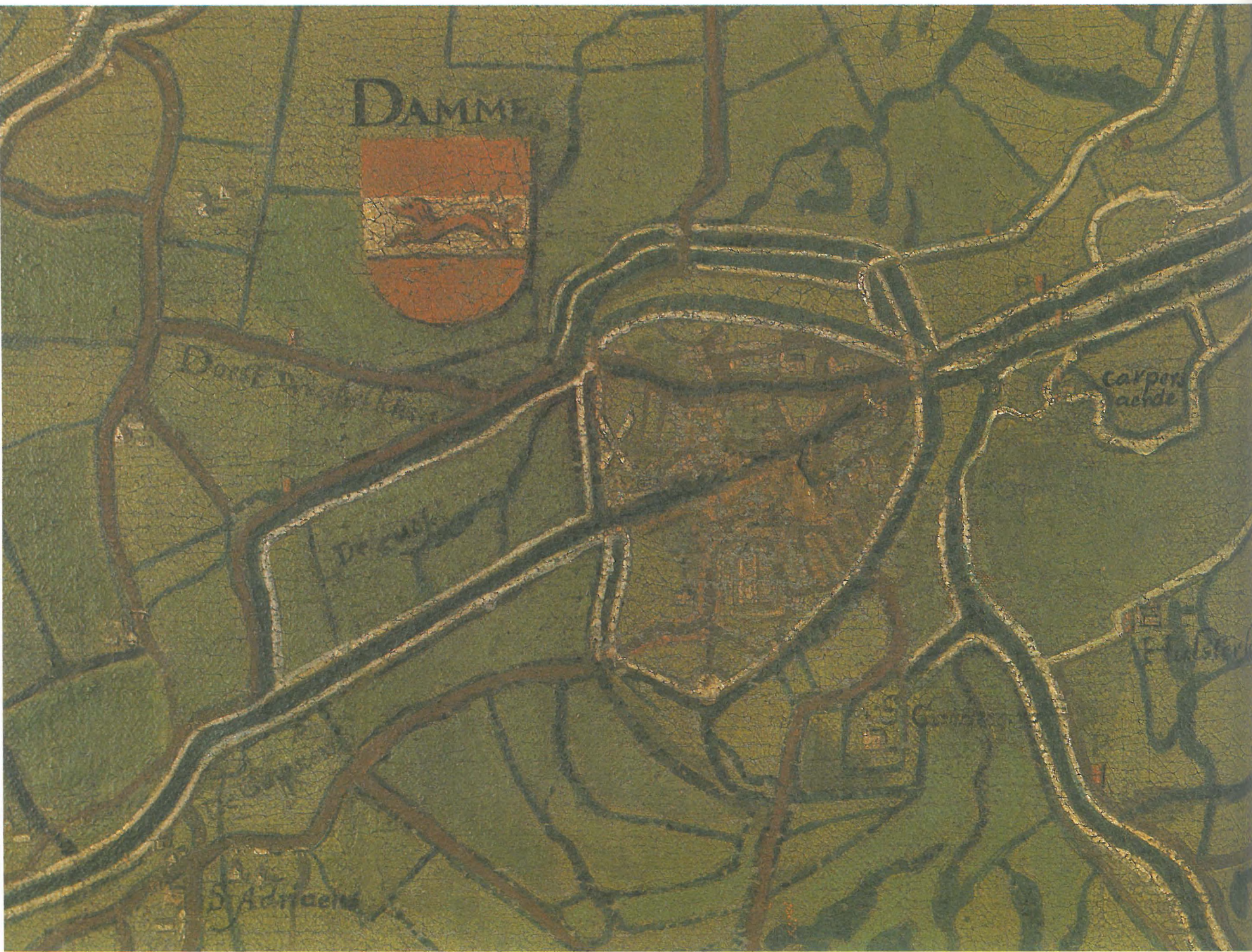


38. Damme en de Zeuge. Detail van de kaart van het Brugse Vrije door P. Pourbus, 1571.
Brugge, Stedelijke Musea.



De strijd voor het behoud van het Zwin

MARC RYCKAERT
ANDRÉ VANDEWALLE

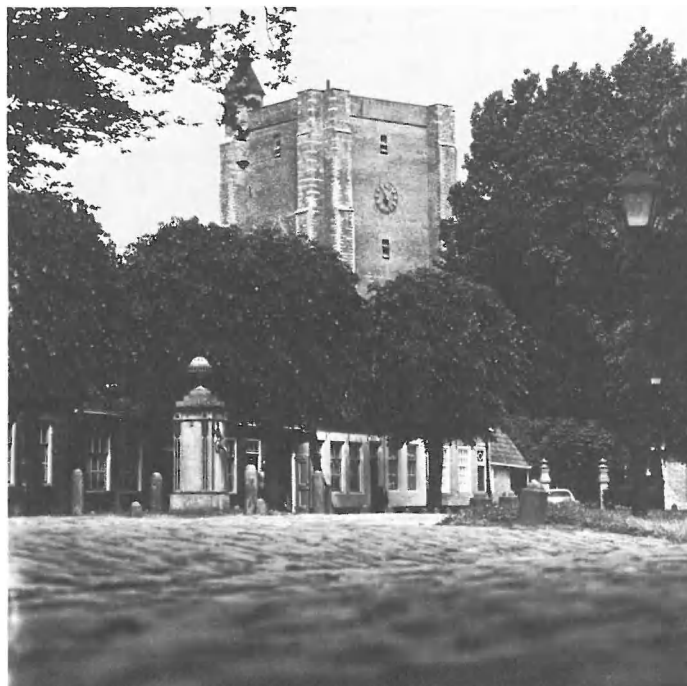
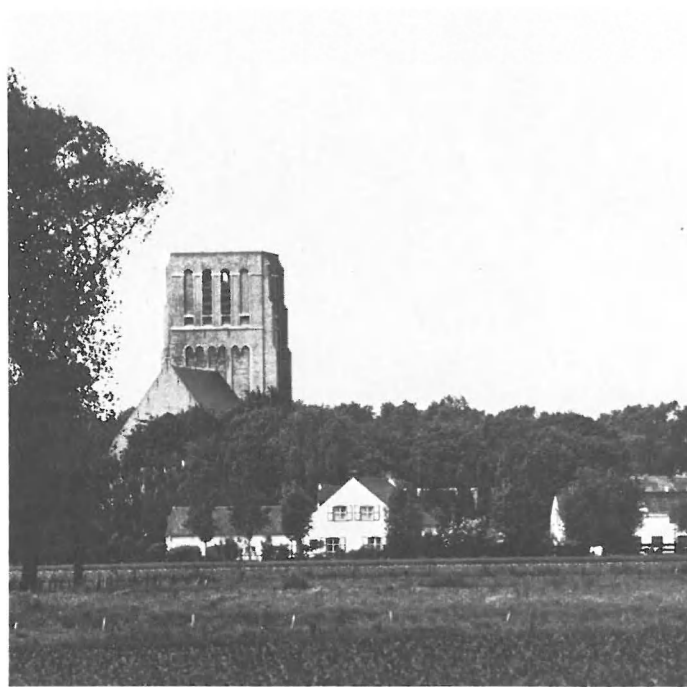
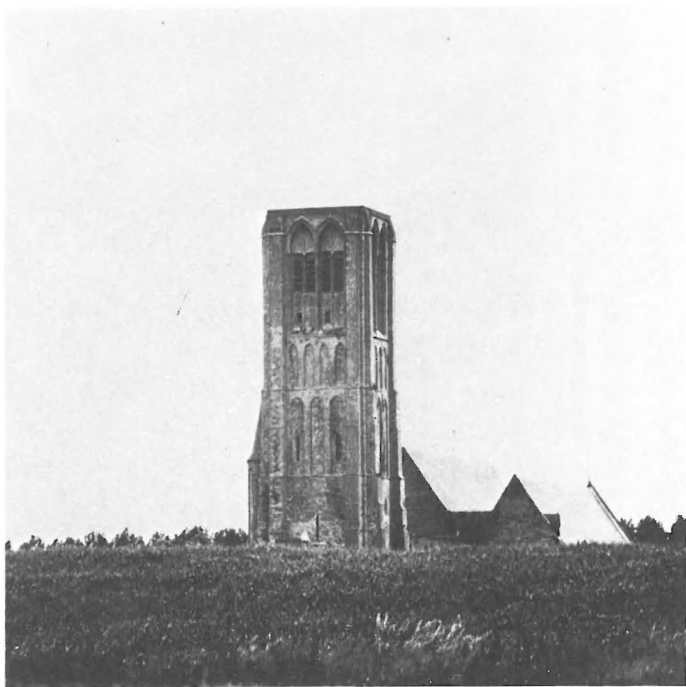
Net zoals de krekens die door vroegere transgressies waren gevormd, begon ook het Zwin vrij vroeg te verzanden. Dit natuurlijke proces werd – onvrijwillig – door de mens nog in de hand gewerkt. Men wou immers zo snel mogelijk het in 1134 overstroomde land op de zee heroveren. En men dacht er niet (of te laat) aan dat als gevolg van die bedijkingen en inpolderingen de massa zeewater die met de getijden het Zwin in en uit kon stromen, steeds geringer werd en weldra niet voldoende schurende kracht meer bezat om de geul in stand te houden. Tussen 1180 en het begin van de 14de eeuw werd het gehele gebied, gelegen in de driehoek Damme-Heille-Sluis, ingepolderd. Hierbij waren voornamelijk individuele bedijkingsondernemers actief. Dit waren Brugse patriciërs of grafelijke ambtenaren, die veelal voor eigen rekening, of soms in opdracht van abdijen werkten. Zo ontstonden onder meer de Markettepolder (genoemd naar de Marquette-abdij bij Rijsel), de Spermaliepolder, de Ramspolder, de Nonnenpolder, de Grote Nieuwe Polder en een aantal kleinere poldertjes. Eveneens in de 13de eeuw werden aan de westzijde van de Zwinmonding (dit wil zeggen de oude zee-inham, het *Sincfal*) grote stukken land ingedijkt. Nabij het latere Knokke werd de uitgestrekte Vardenaarspolder gewonnen. Meer naar het zuidoosten ontstond de Greveningepolder, waarin kort na dien het stadje Sint-Anna-ter-Muiden werd opgericht. In de loop van de 13de en 14de eeuw werden in dit gebied nog een hele reeks kleinere polders ingedijkt. Inmiddels waren zich in de 14de eeuw, aan de zeezijde, nabij Knokke en Heist, duinen gaan vormen. Enerzijds boden deze op sommige plaatsen een – zij het niet steeds erg betrouwbare

