e eeuw bleven er van de oorspronkelijke Zwininham twee geulen, of beter nog, twee stelsels van geulen over, gescheiden door dit langwerpig eiland.

Het Westelijk stelsel van geulen of het Oude Zwin begon te Brugge waar het in verbinding stond met de binnenstad door een oude vertakking van de Reie, Oude Reie genaamd. Het stroomde langs Koolkerke, Peereboom en Eienbroek (gehuchten van Oostkerke), ten Oosten van de kerk van Westkapelle om zich wat verder, op een plaats Reigersvliet geheten, in de brede monding van het eigenlijke Zwin te werpen.

Het Oostelijk stelsel van geulen bestaande uit de Reie van Brugge naar Damme, voortgezet van Damme tot aan de zee door het eigenlijke Zwin dat in de 12^e eeuw nog een belangrijke zeearm was en eerst in Noordoostelijke richting liep. Vervolgens maakte het een sterke bocht in Noordelijke richting tussen Sint Anna ter Muiden en Sluis en bereikte de zee met een zeer brede monding tussen Knokke en Kadzand.

Tussen deze stelsels van geulen vloeiden nog twee Leugen (schuine) Zwins (een te Koolkerke en een ander tussen Peereboom en Monnikerede), alsook een Nieuw Zwin (heden de Hoeke Vaart).

Het woord « zwin » is dus wel een gemene naam, met de algemene betekenis van waterloop, maar oorspronkelijk speciaal een natuurlijke geul of kreek in buitendijkse gronden.

Volledigheidshalve vermelden wij nog andere vertakkingen van het Zwin, zoals het Lapscheure Gat ten Z. van Sluis, de tweede monding van het Zwin die om het voormalig eiland Kadzand liep en naderhand het Zwarte Gat werd geheten. Ook bestond een verbinding tussen het Zwin en Aardenburg en een andere met de Westerschelde langs de Elmara (zie kaart).

Zoals een groot deel van de Vlaamse Poldervlakte moet de streek van het Zwin omstreeks 1100 in een zekere mate het uitzicht gehad hebben van wat thans nog overblijft van het Zwin tussen Knokke en Kadzand.

Vanaf de 12^e eeuw is het de zeearm van Damme naar de Noordzee die het vaakst wordt aangeduid als « Zinval », haven van het Zwin of haven van Brugge, omdat het Zwin vooral een getijhaven was waar kleine schepen van de tijd op het droge konden getrokken worden langs de oevers van de kreek.

Vóór de 12^e eeuw geschiedde de zeevaart rechtstreeks tussen Brugge en de zee langs de Westelijke geulen, later het Oude Zwin genaamd. Maar ook langs het Oostelijk stelsel van geulen (Reien en eigenlijk Zwin) ging het van langsom moeilijker. De Reie had bij het begin der 12^e eeuw nog slechts de afmetingen van een klein kanaal, dat goed bedijkt was geworden wat de verzanding nog in de hand werkte.

Aldus was Brugge genoodzaakt werken uit te voeren om het peil van de Reie te kunnen regelen. Op de plaats waar de Reie met het eigenlijke Zwin samenliep, werd door Brugge een sterke dam of dijk gebouwd en een zeesluis — met sas tussen twee naar omhoog te winden sluisdeuren — die toeliet de diepgang van de Reie te regelen naar gelang de behoeften van de Brugse scheepvaart. Hier verrees in 1180 de vrije stad Damme, eerste en belangrijkste voorhaven van Brugge op het Zwin door de Bruggelingen gesticht. Ze ontleende haar naam aan de dijk of dam die Brugge hier had ontworpen.

Te Damme moesten de zeeschepen aanleggen en ofwel hun koopwaren onderbrengen in de warenhuizen dezer haven ofwel ze overladen op kleinere boten om ze door de zeesluis van Damme heen langs de Reie naar Brugge te kunnen overbrengen.

Zo belangrijk was de wereldhaven Damme dat de stad Gent in de tweede helft der 13^e eeuw een kanaal, de Lieve geheten, liet graven dat deze stad rechtstreeks te water met Damme en het Zwin verbond.

Omstreeks 1200 ontstond een tweede voorhaven van Brugge op de linker oever van het Zwin: Mude, thans Sint Anna ter Muiden, gelegen in Nederland, en heden ten dage nog slechts een dorp van Sluis. Het lag aan de monding van het Zwin, van daar de naam Mude die beteekent monding. In Maart 1242 werd het een vrije stad met eigen stadsrecht.

