

## Brugge-Zeehaven

WAT was nu, voor den brugschen handel, het gevolg van deze zoo lang gewenschte opening der vaart van Oostburg? Stadsrekeningen der volgende jaren doen veronderstellen dat het gedane werk aan de algemeene verwachting niet en beantwoordde. Wanneer de ondergang eener stad begonnen is, valt het moeilijk er den handel weêr in op te beuren. Wel is waar, in 1519-20 gaf het Magistraat van Brugge geldelijke belooningen aan elf zeecapiteins die het *Zwin* binnenzeilden; twee Venetiaansche scheepvaarders kregen ook prachtige geschenken (bl. 171) en genoten een plechtig onthaal 'met trompetten, stede speellieden ende bomslaghers;' maar de neringen bleven kwijnen, en ja, de vaart van Oostburg zelve bracht nieuwe bekommernissen te wege.

Den 4den van Hooimaand 1522 gaven de Schepenen van Brugge aan een nieuw Berek last om de Passegeule te gaan schouwen, en middels te beramen om den loop van het water sneller en krachtiger te maken. Twintig uitgelezene mannen, met verschillende bevoegde kenners, en met de twee *Hoofdmans* Antonius Voet en Jan de Grutere, die namens de zeven *Zwaerdekens* opkwamen, onderzochten ter plaatse den deerlijken toestand van het *Zwin*. De hulpmiddelen die zij beraamden, bewijzen dat de vaart, op hare twee uiteinden, bij Biervliet en bij Sluis, door het zand belemmerd was. Dit gebeurde in 1523; en de volgende jaren moesten er tot den onderhoud der vaart aanzienlijke gelden besteed worden. De zaken verslechtten nog ten gevolge van onstuimige winden den 2 november 1532, en eilaas, het *Zwin* en bekwam de noodige diepte niet weder, waarop men gerekend had, en alzoo bleef de bijzonderste oorzake van den ondergang van Brugge bestaan. In 1537, deed men, onder andere, veel onkosten 'om tupvloyen ende jnt droghe te stellene' van een spaansch schip, dat in het zand versteld zat. In 1541 kwam nogmaals een schrikkelijke storm de zaken verergeren. De oproer der Gentenaars belette, in 1541, het

uitvoeren van sommige werken. Maar ook wierd de onderneming der verbeteringen bestierd door Jan van der Meersch, '*den Overziender van den wateren*' der stad Brugge, en deze bekwame ambtenaar gaf talrijke bewijzen van zijnen ijver en van eene nooitvolprezene behendigheit (bl. 176). Maar Jan van der Meersch, zoo wel als Joos Gomaer, zijn leerling, die hem ter zijde stond, en die een nieuw ontwerp voorstelde, deden vruchteloze pogingen om den tegenspoed af te weren.

't Is toen dat Lanceloot Blondeel eene wondere uitvindingskracht toonde met eenen geheel verschilligen weg in te slaan. In stede van het *Zwin* te verbeteren, kwam hij met een gansch nieuw ontwerp voor den dag. Het voorstel van dezen begaafden schilder en teekenmeester is meer als drie eeuwen lang vergeten gebleven. Men wist wel dat L. Blondeel wondere kunstwerken gemaakt had; maar zijne bekwaamheid als *ingenieur* was tot in deze laatste jaren nog onbekend. En nochtans komt zijn ontwerp van Brugge-Zeehaven zoodanig wel met eene grondige kennis der Noordzee en met de gezonde rede overeen, dat de wetenschap der 19de eeuw, zonder het ontwerp van Lanceloot te kennen, op het zelfste gedacht is uitgekomen.

Een korte schets van Blondeel's ontwerp zal dit bewijzen. De teekeningen ervan zijn in de Archieven van Brugge over weinige jaren wedergevonden. De Heer Gilliodts-van Severen heeft ze laten drukken, in zijn *Bruges ancienne et moderne (Britxelles, Institut national de Géographtie, rue des Paroissiens, 1890)*. Ongelukkiglijk en heeft men den geschreven uitleg van Lanceloot Blondeel niet kunnen wedervinden.

Alleszins mag men, uit het gedrukte plan, het volgende besluiten: 1. Er zou eene groote eivormige haven moeten gedolven worden, in de nabijheid der duinen, op eenigen afstand van Heyst, daar waar de zee, bij onze kusten, de meeste diepte heeft. 2. Deze voor-haven, gedolven op eene oppervlakte van 400 hectaren<sup>(1)</sup>, zou bij middel van eene breede en diepe vaart, rechtsnoers met Brugge

(1) 't Is daaromtrent de oppervlakte der stad Brugge.

verbonden zijn. 3. Het zeegat, waarmede de haven aan de zee moet houden, zou geopend worden in de richting van het Noord-Noord-Oosten, en alzoo, in alle slag van weder, de grootste schepen laten binnenzeilen. 4. Twee sluizen zouden de haven, de eene met de zee en de andere met eene nieuwe en schier rechte vaart naar Brugge verbinden. 5. Het water van twee zeegolven zou te nutte gebracht worden: dit van den *Princepolder* om het zeegat tusschen den nieuwen kom en de zee te doorspoelen bij middel van eene stroomsluis (*écluse de chasse*); dat van den *Gauweloos*, om insgelijks den kom zelven of de haven diep en zuiver te houden. 6. Eindelijk, bij *Becaf*, zou de vaart van Brugge eene vertakking hebben, in de richting van Damme, om verder, door de Lieve, tot aan Gent uit te strekken (bl. 133).

Gelijk de Heer Gilliodts-van Severen het opmerkt, was zulk een ontwerp te schoon, en stemde met de gedachten van die tijden niet overeen! Men had liever de ontwerpen van Joos Gomaer uit te voeren, en men zocht altijd middels om den waterstroom in de vaart van Oostburg en in het *Zwin* krachtiger te maken. Met dat inzicht wrocht men sedert twee jaar in de omstreken van Biervliet, toen, in zijne zitting van 17 oktober 1549, het gemeentebestier van Brugge besloot Joos Gomaer af te zetten en van zijn ontwerp af te zien!

Dit onrechtveerdig vonnis tegen eenen stadsdienaar was zeker gesteund op den flauwen uitslag dien men bekwam: doch waarom aan Joos Gomaer niet toegelaten zijn ontwerp ten volle uit te voeren, en het te volledigen door het verbeteren en rechte trekken der damsche vaart gelijk hij zulks voorgesteld had?

In hunne vierigste hope bedrogen, bleven de Bruggelingen nog ondertusschen eenige werken aan de vaart, van Oostburg uitvoeren: men vindt daarover eenige laatste bijzonderheden in de stadsrekeningen der jaren 1581 en 1583. Men mag dus zeggen dat de eerste middel om Brugge-Zeehaven te redden veel tijd en geld gekosthad, eenen deerlijken uitslag te wege bracht, en met het einde der zestiende eeuw door Brugge voor goed verlaten wierd.

(*t Vervolgt*)

H.R.