– bescherming tegen het watergeweld. Maar anderzijds brachten ze ook nadelen met zich mee. Ondanks een actieve beplantingspolitiek kon niet belet worden dat het opwaaiende duinzand soms aanzienlijke oppervlakten poldergrond onderstoof. En vooral werden de duinen een geliefde woonplaats voor de konijnen, die zich net in die periode vanuit Zuid-Europa in grote aantallen in onze streken verspreidden. Deze knaagdieren brachten niet alleen schade toe aan de landbouwgewassen, maar ondergroeven ook de moeizaam opgeworpen dijken. Zo waren zij verantwoordelijk voor talrijke dijkbreuken, onder andere in september 1403. Een jaar later, op 19 november 1404, spoelde de zogenaamde *Sint-Elisabethsvloed* grote stukken zeedijk weg. Om herhaling te voorkomen werden maatregelen getroffen die een te grote verspreiding van de konijnen in de duingebieden moesten tegengaan. Tevens werd, op bevel van hertog Jan zonder Vrees, het hele poldercomplex bij de Zwinmond door een nieuwe, stevige zeewerende dijk beschermd: de Graaf Jansdijk. De bouw van deze dijk maakte deel uit van een groter project: ook tussen Wenduine en Heist, en tussen Ede en Terneuzen kwam een nieuwe dijk, die eveneens naar de hertog werd genoemd.

Aan de noordoostzijde van de Zwinmonding was de toestand totaal anders. Daar lagen een aantal eilanden, van elkaar gescheiden door een krekensstelsel, dat tot aan de (toen nog veel smallere) Honte of Westerschelde reikte. De belangrijkste waren Kadzand (met als kern de tegenwoordige gemeente met dezelfde naam) en Wulpen, dat zich uitstreekte vóór de huidige Zeeuws-Vlaamse kust. In de 14de eeuw sloegen de golven het westelijk en noordwestelijk deel van Wulpen weg, zodat de toegang tot het Zwin breder werd. Onder het wateroppervlak bleef het afgespoelde West-Wulpen echter als een zandbank bestaan. Bovendien werden in de Zwinmonding en vóór de kust nieuwe zandbanken gevormd, die in de loop der jaren steeds groter werden en ook langzaam van plaats veranderden. Stilaan begonnen ze voor de scheepvaart een echte hinder te vormen.

LOODSDIENSTEN EN BAKENS

De vroegste maatregelen om stranding en schipbreuk te voorkomen, gingen van de schippers zelf uit. Voor het binnenvaren van het Zwin deden ze een beroep op plaatselijke loodsen. De oudste tekst die van Vlaamse *leedsmannen* gewaagt, dateert uit 1367. In een eerste fase waren dit gewoon vissers of stuurlii, die geacht werden de vaargeulen het



best te kennen. En dat was meestal ook wel zo, maar in geval van storm was het risico van schipbreuk toch wel groot. Voor de betrokken loods betekende zo iets een ramp, want volgens het maritiem gewoonterecht was hij alleen verantwoordelijk, en diende hij dus de geleden schade te vergoeden.

In de eerste helft van de 15de eeuw steeg – ondanks de pilotage – het aantal strandingen in het Zwin voortdurend, en klonken de klachten van de vreemde kooplui steeds luider. Daarom werd in de

39-42. Typisch voor de streek ten noorden en ten noordoosten van Brugge zijn de stompe kerktorens, waarvan ten onrechte wordt verondersteld dat ze in de middeleeuwen als vuurtoren dienst deden: Damme (39), Oostkerke (40), Lissewege (41) en Sint-Anna-ter-Muiden (42).

43. De middeleeuwse *vierboete*, een stenen vuurtoren van ca. 1284, en een houten lichtbaken op de oever van de IJzer te Nieuwpoort. Potloodtekening door P.J. Clays, 1869. Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.

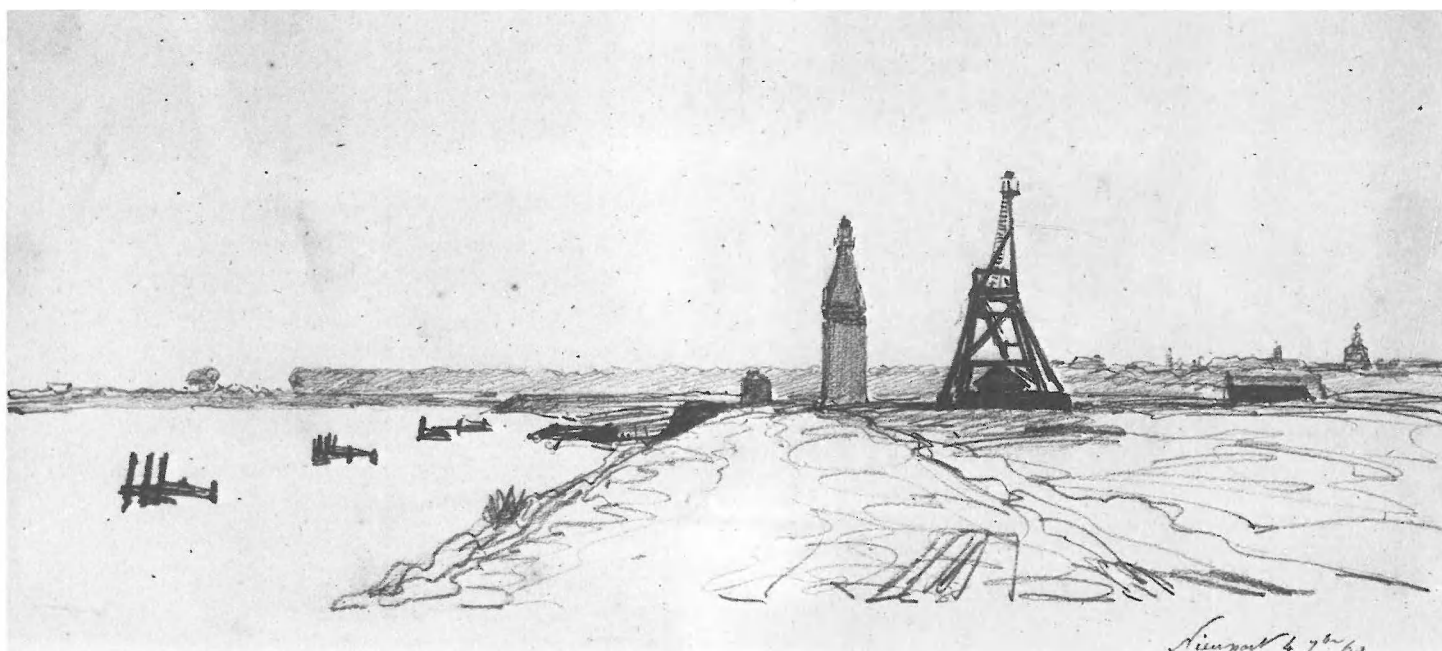
zomer van 1449 een ordonnantie uitgevaardigd, waardoor voortaan slechts officieel aangestelde loodsen die bewezen hadden de vereiste bekwaamheid te bezitten, vreemde schepen het Zwin mochten binnenleiden. Wie nu nog op eigen initiatief en zonder daartoe gemachtigd te zijn als piloot optrad, riskeerde tien jaar verbanning. Aansluitend bij deze ordonnantie stelde de stad Brugge een aantal loodsen aan, die uit de stadskas een geregeld loon zouden ontvangen. In 1459 werd de beëdiging van de Zwinloodsen ingevoerd; vanaf die tijd verschijnt in de bronnen dan ook de titel *ghezworen pilote*. Eén van de bedoelingen van die eed was, dat de nieuwe loodsen zich voor de schepenen van Brugge ertoe verbonden de vaartuigen enkel in het Zwin en niet elders binnen te leiden. Een begrijpelijke voorzorg, want meer dan één koopvaarder had de laatste tijd het onveilige Zwin links laten liggen en in een Engelse of Zeeuwse haven aangemeerd.

De organisatie van het loodswezen werd nader uitgewerkt in een nieuwe ordonnantie, uitgaande van hertog Filips de Schone in februari 1484. Nieuw daarbij was onder meer de invoering van een zilveren kenteken in de vorm van een miniatuur-roer, door elke beëdigde loods op de linkermouw van het bovenkleed te dragen. Uit de ordonnantie blijkt tevens dat er nog steeds *wilde pilotage* voorkwam, door personen die niet officieel waren aangesteld en vaak de nodige bekwaamheid misten, maar in deze bedrijvigheid een mooie bijverdienszagen. De stad Brugge bleef de supervisie over de loodsdiensten in het Zwin behouden, en voerde in 1487 zelfs een premiestelsel in ten voordele van de

loodsen. Hierin kwam tijdelijk een onderbreking ten gevolge van de oorlogsomstandigheden in 1488-1492, maar nadien herstelde zich de vroegere situatie.