Kort na Mude en vóór 1226 vormde zich eveneens op de linker oever van het Zwin, ten Oosten van Oostkerke, bij de samenloop van het tweede Leugenzwin met het eigenlijke Zwin, de derde voorhaven van Brugge: Monnikerede. Ontstaan uit het grondgebied van Oostkerke, is het stadje thans volledig verdwenen. Monnikerede, d.w.z. ede of waterloop der monniken herinnert aan de Franse

abdij van Saint Quentin en l'Isle (Sint Quintens-ten-Eilande), gelegen te Saint Quentin (Aisne), die in de streek van het Zwin talrijke bezittingen had.

Hoeke was de vierde Brugse voorhaven op het Zwin. Duitsers, leden van de Duitse Hanze, uit Lübeck, Bremen en Hamburg kwamen zich in een hoek of gehucht van Oostkerke vestigen, eveneens op de linker oever van het Zwin en stichtten er de stad omstreeks 1250.

De vijfde en laatste voorhaven op het Zwin was Sluis. Het ontstond in de tweede helft der 13de eeuw en was op de rechter oever gelegen. De verzanding van het Zwin te Damme na 1250 en vooral omstreeks 1280 gaf aanleiding tot de stichting van deze stede die Damme's plaats innam in het begin der 14de eeuw. Gelegen aan de uitmonding van de vliet van Lammin in het Zwin, was de oudste naam Lamminsvliet. In de 14de eeuw werd het Sluis. Zo vlug ontwikkelde zich Sluis dat Gwijde van Dampierre het omstreeks 1290 tot vrije stad verhef met eigen schepenbank en keure en dat de stad in enkele jaren Damme's plaats innam als aanlegplaats voor de zeeschepen die koopwaren aanvoerden voor Brugge. Zoals het Oude Zwin in de 12de eeuw, verzandde ook het eigenlijke Zwin, en tussen Damme en Sluis bood het vanaf het einde der 13de eeuw geen voldoende diepgang meer voor de zeeschepen. Toch trachtte de Vlaamse wereldmarkt Brugge een verbinding te water te behouden met Sluis om op kleine boten de koopwaren binnen haar muren te laten voeren.

In de eerste helft der 14de eeuw ondervonden zelfs de kleine binnenscheepjes moeilijkheden om langs Zwin en Reie Brugge te bereiken. Tussen 1350 en 1360 liet de Vlaamse metropool een rechthoekig kanaal graven rond het moeras de "Zeuge" (ten Westen van Damme) dat uitmondde voorbij de Damse agglomeratie. Het diende voor de binnenscheepvaart en liet toe de Reie te Damme af te dammen, ze te hergraven en de oude sluis van Damme te vervangen door een nieuwe (einde 14de eeuw).

Brugge trachtte verder door allerlei middelen de verzanding van het Zwin te verhelpen. Veel erger werd het toen omstreeks 1450 de zeeschepen moeilijkheden ondervonden om de haven van Sluis binnen te lopen.

Toen werd het een strijd van anderhalve eeuw om de bevaarbaarheid van de monding van het Zwin te verbeteren door grote werken uit te voeren.

Omstreeks 1470 werd de tweede monding van het Zwin, die afgesloten was door de polder van het Zwarte Gat, opnieuw geopend in de hoop door een groter volume water in het Zwin te Sluis te brengen, het zand en de aanslibbingen er uit te schuren. Maar het gewenste resultaat werd niet bereikt.

Toen werd bij het begin der 16de eeuw het "Kanaal van Oostburg" gegraven dat een verbinding tot stand bracht tussen het Zwin te Sluis en de Westerschelde nabij Biervliet. Dit aanzienlijk werk vergde ontzaglijke inspanningen en geldelijke offers en gaf aan het Zwin noch de diepgang terug, noch de veiligheid nodig voor de scheepvaart.

Toen werd een derde en laatste groot werk ondernomen: een nieuw zeekanaal van Brugge naar Sluis, dat van Brugge tot Peereboom de bedding van het Oude Zwin volgde, vandaar tot Monnikerede deze van het tweede Leugenzwin en vervolgens een deel van de bedding van het eigenlijke Zwin tot Sluis. Dit kanaal dat na vier eeuwen opnieuw Brugge rechtstreeks toegankelijk maakte voor de zeeschepen werd in 1565 voltooid. Zoals de vorige grote werken beantwoordde het eveneens niet aan de verwachtingen.