Tegelijk met de inrichting van gereguleerde loodsdiensten, werd ook gewerkt aan de uitbouw van een bakensysteem in het Zwin. Het begon allemaal vrij bescheiden in 1425, met het aanbrengen, voor rekening van de stad Brugge, van enkele niet nader omschreven merktekens. In 1456 lieten de Bruggelingen eerst drie en dan nog eens twee tonboeien leggen. Nog twintig jaar later trok Brugge de organisatie en de bekostiging van de bebakening volledig aan zich, en stelde een verantwoordelijke aan met een jaarwedde van acht pond groten. Deze *bewarer van den thonnebaken* of *bakenare* moest instaan voor het onderhoud van de tonboeien en van de kettingen en zinkstenen waaraan ze verankerd waren. Wanneer vaargeulen nieuw gevormd werden of zich hadden verplaatst, diende dit door middel van nieuwe tekens te worden aangegeven. Op het einde van de 15de eeuw lagen zo tenminste zeven boeien in het Zwin. Zo'n afgebakende vaargeul vormde overigens geen uitzondering in de late middeleeuwen: Hamburg, Amsterdam en diverse Engelse havens beschikten over gelijkaardige faciliteiten.

Behalve de drijvende bakens waren er nog de vaste tekens, die op masten in de duinen werden gesteld. Ook de kerktorens vormden belangrijke herkenningspunten voor de scheepvaart in die tijd. In sommige kustplaatsen van de Noord- en Oostzee werden met het oog hierop extra hoge torens





opgetrokken, waarbij die van de Hamburgse Nikolaaskerk met zijn 147 meter wel recordhouder was. De 132 meter hoge Sint-Pieterstoren in Rostock was vanop zee bij helder weer zelfs ruim vijftig kilometer ver te zien. In de Zwinstreek waren de torens veel bescheidener van formaat. Naast die van Oostende, Blankenberge, Heist en Knokke was ook de kerktoeren van Westkapelle een onmisbaar oriëntatiepunt voor de schippers. Dit blijkt onder andere uit het *Seebuch*, een boek met zeilaanwijzingen dat eind 14de of begin 15de eeuw in hanze-kringen ontstond (waarschijnlijk naar een ouder Brugs model), en waarin naast vele kustbeschrijvingen ook raadgevingen voorkomen voor het veilig naderen van de Zwinmond. Toen de Engelsen in 1405 tijdens oorlogshandelingen de toren van Westkapelle verwoest hadden, drongen de kooplui dan ook aan op een spoedige heropbouw. De nieuwe kerktoeren kwam er in 1409-1412; omdat het hier een zaak van algemeen belang betrof werden de kosten gezamenlijk gedragen door de *Vier Leden van Vlaanderen* (Brugge, Gent, Ieper en het Brugse Vrije).

Tenslotte waren er ook de lichtbakens en vuurtorens. In de late middeleeuwen stonden er aan onze kust *vierboten* (vuurtorens) in Duinkerke, Nieuwpoort (reeds vermeld in 1302), Oostende, Blankenberge en Heist. Het lijkt er op dat ze niet zozeer voor de internationale handelsvaart, dan wel voor de plaatselijke vissersvloot dienstig waren. Er wordt vaak verteld dat ook de plompe torens van

44. Kaart van de monding van het Zwin, met het versterkte Sluis, zandbanken in beide Zwinarmen en boeien die de vaargeul aanduiden. Onge-dateerd, begin 16de eeuw. Brugge, Stadsarchief.

Damme, Lissewege, Oostkerke en Sint-Anna-ter-Muiden als vuurtorens gebruikt werden. Ze zouden daartoe zelfs speciaal van een plat dak zijn voorzien. Dit verhaal behoort echter tot het rijk der fantasie. Net zoals op alle andere gotische torens was door de bouwmeester ook op deze een spits voorzien. Op de Damse kerktoeren heeft die spits trouwens effectief gestaan, maar rond 1727 is hij samen met de vier hoektoerentjes gesloopt.

BAGGERWERKEN

De Bruggelingen hebben er zich niet toe beperkt de aangroeiende zandplaten af te bakenen en te omzeilen. Ze hebben ook al het mogelijke gedaan om de verzanding tegen te houden, en zelfs om het proces om te keren en een verdieping van hun vaarweg te bekomen. Dat was ook wel nodig, want lang vóór de zandbanken in de Zwinmond hinderlijk werden voor de scheepvaart, slibden de kronkelende, smalle Zwinarm tussen Sluis en Damme en vooral de Reie tussen Damme en Brugge dicht. Twee types maatregelen werden genomen. Enerzijds voerde men graaf- en baggerwerken uit. Anderzijds poogde men het waterdebiet te verhogen, om zo de verdere sedimentatie te beletten en door

de schurende werking van het stromende water het reeds bezonken slib en zand weer weg te krijgen.

Reeds in de stadsrekening van 1292 staan uitgaven genoteerd voor baggerwerken in de Reie. Datzelfde jaar nog leverde de Brugse houthandelaar Jan van Dordrecht een schip, speciaal voor het reinigen van de Reie. Het is echter niet bekend of dat toen al met baggertoestellen was uitgerust. Vanaf 1303 komt in de rekeningen de term *bascepe* voor, duidelijk met de betekenis van baggerschip. Tijdens de daaropvolgende eeuwen werd bijna voortdurend met dergelijke tuigen in de Reie en het Zwin gewerkt. In 1388 werd kennelijk een nieuw type baggerschip in gebruik genomen. Het werd aangeduid met de term *mol*, vermoedelijk naar analogie met het bekende spitssnuitige zoogdier, dat immers ook de grond omwoelt. Een ander nieuw type werd in 1470 uitgeprobeerd. Het was aan de stad Brugge bezorgd door niemand minder dan de koning van Sicilië. Een halve eeuw later, in 1517, deed de stad een beroep op specialisten uit Sint-Omaars, die met hun hele uitrusting naar het Zwin kwamen; en in 1581 ging men in Zierikzee de werking van de plaatselijke *mol* bestuderen.

Het baggeren ging soms gepaard met vrij groot-scheepse graafwerken. Zo kocht Brugge in 1294 stroken grond langsheen de Reie naar Damme, en liet er het kanaal uitdiepen en verbreden. Uitdiepings- en rectificatiewerken in de 14de, 15de en het begin van de 16de eeuw gaven aan het Zwin tussen Damme en Sluis steeds meer het uitzicht van een kanaal.

Behalve graven en baggeren nam men, zoals reeds vermeld, ook maatregelen om het waterdubiet in het Zwin te verhogen. De eerste pogingen waren erop gericht de aanvoer van zoet water vanuit Binnen-Vlaanderen te vermeerderen. Vóór 1291 reeds stelden de Bruggelingen de Zuidleie in verbinding met de Durme, en in 1313 en 1330-1336 lieten ze de Zuidleie uitdiepen en verbreden. Toen werd het gekanaliseerde riviertje ook als vaarweg gebruikt.

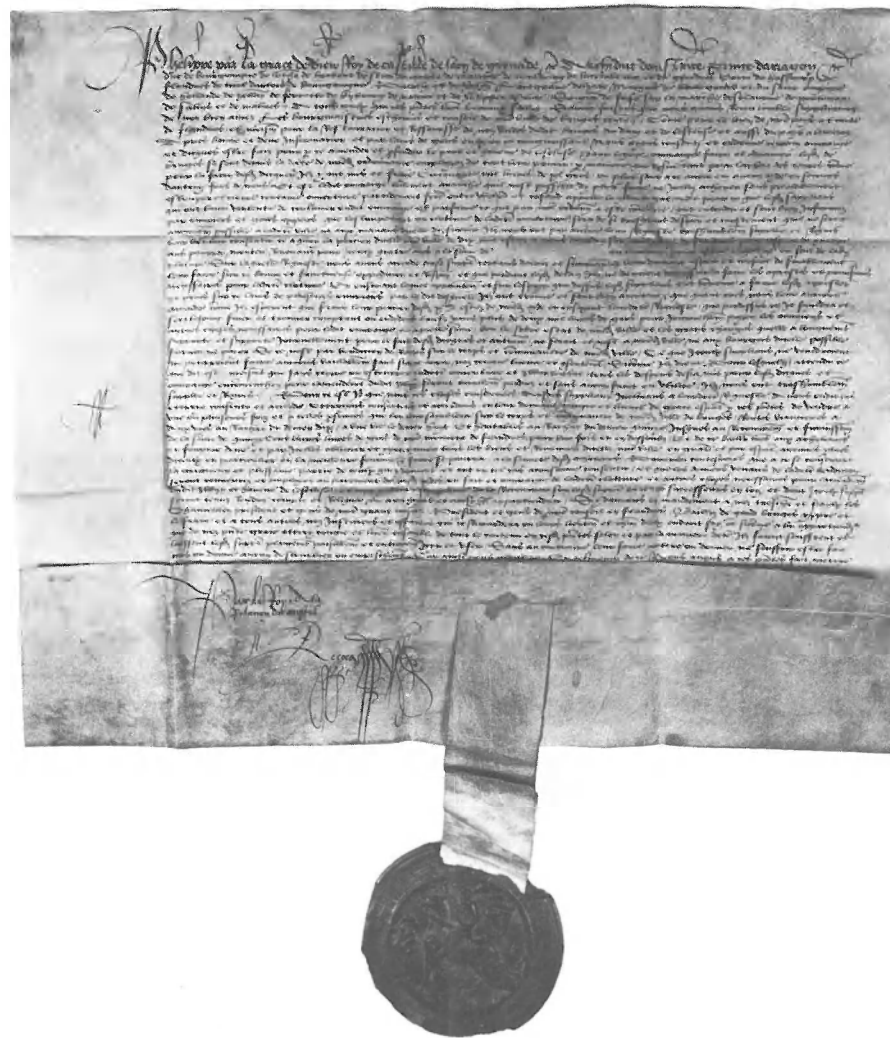
Grootscheepsere werken werden in 1362 in de Zuidleie aangevat. Het doel was nu een deel van het water van de Leie naar Brugge en het Zwin af te leiden. Hoe de Bruggelingen dit precies dachten te realiseren, is niet bekend. De meeste historici nemen aan dat het plan de doortrekking van de Zuidleie tot aan de Leie te Deinze behelsde. In een recente publikatie kwam M. Coornaert echter tot de bevinding dat de gravers de Lieve te Vinderhoutte als doel hadden. Op die manier zou het Leiewater dus slechts onrechtstreeks, via de Lieve, in

de Zuidleie zijn terechtgekomen. Hoe dan ook, één zaak staat vast: het project is nooit helemaal uitgevoerd omdat de Gentenaren zich hebben verzet. Het nieuwe kanaal zou immers niet enkel Leiewater, maar ook een deel van de scheepvaart naar Brugge afleiden, tot groot nadeel van de Gentse economie. Toen de graafwerken in juli 1379 reeds tot voorbij Aalter waren gevorderd, grepen de Gentenaren plots in. Een afdeling van de Gentse milities – naar hun hoofddeksel de *Witte Kaproenen* genoemd – viel de werklieden aan, doodde er een aantal en joeg de rest op de vlucht. Brugge liet de werken stilleggen, en ondernam in de eerstvolgende decennia geen pogingen om ze weer op gang te krijgen. De aandacht zou voortaan op het Zwin zelf worden gericht, waar men trouwens reeds in de voorgaande jaren met waterwerken was begonnen.

HET SPUIBEKKEN VAN DE ZEUGE

Vanaf medio 14de eeuw vindt men in de Brugse stadsrekeningen voortdurend betalingen terug voor een *nieuw gedelf* dat te Damme gegraven werd. Het ging om een kanaal dat vertrok vanuit de Reie, op zo'n 900 meter buiten de stad Damme,

45. Oorkonde met toelating tot het uitschrijven van een lening voor de werken aan het Zwarte Gat, 27 maart 1505. Met aanhangend zegel van Filips de Schone.



en dat liep omheen het moeras genaamd *de Zeuge*, gelegen ten westen van de Reie; het kanaal sloot voorbij Damme op het Zwin aan en vormde samen met de Reie een rechthoek ten noordwesten van de stad. Tegelijkertijd werd te Damme een nieuwe sluis gebouwd, naast de reeds bestaande (1354).

Hoewel uit de teksten blijkt dat het nieuwe kanaal werd bevaren, was dit niet het voornaamste doel van de aanleg. Het moest dienen als een spuibekken voor het Zwin, dat water opnam bij hoog tij en het weer losliet bij eb, wat dan een uitschuurende werking tot gevolg zou hebben. Het effect dat hierdoor werd bereikt, bleek echter geenszins te voldoen. Er kon niet genoeg water in het *gedelf* worden opgenomen, zodat men in 1413-1414 ertoe kwam om de gehele ingesloten polder van de Zeuge (ook de Noordpolder geheten) daarvoor open te stellen. Hij was eigendom deels van de stad Damme, deels van de hertog. Mits redelijke compensaties in geld en aanleg van dijken werden voorzien, kon de Stad Brugge de polder moeiteloos verkrijgen.

Bij die gelegenheid werd de Reie tussen de Oliemolen – waar het in de jaren 1350 aangelegde kanaal vertrok – en de stad Damme afgedamd, waarschijnlijk om uitgediept te worden en ook om de oude *speie* of sluis, waardoor de Reie in het Zwin liep, te herbouwen. Aan de Oliemolen zelf werd ook een sluis gebouwd. Op die manier hoopte men thans een goedwerkend spuibekken voor uitschuring van het Zwin te hebben verkregen. Vergeefse hoop! Uit een tekst uit 1564 blijkt dat de Zeuge in dat jaar afgestopt was. Toen in de 17de eeuw de stad Damme werd versterkt en tot vesting gemaakt, moet dit *nieuw gedelf* grotendeels gedempt geweest zijn.

DE OPENING VAN HET ZWARTE GAT

Op de mislukking van het spuibekken van de Zeuge volgde een nieuwe poging tot aanvoer van schuurwater in het Zwin, nu vanuit een heel andere richting, die van het *Zwarte Gat*. Dit was een zeegat aan het uiteinde van een oostelijke arm van het Zwin, die vertrok vanuit Sluis, waar de grote Zwinmonding naar het noorden omhoog. Die oostelijke zee-arm omsloot het eiland Kadzand en gaf uit op de zee, tussen Kadzand en het eiland Wulpen. In het begin van de 15de eeuw werd dit zeegat sterk uitgeschuurd en vermeerderd, ten koste van het afbrokkelende Wulpen. Brugge vreesde dat de toenemende waterstroom van daaruit nadelig was voor de bevaarbaarheid van het Zwin en stuurde aan op afdamming van het Zwarte Gat.

Met financiële steun van de stad legde de Heer van Moerkerke in 1422-1425 de polder tussen Kadzand en Wulpen droog.

Ondanks of juist mede door deze inpoldering ging de verzanding van het Zwin verder. De situatie werd zo verontrustend, dat Brugge in 1470 een commissie instelde om naar een oplossing te zoeken. De schilder Pieter de Visschere kreeg opdracht een kaart te ontwerpen van het land van Oostburg en Kadzand en van de situatie van het Zwarte Gat; dieptemetingen werden uitgevoerd en enquêtes gehouden. Men kwam tot het besluit dat de vele inpolderingen bij Kadzand, Sluis, Oostburg en in de omgeving van Biervliet een ongunstige invloed hadden op het Zwin. De commissie ontwierp vier verschillende plannen om door een grotere toevoer van water een doorspoeling van het Zwin te bereiken. Drie ervan hadden betrekking op de aanleg van kanalen: het eerste tussen de Passageule en Koksijde, het tweede tussen Oostmanskappelle en de haven van Oostburg, het derde tussen 's Papehuus en Nieuwersluis. Het vierde bestond in het doorsteken van de polder van het Zwarte Gat, zodat het vloedgetijde het water zoals vroeger langs het oosten en zuiden van Kadzand naar het Zwin kon stuwten.

Aangezien dit laatste voorstel de minste kosten meebracht, zou het worden uitgevoerd. Brugge zocht financiële steun bij de andere *Leden van Vlaanderen*, maar botste hier op hevige onwil. Gent was zelfs zo cynisch erop te wijzen dat Brugge de bedijking in 1422 met alle middelen gesteund had, omdat het toen duidelijk was dat de stroming uit het zeegat de situatie van het Zwin deed verslechteren. Maar hertog Karel de Stoute beschouwde de handel op het Zwin als een zaak van algemeen landsbelang en liet het plan op kosten van de Vier Leden van Vlaanderen uitvoeren. Het duurde evenwel nog enkele jaren alvorens de polder aan de zee werd prijsgegeven: in 1473 was de heropening van het zeegat een feit.

De toestand van het Zwin bleek echter niet te verbeteren, integendeel. Men had gehoopt dat het water, dat bij vloed door het Zwarte Gat naar binnen drong, bij eb doorheen het Zwin zou stromen en er de zandbanken zou wegspoelen. Het water trok zich echter door hetzelfde zeegat terug als waar het binnengekomen was. De zandbanken in het Zwin vermenigvuldigden zich nog sneller dan tevoren.

Het duurde maar een tiental jaren vooraleer de vergissing werd ingezien en men besliste het zeegat opnieuw af te sluiten. Er had zich evenwel een die-



46. Buste van de jonge Keizer Karel, toegeschreven aan Konrad Meit, ca. 1520.
Brugge, Gruuthusemuseum.

pe stroomgeul gevormd, die de afdamming fel zou bemoeilijken. Brugge was echter nog steeds strijdvaardig en liet zich door geen moeilijkheden afschrikken. Op 24 april 1486 bekam de stad het vereiste octrooi. Maximiliaan stond tevens toe dat de stad een losrente verkocht van 100 lb. gr. per jaar om het werk te financieren.

Met grote hoeveelheden aangevoerd materiaal toog men zonder uitstel aan het werk. Aarde, stenen, rijshout, palen, stro, ijzerwerk, alles kon dienen voor de aanleg van de dam. Zelfs werden een paar heuse haringbuizen tot zinken gebracht. Nog in september 1487 werd een grote partij hout uit de Oostzeelanden aangevoerd. Grote sommen geld werden door de stad Brugge gespendeerd. Niets mocht echter baten, de afsluiting kon niet worden bewerkstelligd. Toen de opstand tegen Maximiliaan uitbrak en alle verdere activiteiten onmogelijk werden, had men de pogingen in feite al opgegeven. Tijdens de oorlogshandelingen kon nog een vloot van Maximiliaan, zij het met groot gevaar voor vastlopen, het Zwarte Gat binnenvaren.

HET KANAAL VAN OOSTBURG

Toen de rebellie tegen Maximiliaan met de afsluiting van Sluis tussen 1490 en 1492 achter de rug was, en de uitgeweken kooplieden naties geleidelijk naar Brugge terugkeerden, werd de havenstad weer

met de problemen geconfronteerd. De Bruggelingen geloofden nog steeds dat het economisch verval van hun stad kon gekeerd worden door het bewerken van een betere toegankelijkheid van de zeearm. Indien het ene groot waterwerk er niet in slaagde om een grotere watermassa door het Zwin te jagen om dit uit te schuren, dan werd naar een ander uitgezien. Het eerste voorstel van de commissie van 1470, namelijk het aanleggen van het kanaal ten zuiden van Oostburg, van Koksijde naar de Passageule, vond nu gehoor.