Toen op het einde der 16de eeuw de oorlog tussen Spanje en de Verenigde Provinciën Sluis en de monding van het Zwin afscheidde van Brugge, was de economische rol van het Zwin voor goed gedaan. Brabant en Antwerpen waren de politieke en economische centra van de Nederlanden geworden en hadden de plaats van Vlaanderen en Brugge ingenomen. En dit was nog veel erger voor Brugge dan de verzanding van het Zwin.

De overstromingen in de tweede helft der 16de eeuw enerzijds, het doorsteken van de dijken in Zeeuws Vlaanderen anderzijds hadden bijgedragen tot het verbeteren van de Zwinmonding tussen Sluis en de zee. Aldus is de zeearm aldaar nog drie eeuwen blijven voortbestaan.

De verzanding begon opnieuw toen na het einde van de Tachtigjarige Oorlog (1648) nieuwe bedijkingen op haar beurt de werking der getijden verijdelde. Intussen waren op de beide oevers van het Zwin twee machtige verdedigingsliniën gebouwd. Aan de Spaanse kant en voornamelijk op de linker oever van het Zwin kwam de "Linie van Cantelmo" tot stand met als voornaamste versterkingen de forten Sint Paulus (te Knokke), Isabella en St Donaas.

Aan de kant van Holland op de rechter oever verzezen de forten Oranje en Nassau met tussen beide Retranchement, de Passen tegenover Sluis op de linker oever, de versterkingen van Sluis en verder een reeks versterkingen "De Linie" genaamd in de streek van het kanaal van Oostburg.

De andere waterlopen van het Zwin bleven als kleine afwateringskanalen voortbestaan en dienden ook voor het plaatselijk vervoer.

Vanaf de 14de eeuw vormde zich in de brede Zwinmonding buiten de Graaf Jansdijk de huidige badstad Knokke. Vooral de indijking in 1784 door toedoen van Philippe François Lippens, dijkgraaf te Moerbeke-Waas, van de schorren die de Polders van het Nieuwe Hazegras vormden, was een belangrijke gebeurtenis voor onze mooie badstad. De Zoute Polder werd in 1787 gewonnen en gaf zijn naam aan de fraaie mondaine plaats Het Zoute te Knokke.

Talrijke andere polders werden verder nog gewonnen in de 18de en 19de eeuw op de monding van het Zwin zowel op Nederlands als op Belgisch gebied. In 1864 verdween voor altijd de Sluise haven op het Zwin door de bedijking van de Zwinpolder. De Internationale Dijk, die in 1872 ingevolge een Belgisch-Nederlandse overeenkomst werd gebouwd en de Willem-Leopold-Polder afslot, bezegelde de verdwijning van het Zwin.

Heden ten dage is er nog een overblijfsel van het Zwin: een kleine plek schorren buiten de Internationale Dijk. Het is nu nog een kleine inham die een goede kilometer diep in het land binnendringt achter de buitenste duinenreeks en die gelegen is op de grensgebieden van de Belgische gemeenten Knokke enerzijds en de Nederlandse gemeenten Kadzand en Retranchement anderzijds. Op Belgisch gebied is de inham aan de zee kant reeds gedeeltelijk door een duinengordel ingesloten gevormd door de dominerende Westenwind. Bij ebbe en bij normale vloed is er nog een kleine waterloop van ongeveer een kilometer lang en enkele tientallen meters breed, die in verbinding staat met de zee. Hij is gemakkelijk doorwaadbaar en bijna volledig op Nederlands gebied gelegen. Bij zeer hevig springtij, vooral bij voor- of najaarsstormen, loopt de ganse plek schorren, op Belgisch zowel als op Nederlands gebied, onder en men heeft een idee van wat vroeger de reusachtige Zwininham was. Dit laatste overblijfsel van het Zwin is een ideale wandeling voor de toeristen te Knokke. Velen gaan er in de maanden Juli en Augustus de typische paarse Zwinbloempjes (limoenkruid of lamsoor) plukken.

Een Vereniging zonder Winstoogmerken "Het Zwin" genaamd werd in 1938 opgericht om te waken voor het behoud van dit kust-natuurmonument.

De pogingen van de Nederlanders om in 1950 een dijk aan te leggen vóór de kleine Zwininham heeft, vooral in België, het Zwin opnieuw in het middelpunt van de belangstelling gebracht.

NOTA VAN DE REDAKTIE.

Wie meer wil weten over de geschiedenis van het Zwin, verwijzen wij naar de uitgebreide studie van Dr. Ant. De Smet "De Geschiedenis van het Zwin", voorzien van talrijke geschiedkundige kaarten. Drukkerij Van Uffelen & Delagarde, Brederodestr., 191, Antwerpen.