Dit kanaal, dat te Koksijde zou aansluiten op de oostelijke Zwinarm, zou een verbinding leggen, dwars door het vasteland en de Sint-Catharinapolder, met de Passageule en vandaar de Westerschelde nabij het eiland Biervliet. Men had vastgesteld dat de hoogste vloedstand bij de Sint-Catharinapolder een goede twee uur later werd bereikt dan in het Zwin, dat ook nog dieper gelegen was dan de genoemde polder. Het feit dat daar nog water werd aangevoerd als in het Zwin de eb al begonnen was, moest – in het geval van een verbindingskanaal tussen beide – een afvloeiing naar het Zwin tot gevolg hebben. Men verwachtte niet alleen dat daardoor de gewone ebstroom in het Zwin zou worden versterkt, maar zelfs dat de ebwerking er twee uur langer zou duren dan normaal. Voor deze overwinning op de natuur hoopte men echter wel op de *gracie Gods*! Het enige wat dan nog diende te gebeuren was de afsluiting van het Zwarte Gat, opdat het water dat uit het kanaal kwam, niet via dit zeegat zou ontsnappen in plaats van door het Zwin te stromen.

Het octrooi voor het graven van wat genoemd werd *het nieuwe gedelf* werd verleend door Filips de Schone op 5 maart 1500. De stad Brugge werd tijdelijk ontheven van de betaling der algemene landsbelasting, en kreeg de toelating tot het heffen van speciale belastingen voor de financiering van het kanaal. Zelfs werd voor hetzelfde doel een grote loterij georganiseerd. Hoewel het eigenlijke kanaal na vijf jaar klaar was, bleef het nog afgesloten door dijken aan beide uiteinden, te Koksijde en aan de Sint-Catharinapolder.

Eerst diende nog het Zwarte Gat te worden afgedamd. Het probleem was echter dat alle financiële middelen uitgeput waren. Door het uitgeven van renten, het heffen van nieuwe belastingen en de gezamenlijke inspanning van vele Bruggelingen, die materiaal leverden, kon tussen 1505 en 1508 toch worden verder gewerkt. Tot de werken wegens geldgebrek moesten worden gestaakt, en het octrooi van 23 maart 1509 tot opening van het *nieuw*

gedelf na voltooiing van de afdamming van het Zwarte Gat – enkel gegeven om de Bruggelingen tot spoed aan te sporen – kon daar niet veel aan verhelpen. Een hevige storm in het najaar van 1509 deed de dam in opbouw bezwijken. Daarmee was deze laatste onderneming definitief tot mislukking gedoemd.

Ook de dijken die het nieuwe kanaal aan beide uiteinden afstopten waren toen doorgebroken. Het herstel eiste opnieuw grote offers, zodat pas in 1513 weer aan een oplossing voor het Zwarte Gat kon gedacht worden. Een onderzoekscommissie kwam tot de vaststelling dat een meer zuidelijke afdamming van de zeearm ter hoogte van Kroxhoeke, waar zich reeds zandbanken hadden gevormd, gemakkelijker te realiseren zou zijn. Op 16 december 1513 verleende keizer Maximiliaan hiervoor het octrooi.

Kort daarna, begin 1514, gelastte hij tevens een commissie een onderzoek in te stellen naar de opportuniteit van een definitieve opening van het *nieuw gedelf*. Daarop ontspon zich een hevige discussie tussen Brugge en de andere Leden van Vlaanderen. Ook de Vier Ambachten traden in verzet omdat ze zich bedreigd zagen door overstromingen. Toch kon, na gunstige adviezen van de

commissie en van de Grote Raad van Mechelen, keizer Karel V ter gelegenheid van zijn Blijde Intrede in Brugge het lang verbeide octrooi verlenen (14 mei 1515): de dam bij Kroxhoeke mocht worden voltooid, de dijken van de Vier Ambachten moesten worden verhoogd, en de afdamming van het kanaal mocht weggenomen worden. In 1516 werd aldus het *nieuw gedelf* in werking gesteld.

Spoedig zou echter blijken dat de bereikte resultaten geenszins in verhouding stonden tot de geleverde inspanningen. De stuwkracht van het water was onvoldoende voor de doorspoeling van het Zwin. In 1521 bezocht een afvaardiging van het Brugse schepencollege de Passageule, ten einde de mogelijkheden voor een verbetering van de stroming te onderzoeken. Ten gevolge daarvan werd in 1523 een schor vóór de Passageule doorgegraven, maar weer bleef het gewenste resultaat uit.

47. Kaart van het kanaal van Oostburg, dat Sluis verbindt met de Westerschelde ter hoogte van Biervliet, 1547. Brugge, Rijksarchief.



Het was duidelijk dat men zich misrekend had in de waterbewegingen, een vrees die van meet af aan had bestaan. In het kanaal van Oostburg zelf doken weldra ook zandbanken op, zodat het zelfs als alternatieve scheepvaartweg evenmin van nut kon zijn.

DE VERSE VAART

In de jaren veertig van de 15de eeuw leidde een nieuw élan tot ingrijpende plannen voor een verbeterde of zelfs nieuwe verbinding van Brugge met de zee. Jean Van der Meersch, directeur van de stadswateren, en zijn medewerker Jos Gomaer legden in 1545 een dubbel plan voor. Het eerste deel omvatte het openen van een nieuwe groef dwars door de ondiepe watervlakte, het *Vlacke* geheten, gelegen bij Biervliet vóór de monding van het kanaal van Oostburg, en het rechtekken van de bochten in het kanaal zelf. Doch hiervan kwam niet veel terecht, tenzij enkele onderhoudswerken aan dat kanaal.

Het tweede deel van het plan genoot meer aandacht. Dit hield het uitdiepen in van het Zwin te Sluis en de rechtekking en verbreding van de vaargeul tussen Damme en Sluis. Het bleek echter dat deze onherroepelijk moest worden opgegeven, aangezien er slechts een bochtige en ondiepe kreek

was van overgebleven. Van der Meersch herzag in 1546 zijn plan en ontwierp een nieuw kanaal van Damme tot aan het klein kasteel van Sluis, de zogenaamde *Verse Vaart* of *Zoete Vaart* vlak ten westen van de vroegere *Zoute Vaart*.

In hetzelfde jaar kwam ook de als schilder bekende Lanceloot Blondeel met plannen voor de dag. Het ene geleek erg op dit van Van der Meersch, maar voorzag ook een nieuwe verbinding vanuit Brugge door kanalisatie van het Oude Zwin en een aansluiting daarvan via Hoeke naar het nieuwe kanaal. Zijn tweede plan koos resoluut voor een totaal nieuw traject, vanuit Brugge in een langgerekte bocht naar het noorden tot aan de zee ter hoogte van Heist, waar een uitgestrekte havenkom werd voorzien. Dit voorstel leek te revolutionair voor zijn tijd! Vier eeuwen later echter zou het de Brugse heropstanding helpen inspireren.

Na gunstig advies van experts in binnen- en buitenland werd op 7 augustus 1548 het aanneemingscontract voor het kanaal en voor een nieuwe sluis te Damme (volgens de plannen van Van der Meersch) getekend. Enkele dagen later volgde een overeenkomst met de stad Damme voor de bijkomende werken die aldaar dienden te gebeuren. Dit alles was klaar in 1557, maar toen moesten nog



twee zeesluizen te Sluis worden gebouwd: dit gebeurde tussen 1560 en 1564.

Nieuwe impulsen kwamen intussen de drang naar een goede zeeverbinding versterken. Brugge had in 1558, toen de Engelsen Calais aan Frankrijk moesten afstaan, het stapelrecht van de Engelse wol weten te verwerven. Hierin, en in de nog bestaande aanvoer van de Spaanse wol, hoe tanend beide sectoren ook waren, zagen de Bruggelingen een kans om het handelsleven in hun stad te activeren. Een reclamecampagne werd op het getouw gezet, ten einde het verbleekte imago van Brugge-wereldhaven weer op te krikken, nu een betere zeeverbinding in het verschiet lag. Daartoe werd aan de Brugse graveur Marcus Gerards de opdracht gegeven een stadsplan te maken, waarop de gunstige ligging als haven- en handelsstad goed in het oog zou springen. Het plan, dat in 1562 klaar was, overtrof de stoutste verwachtingen. De stad zelf, al zijn straten, pleinen, huizen en gebouwen waren met een ongeëvenaarde nauwkeurigheid weergegeven, terwijl de verbinding met de zee – zij het in minder getrouwe proporties – bijzonder duidelijk was aangegeven.

Intussen had men gezien dat de nieuwe verbinding Damme-Sluis niet ten volle kon renderen als er ook geen betere verbinding met Brugge tot stand kwam. Vanaf omstreeks 1557 werden plannen uitgewerkt tot het uitdiepen van het oude Zwin vanaf Brugge over Koolkerke tot Pereboom, vanwaar dan een verbindingsstuk naar de nieuwe Verse Vaart bij Monnikerede zou worden uitgegraven. Het pas aangelegde stuk van de Verse Vaart tussen dit aansluitingspunt en Damme zou worden afgesloten met een dijk. Dit betekende dat Damme omzeild werd, en dat men vanuit Damme nog slechts Sluis zou kunnen bereiken door langs Brugge rond te varen naar de Verse Vaart. De Dammenaars waren met deze gang van zaken uiteraard niet ingenomen, maar ze moesten er zich tenslotte toch bij neerleggen. Het kanaal werd uitgevoerd zoals gepland, tussen 1564 en 1566. In dit laatste jaar kocht Brugge, ten einde de vaarweg naar zee volledig te kunnen beheersen, de stad Sluis af van Filips II, met inbegrip van het waterrecht op het Zwin. Sluis zou bij Brugge blijven tot 1586.

De Verse Vaart had een diepte van 12 voet, en kon daardoor zeeschepen toelaten tot Brugge door te varen. In de eerste jaren van zijn bestaan kwamen inderdaad Engelse en Spaanse schepen langs deze weg tot aan de oude stad. Maar voor het overige gebeurde het overladen van Engelse wol-schepen nog steeds te Sluis, zoals blijkt uit de



48. Conceptkaart van de wateringten ten noorden van Brugge, door Lanceloot Blondeel, 1546. Brugge, Stadsarchief.

Brugse stadsrekeningen voor de jaren 1566-1568. Spoedig bleek trouwens het peil van 12 voet niet te kunnen gehandhaafd worden. En in 1571 werden de dijken bijna weggeveegd door een overstroming. Evenmin als het kanaal van Oostburg bood het nieuwe zeekanaal naar Sluis de oplossing voor de Brugse problemen. Beide zouden tegen het einde van de eeuw aan hun lot worden overgelaten. Dit had in grote mate te maken met de krijgsverrichtingen in het Zwingebed in het kader van de Tachtigjarige Oorlog.

DE AFSLUITING VAN HET ZWIN

De situatie van de Brugse haven in het laatste kwart van de 16de en de eerste helft van de 17de



49. Ontwerp voor een nieuwe verbinding met de zee, ten westen van de toenmalige zeeverbinding, door Lanceloot Blondeel, 1546. Wellicht inspireerde men zich in de 19de eeuw o.m. op deze schets voor het nieuwe zeekanaal. Brugge, Stadsarchief.

eeuw werd in grote mate bepaald door de politieke en militaire evolutie in het kader van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648). Vanaf 1568 bestookten watergeuzen vanuit Engeland onophoudend onze kust. In de zomer van 1572 werden zowel het Zwin als Sluis een Spaanse vlootbasis, terwijl de troepen van Willem van Oranje geleidelijk Holland en Zeeland veroverden. Van daaruit viel men dan Noord-Vlaanderen binnen. Na een tijdelijke vrede door de Pacificatie van Gent (1576), laaide de strijd in 1578 weer op, vooral in de Zwinstreek. Reeds op 27 februari viel Sluis in handen van Oranje. Iets later, op 15 maart, werd vanuit Gent een calvinistisch bewind te Brugge geïnstalleerd. Toen in 1579 de Unie van Utrecht tot stand kwam, sloten ook

de Vlaamse steden zich daarbij aan. Pas met het grote tegenoffensief van de Spaanse landvoogd Farnese vanaf 1583 zouden ze weer onder katholiek bewind komen. Brugge capituleerde op 20 mei 1584.

Ten einde de opmars van de troepen van Farnese te stuiten hadden de rebellen in 1583 de omgeving van Sluis onder water gezet. Daartoe staken ze de dijken door bij Koksijde en bij Brungheers, een gehucht buiten de westpoort van Sluis. Het water overstroomde de hele streek ten oosten en ten zuiden van Sluis en deed grote kreken ontstaan, met name het *Koksijdse* en het *Lapscheurse Gat*. Na de inname van Brugge zou ook een groot deel van Kadzand aan de golven worden prijsgegeven. Dit alles kon niet beletten dat Farnese op 6 augustus 1587, na een beleg van twee maanden, ook Sluis heroverde.

Noch van Spaanse noch van Hollandse zijde werden pogingen gedaan om de ondergelopen ge-

bieden droog te leggen. Het behoud van de water-vlakte werd strategisch voordelig geacht, zodat de zee hier jaren vrij spel had. Deze omstandigheid had evenwel het voordeel dat een grotere water-massa aan de getijdenwerking in het Zwin deel-nam, zodat de benedenloop veel beter dan voor-heen werd uitgeschuurd en de bevaarbaarheid weer verbeterde. De oorlogsomstandigheden beletten echter dat de Brugse handel daar voordeel uit zou trekken.

De frontstreek van Noord-Vlaanderen werd mi-litair steeds sterker uitgebouwd. Door de krijgsg-ebeurtenissen van 1604 werden de posities definitief vastgelegd. Waar de Spanjaarden onder leiding van Spinola eindelijk Oostende konden innemen, ver-loren zij ook belangrijke strategische punten, zoals Kadzand, Yzendijke, Aardenburg en Sluis aan de Noordnederlanders, aangevoerd door Maurits van Nassau. Daardoor gingen het Zwin en het Lap-scheurse Gat de scheidingslijn vormen tussen de vijandelijke gebieden. De lijn liep verder over de steden Aardenburg, Oostburg en Yzendijke. De Noordnederlanders bouwden de genoemde steden om tot een ware vestingsgordel. Aan de andere zij-de werden door de Spanjaarden belangrijke forten gebouwd. Het al enkele jaren oude Sint-Jobsfort tussen het Lapscheurse Gat en de Zoute Vaart werd opgeknapt. Daartegenover verrees aan de westzijde van de Verse Vaart het fort Sint-Frede-rik. De meest verstrekkende gevolgen had evenwel de bouw van het fort Sint-Donaas op de grens tus-sen Lapscheure en Hoeke. Het werd ten dele in de bedding van de Zoute Vaart opgetrokken, die aldaar volledig werd afgedamd. Scheepvaart was daar alleen nog mogelijk mits er werd overgeladen.

De Noordnederlanders hielden de zeemondin-gen van het Zwin, de Sasse Vaart en de Wester-schelde gesloten. De bedoeling was de zeehandel met de havens van Brugge, Gent en Antwerpen uitsluitend met hun eigen schepen te laten geschie-den. Het spreekt vanzelf dat in deze omstandighe-den door de regering van de Zuidelijke Neder-landen naar een andere oplossing werd gezocht. Toen ten gevolge van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) de handel weer enigszins mogelijk werd, koos men Oostende als nationale haven. Wat ten tijde van het Bestand ook faliekant uitviel voor het Zwin, was het aanvatten van bedijkingen en in-polderingen in de overstroomde gebieden van Noord-Vlaanderen, bijvoorbeeld aan het Lap-scheurse Gat. Daardoor namen het stroomdebiet en de uitschuringskracht in het Zwin in belangrijke mate af.

Na afloop van het bestand werden de militaire bolwerken aan beide zijden van de grens tussen de oorlogvoerende gebieden nog uitgebreid. De Span-jaarden bouwden in 1622 de forten van Sint-Isa-bella en Sint-Theresia en in 1627 deze van Sint-Anna en van Sint-Paulus, dit laatste tussen het Zwin en Knokke. Al deze versterkingen waren door kanalen met elkaar verbonden. Zo kwam de *linie van Fontaine* tot stand, genoemd naar de be-velvoerende graaf die ze uitbouwde. Wanneer ge-neraal Cantelmo vanaf 1638 deze linie nog liet ver-sterken, werd ze naar hem genoemd. Aan de andere zijde richtten de Nederlanders een niet ge-ringer aantal verschansingen op. De Westpoort van Sluis werd met een bastion versterkt, en erbuiten verrezen de forten van het Grote en Kleine Pas. Op de oostelijke Zwinoever werd het Nederlandse troepenkamp beschermd door het Nassaufort ten zuiden en het Oranjefort ten noorden. Daar zou het Retranchement ontstaan. Ook langs het kanaal van Oostburg werd een linie uitgebouwd.

Door de ondertekening van het Verdrag van Munster (1648) zou nog weinig veranderen aan de situatie waarin de Brugse havenarm van het Zwin was verzeild. Hoewel dat verdrag de afbraak van talrijke forten aan beide zijden voorschreef, kwam daar weinig van terecht. Ook het fort Sint-Donaas op de Verse Vaart zou blijven bestaan. Evenmin kwam iets terecht van de bepaling dat de dijk in de vaart aldaar moest vervangen worden door een sluis. Tevens is genoegzaam bekend dat door het verdrag de Schelde, de Sasse Vaart en het Zwin gesloten werden gehouden, een toestand waarin vóór het einde van het ancien régime geen verande-ring meer zou komen. In die tijdsspanne zou overi-gens, mede door het feit dat de strategisch over-stroomde gebieden rond het Zwin weer werden drooggelegd, de verzanding van de oude zee-arm onafwendbaar doorgaan.

HET LANGZAME VERVAL

De taaie en eeuwenlange strijd van de Bruggelin-gen voor het behoud van het Zwin is dus uiteinde-lijk toch op een mislukking uitgelopen. Het is dui-delijk dat dit niet bevorderlijk was voor de maritie-me en commerciële activiteit in Brugge. Er is dan ook vaak gesteld dat de – zogezegde – staat van diep verval waarin de stad vanaf het einde van de 15de eeuw terechtkwam, toe te schrijven was aan de verzanding van het Zwin. Dit is evenwel een niet geheel juiste visie. De economische achteruit-gang die het Brugge van de 15de en vooral de 16de eeuw kenmerkte, was weliswaar aanzienlijk maar



50. Portret van Alexander Farnese (1545-1592), door Otto Venius.
Verzameling kasteel van Ooidonk.

toch niet zó catastrofaal als velen beweerd hebben, en moet bovendien niet in de eerste plaats aan hydrografische omstandigheden worden toegeschreven: de oorzaken waren voornamelijk van economische en politiek-militaire aard. Eén daarvan was het verval van de Vlaamse wolnijverheid. Net zoals de aantrekkingskracht van het Vlaamse laken in belangrijke mate bijdroeg tot de bloei van Brugge, zou de teloorgang van diezelfde lakenindustrie de stad beroven van een van zijn belangrijkste troeven. Reeds in de 14de eeuw begon de Vlaamse wol-

nijverheid – evenals de Brabantse, overigens – moeilijkheden te ondervinden, en die tendens zette zich versterkt door in de daaropvolgende eeuw. Het luxelaken, dat in de grote draperiesteden werd vervaardigd en dat eens beroemd was geweest tot buiten Europa's grenzen, vond steeds minder afzet. Het was duur (onder meer wegens het omslachtige produktieproces), het kreeg af te rekenen met een groeiende concurrentie, en het raakte nog uit de mode ook: de gegoede klassen, die de gebruikelijke afnemers van kwaliteitslaken waren, gingen de voorkeur geven aan zijde en fluweel. De kleinere produktiecentra en het platteland, die op basis van inlandse of Spaanse wol laken van mindere kwaliteit voortbrachten (de zogenaamde *nieuwe* of *lichte draperie*), hielden beter stand. Maar hun produkten bezaten niet de aantrekkingskracht die het zware laken in de voorafgaande eeuwen had gehad, mede omdat Vlaanderen nu niet meer dé lakenproducent bij uitstek was: ook Engeland, Holland en (voor de mediterrane wereld) Toscane waren grote lakenexporteurs geworden.

Het meeste nadeel ondervond Vlaanderen van de expansie van de Engelse lakenindustrie. Niet alleen werd het Vlaamse laken door het Engelse geleidelijk van de markt verdrongen, maar tevens kwam de aanvoer van Engelse wol, die voor de Vlaamse wevers onmisbaar was, in het gedrang: de Engelsen verwerkten nu immers zelf hun wol. Zo slonk op een eeuw tijd, tussen 1350 en 1450, de invoer van Engelse wol in de Nederlanden met ruim driekwart. Bovendien liet de Engelse koning een zware taks heffen op de woluitvoer naar het continent, wat de kostprijs van het Vlaamse luxelaken nog verder opdreef.

De reactie van de Vlamingen was begrijpelijk maar kortzichtig: in de ijdele hoop de kwijnende lakenindustrie in de grote stedelijke centra alsnog van de complete ondergang te redden, werd de invoer van Engels laken in Vlaanderen verboden. Voor de Engelsen was dat niet zo'n probleem. Zij konden hun waar heus wel elders kwijt, onder andere in Zeeland (met Middelburg) en in Brabant, waar Antwerpen een ideale aanvoermarkt bleek te zijn.

Voor Brugge was deze evolutie bepaald nefast. Niet alleen had een van zijn belangrijkste uitvoerprodukten – Vlaams laken – fel aan betekenis ingeboet, zodat de schepen steeds vaker met een leeg ruim de terugtocht uit Vlaanderen moesten aanvaatten, maar bovendien verliep de op Europees niveau zeer belangrijk wordende trafiek in Engels laken grotendeels buiten Brugge om. Alleen de hanzea-



ten mochten Engels laken over Brugge laten transiteren, en bepaalde Brugse kooplui wisten zich weliswaar aan de Vlaamse protectionistische maatregelen te onttrekken door grote partijen Engels laken te laten verhandelen in Middelburg (Walcheren) of in Antwerpen.

Het gedeeltelijk wegvallen van laken als retourvracht was evenwel niet de enige reden waarom Brugge in de loop van de 15de eeuw minder aantrekkelijk werd voor de vreemde kooplui. De strenge handelsvoorschriften, met name de stapeldwang, die de handel te Brugge reglementeerden,

51. Arbeiders aan het werk bij het delven van het kanaal van Oostburg. Detail van de kaart van de Zwinstreek, anoniem Brugs, 1501. Brugge, Stedelijke Musea.

werden steeds meer als hinderlijk ervaren; dat speelde in het voordeel van plaatsen waar zo'n reglementering niet bestond, of althans veel minder dwingend was, bij voorbeeld Antwerpen.

De opkomst van Antwerpen in de 15de, en de enorme opbloei van de stad in de 16de eeuw is door

een samenloop van diverse omstandigheden in de hand gewerkt. In de 14de eeuw was Antwerpen nog een vrij bescheiden jaarmarktstad, die echter op een uitstekende ligging kon bogen, zowel voor landverkeer als voor transport te water. Tot de traditionele bezoekers van de Antwerpse jaarmarkten behoorden de handelaars uit Keulen en andere Rijnsteden, die er niet alleen hun eigen produkten aanvoerden, maar ook allerlei koopwaren die ze zelf uit Zuid- en Noord-Duitsland betrokken. Daar kwamen later nog Italiaanse produkten bij, toen – in verband met de onveiligheid op zee tijdens de Honderdjarige Oorlog – de oostelijke Alpenpassen en de Rijnvallei als handelsroute in gebruik werden genomen. De Antwerpse jaarmarkten boden dus interessante handelscontacten met een zeer uitgestrekt hinterland, en het valt dan ook licht te begripen dat de *Merchants Adventurers*, de Engelse lakenexporteurs, die uit Brugge waren geweerd, uiteindelijk ook Antwerpen als bestemming kozen.

In de 15de eeuw waren de jaarmarkten van Antwerpen (en deze van het wat minder belangrijke Bergen-op-Zoom, die met de Antwerpse alterneerden) tot commerciële evenementen van Europees formaat uitgegroeid, waar ook de te Brugge residende vreemde kooplui en de Brugse handelaars zelf in groten getale naartoe trokken – zodanig zelfs dat in die weken een duidelijke verslapping van de activiteiten in Brugge merkbaar was.

Het belang van Antwerpen vergrootte nog toen Zuidduitse kooplui (vooral uit Augsburg en Neurenberg) er koper en zilver uit de rijke Boheemse mijnen op de markt brachten. Dit trok dan weer de Portugezen aan, die deze metalen als betaalmiddel nodig hadden voor hun ruil- en handelstransacties in de koloniën. In Afrika was vooral het koper van belang; en toen Vasco de Gama in 1498-1500 de Indië-route via de Kaap ontdekte, ontstond een grote behoefte aan zilver voor de aankoop van Aziatische specerijen. In 1498 stelde de Portugese koning een *factor* of vertegenwoordiger aan, die permanent te Antwerpen verbleef, en er in opdracht van zijn vorst onder andere handel dreef in Afrikaanse en Aziatische specerijen.

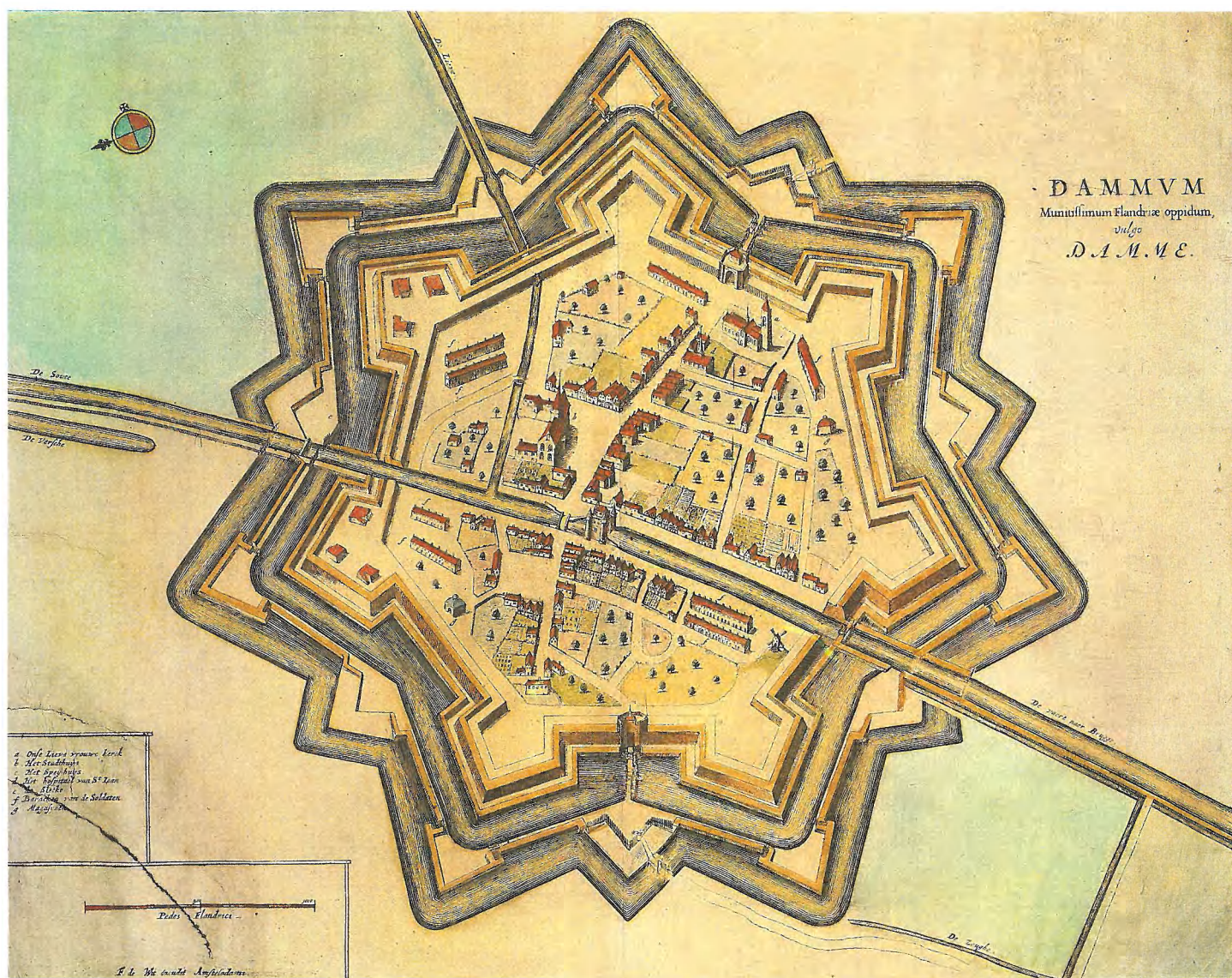
In de eerste decennia van de 16de eeuw groeide Antwerpen heel snel uit tot het voornaamste economisch centrum van de Nederlanden, en tot één der belangrijkste Europese handelssteden. Kenmerkend is, dat op een halve eeuw tijd het bevolkingscijfer er ruim verdubbelde, en rond 1560 zelfs de 100.000 bereikte. Ter vergelijking: het middeleeuwse Gent (dat samen met Parijs lange tijd de grootste stad benoorden de Alpen was!) telde on-

geveer 60.000 inwoners, Brugge bracht het in de 14de eeuw tot even boven de 40.000. De snelle aangroei van de Antwerpse bevolking, welke tot ernstige huisvestingsproblemen en tot de creatie van hele nieuwe wijken (mét de onvermijdelijke grondspeculatie) aanleiding gaf, was mede het gevolg van de hoge vlucht die de industriële bedrijvigheid in het zog van de commerciële expansie nam: textiel-industrieën (verwerking van Engels laken, productie van zijde en fluweel), diamantbewerking en talrijke kunstnijverheden lokten grote massa's arbeiders en ambachtslui naar de nieuwe metropool.

Bovendien werd Antwerpen één van de grootste geldmarkten van Europa, waar naast de Italiaanse bankiers vooral de Zuidduiters (onder andere de Fuggers) en ook de Antwerpenaren zelf (onder andere Gaspar Schetz) een enorme bedrijvigheid aan de dag legden. De financiële transacties waren vanaf 1533 geconcentreerd in het grootse, nieuwe Beursgebouw dat in dat jaar werd in gebruik genomen.

Tegen de briljante gang van zaken in de Scheldestad stak het handelsbedrijf te Brugge maar bleekjes af. Want net toen Antwerpen, op het einde van de 15de eeuw, aan de vooravond van de grote opgang stond, maakte Brugge een erg moeilijke periode door, die het economisch leven in de oude Vlaamse haven een ontzaglijke schade berokkende.

In 1482 kwam de jonge hertogin Maria van Bourgondië bij een tragisch ongeval om het leven. Haar echtgenoot, Maximiliaan van Oostenrijk, werd regent. Diens dynastieke belangen gingen lijnrecht in tegen de wensen van de Vlaamse steden, die (uit economische overwegingen) vóór alles de vrede met Frankrijk wensten. De periode 1482-1492 was dan ook gekenmerkt door regelmatig opflakkerende onlusten en regelrechte opstanden tegen de landsheer, waarbij het Zwin herhaaldelijk door militaire acties maanden-, zo niet jarenlang voor alle scheepvaartverkeer gesloten bleef. Hoogtepunt van de opstand was de gevangenneming van Maximiliaan in 1488 te Brugge. De boze Bruggelingen hielden de Roomse koning van 2 februari tot 16 mei vast in het huis *Cranenburg* op de Markt. Deze ongehoord stoutmoedige daad maakte heel wat ophef in Europa, en betekende voor Maximiliaan een zware vernedering. Er kwam slechts een eind aan de gevangenschap nadat Maximiliaan, geknield voor een altaar op de Markt, plechtig had beloofd alle eisen van de opstandelingen te zullen inwilligen – onder meer in verband met de samenstelling van het stadsbestuur en de onafhankelijkheid van Vlaanderen ten overstaan



van het vorstelijk gezag. Ook moesten alle Duitse troepen uit het graafschap worden teruggetrokken, en diende een totale amnestie te worden afgekondigd. Maximiliaan hield zich echter niet aan deze met geweld afgedwongen beloften, en nam wraak op de Bruggelingen door de aldaar verblijvende kooplieden naties te verplichten hun zetel naar Antwerpen te verplaatsen. In tegenstelling tot de Vlaamse steden, was Antwerpen de vorst trouw gebleven, en van die houding plukte de Scheldestad nu de vruchten. Daarmee versterkte Maximiliaan echter slechts een evolutie die al een tijdje aan de gang was. De onveilige toestand in het opstandige Vlaanderen en de herhaalde hinder die de scheepvaart op het Zwin daardoor ondervond, hadden reeds talrijke individuele kooplui ertoe aangezet hun actieterrein naar Antwerpen te verleggen, waar ze trouwens evenveel, zo niet méér gelegenheid vonden om goede zaken te doen.

52. Kaart van Damme, uitgegeven door F. De Wit te Amsterdam, ca. 1680. Men ziet dat de stad, hier afgebeeld met haar post-middeleeuwse versterkingen, doorkruist wordt door de *Vaart naar Brugge*, als verbinding met het Zwin. Brugge, privé-verzameling.

Toen de vrede was weergekeerd, stelden de Bruggelingen alles in het werk om de kooplieden naties weer binnen de muren van hun stad te halen. En dat lukte ook wel, althans gedeeltelijk. Officieel kwamen zowat alle naties terug naar Brugge, maar van de meeste bleef een niet onaanzienlijk deel van de leden toch voorgoed in Antwerpen resideren. Bovendien verloor Brugge na die jaren van opstand ook de algemene Zwinstapel. De stapeldwang bleef beperkt tot enkele produkten, waarvan de wol het belangrijkste was.



53. Model van een boeier. Kustvaarder getuigd met een anderhalfmasttuig waarvan het grootzeil een sprietzeil is, 1570. Reconstructie.
Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum.

Brugge zou trouwens in de 16de eeuw de grootste wolmarkt van de Nederlanden blijven, voornamelijk dank zij de invoer van Spaanse wol. Rond 1550 werden er jaarlijks zo'n 7200 ton van aangevoerd. In verband daarmee bleef er nagenoeg de hele eeuw door een belangrijke groep Spaanse kooplui in Brugge wonen. Toen Calais in 1558 van Engelse in Franse handen overging, verkreeg Brugge, zoals gezegd, ook nog de Engelse wolstapel, die pas weer zou verdwijnen in 1585, toen de godsdienstoorlogen andermaal een toestand van

grote onveiligheid schiepen en de definitieve afsluiting van het Zwin met zich meebrachten.

Hoewel de vreemde naties in de jaren negentig van de 15de eeuw naar Brugge waren teruggekeerd, verkommerde het economisch leven er in dergelijke mate, dat ze in de loop van de 16de eeuw toch één na één de stad verlieten. Op enkele uitzonderingen na – de Schotten trokken bijvoorbeeld naar Veere – gingen ze alle naar Antwerpen. De Spaanse natie bleef nochtans te Brugge haar bestaan met wisselend succes voortzetten, en werd er pas in 1705 afgeschaft.

Een andere groep die Brugge lang trouw bleef was die van de hanzeaten. Nochtans waren de verhoudingen tussen Brugge en de Hanze zeker niet altijd hartelijk geweest, en de conflicten waren soms zo hoog opgelopen dat de Duitsers als uitiem pressiemiddel om hun verlangens ingewilligd te zien, het Brugse *Kontor* naar andere oorden had-

den overgebracht: in 1280-1282 en 1307-1309 naar Aardenburg, in 1358-1360 en 1388-1392 naar Dordrecht, in 1436-1438 naar Antwerpen, en in 1451-1457 eerst naar Deventer en vervolgens naar Utrecht. Toch waren ze steeds teruggekeerd, omdat Brugge voor hen hoe dan ook steeds een onmisbaar steunpunt was gebleven. In het tweede decennium van de 16de eeuw boette het Hanzekontor te Brugge echter sterk aan belang in. Dit verval was zowel toe te schrijven aan de achteruitgang van Brugge, als aan de moeilijkheden die de Hanze zelf steeds meer ondervond. Het zou echter nog tot 1553 duren voor het Kontor officieel naar Antwerpen werd overgebracht. In 1564-1568 bouwden de hanzeaten in de Scheldestad een stijlvol nieuw Hanzehuis, dat niet minder dan 90.000 florijnen kostte. De groep Hanzekooplui te Antwerpen was echter te beperkt om het veel te groots opgevatte gebouw volledig in gebruik te kunnen nemen. Bovendien werden zij enige jaren later verplicht de stad te verlaten wegens de zware troebelen die er tijdens de godsdiensttwisten en de opstand tegen Spanje losbarstten.

Op het einde van de 16de eeuw was dan toch echt wel een dieptepunt bereikt en bleef er nog weinig over van Brugges glans. De meeste vreemde kooplieden hadden de stad voorgoed verlaten, en de internationale handel was – de wolhandel uitgezonderd – op een fractie van zijn vroegere peil teruggevallen. Pogingen om nieuwe industrietakken van de grond te krijgen waren meestal faliekant afgelopen, en de oorlogshandelingen die in de jaren zeventig, tachtig, negentig van de eeuw het land voor de zoveelste maal teisterden, maakten de ontreddering alleen nog maar groter. Een bijzonder

treurig (en wellicht toch wat overtrokken?) beeld van de toestand te Brugge wordt ons geschetst in de *Deerlicke lamentatie ende beclagh van den distructie vande stede van Brugghe*, geschreven in 1590-1591 door Zeger van Male. De toen 87 jaar oude auteur, die zijn leven lang in de textielproductie en -handel zijn broodwinning gevonden had, beschreef het verval van handel en nijverheid, de hoge voedselprijzen, de armoede en de honger, de verwoestingen van de oorlog en de ontvolking van de stad. Vele huizen stonden leeg, en degene die wel bewoond waren, brachten een huurprijs op die nog slechts een derde of zelfs een vijfde bedroeg van de vroegere prijs. Er werden zelfs rijkgeklede dames gezien die geld moesten lenen om in leven te blijven. Kortom, Brugge was vervallen tot een onbeduidende provinciestad, en er was niet eens geld voorhanden om de nodige werken uit te voeren aan sluizen en kanalen: *Wat baet u nu uwe twee speijen ter Sluijs, dat nieuwe gedelf ende sas, 't welcke meer dan sestig duijzent ponden grooten coste (...). Waer is nu het geld omme die vaert ende speijen te doen repareren ende op te rechten, datse mach navegable sijn voor den coopman?*

Toch eindigt de *Lamentatie* op een hoopvolle noot: Brugge kon van de totale ondergang gered worden en de vroegere welvaart herwinnen, als de plannen voor het scheppen van een goede scheepvaartverbinding met de Leie nu eindelijk eens uitgevoerd werden. Aan de realisatie van deze wens zou in de 17de eeuw inderdaad gewerkt worden, maar dan was het niet uitsluitend met de bedoeling Brugges belangen te dienen, maar ook om Gent en Antwerpen een nieuwe uitweg naar zee te verschaffen.