

Zeven eeuwen kanaalverbindingen tussen de kust en het Vlaamse binnenland

Drs. M. Ryckaert, Assistent R.U.Gent

Feitelijk beschikt het Vlaamse binnenland slechts over één grote, natuurlijke scheepvaartweg naar de zee: de Schelde. En aan die verbinding hebben altijd wel enkele nadelen gekleefd.

Oorspronkelijk dienden de schepen gebruik te maken van de langere vaarweg via de Oosterschelde. De brede Westerschelde zoals we die nu kennen, werd pas gevormd in de loop van de 14de en 15de eeuw door een reeks van stormvloed. Voordien was het slechts een vrij onbeduidende stroom, en vóór 838 was er waarschijnlijk zelfs helemaal géén Westerschelde: geologen nemen aan dat tot dat jaar een zandrug ter hoogte van Saaftinge de latere bedding van de Westerschelde dwarste. Ten westen van die zandrug strekte zich een zeegat uit (op de plaats van de huidige Westerscheldemonding), ten oosten ervan lagen veengronden, die werden ontwaterd door een naar het oosten vloeiend veenriviertje, de Honte.

Een zware stormvloed zou dan in 838 die zandrug doorbroken hebben, en via de krachtig uitgeschuurde bedding van het veenriviertje een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen de Schelde en de zee gekreëerd hebben. Een verbinding die, zoals gezegd, pas in de 15de eeuw haar huidige omvang verkreeg, en toen ook mede aan de basis lag van Antwerpens opkomst als internationale handelsmetropool.

Was de Schelde — en zeker de Westerschelde — een uitstekende toegangsweg voor Antwerpen, dan was dat minder het geval voor de verder stroomopwaarts gelegen plaatsen. Om bv. vanuit Gent via de Schelde de zee te bereiken, diende een grote omweg via Dendermonde en Antwerpen afgelegd. Dat betekende tijdverlies, en bovendien moest in de middeleeuwen op verschillende plaatsen onderweg tol betaald worden.

Een ander nadeel van de Schelde is lange tijd geweest, dat de monding in buitenlandse handen was. Na de scheiding tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden in het laatste kwart van de 16de eeuw — de val van Antwerpen in 1585 kan in dezen als symbolisch breekpunt gezien worden — waren de Zuidelijke Nederlanden, en in de eerste plaats hun grootste haven, Antwerpen, afhankelijk van de goodwill van de Noord-nederlanders. En dat bleek al gauw, toen het Noorden de Schelde voor alle zeeschepen naar het Zuiden af-sloot. De feitelijke sluiting werd in 1648 door de vrede van Münster officieel bekrachtigd, en deze situatie zou onveranderd blijven tot in het begin van de 19de eeuw, toen Napoleon de toegang tot de Schelde weer vrij-maakte.

Dit alles verklaart waarom men op verschillende tijdstippen in het verleden naar meer rechtstreekse, zij het dan kunstmatige verbindingen tussen het Vlaamse binnenland en de zee is gaan uitzien.

De Lieve

De eersten die grote werken lieten uitvoeren om een direktere verbinding met de zee te verkrijgen, waren de Gentenaren: in de 13de eeuw werd de Lieve gegraven, een 45 km lang kanaal van Gent naar het Zwin.

Zoals bekend, was het Zwin een Zeeinham die wellicht reeds vóór het begin van onze jaartelling bestond, maar die pas met de stormvloed van 1134 de diepgang en uitgestrektheid verkreeg om er uitgebreide scheepvaart op mogelijk te maken. Die stormvloed van 1134 was in eerste instantie een ramp: niet alleen de streek ten noorden van Brugge, maar ook West-Zeeuws-Vlaanderen en de eilanden Walcheren, Noord- en Zuid-Beveland werden geheel of gedeeltelijk overspoeld, waarbij dorpen werden verwoest en talrijke mensen het leven lieten. Op langere termijn betekende die echter een zegen, alleszins voor Brugge, dat juist op dat ogenblik problemen ondervond met zijn uitweg naar zee.

Tot in de 11de eeuw beschikte de stad over een natuurlijke verbinding met de zee, onder de vorm van een kreek. Deze kreek varieerde weliswaar van omvang en bedding, maar werd toch steeds min of meer opgehouden door stormvloed en door de eroderende werking van het water van de Reie en haar zijriviertjes, dat vanuit de Zandstreek via Brugge naar de zee stroomde. Ze was meestal erg ondiep, maar liet toch toe aan de bescheiden vaartuigen met platte bodem die toen gebruikelijk waren, om bij hoog tij zonder problemen tot Brugge te varen.

Vanaf de 11de eeuw echter hadden bedijkingswerken in de kustvlakte de oude Brugse kreek grotendeels doen verdwijnen, en bleef er enkel nog een smalle, kronkelende bedding over, die het water van de Reie naar het Sincfal (de bescheidener voorloper van het Zwin) afvoerde: een niet bijster gunstige situatie voor de scheepvaart naar de stad.

De stormvloed van oktober 1134 bracht een totaal gewijzigde situatie met zich. Vanuit het oude Sincfal werd in zuidwestelijke richting een geul uitgeschuurd, die tot aan het latere Damme reikte: dat was het eigenlijke Zwin. Op het uiterste bevaarbare punt werd een dwarsdam gelegd, en aan die dam werd in 1180 door graaf Filipe van de Elzas de stad Damme gesticht.

Brugge werd middels een nieuw gegraven kanaal en een sluis te Damme met het Zwin in verbinding gesteld. De omvang van de sluis liet de doorvaart van zeeschepen naar Brugge niet toe, vooral ook omdat toen net grotere scheepstypes, zoals de kogge (met laadvermogen tot 250 ton), courant werden. De koopwaren dienden dus in Damme op kleinere vaartuigen overgeladen, en dan verder naar Brugge gevoerd. Brugge en het Zwin oefenden weldra een enorme aantrekkingskracht

uit op de vreemde handelaars, die in steeds grotere aantallen toestroomden: daar lag voortaan het commerciële brandpunt van het graafschap Vlaanderen. Het hoeft dan ook helemaal niet te verbazen dat de Gentenaren uitgerekend het Zwin kozen als eindpunt voor hun kanaal.

De plannen voor het graven van de Lieve kregen vaste vorm in 1251. Misschien heeft het toen nog wel een paar jaar geduurd vooraleer effectief met de uitvoering werd begonnen. Aanvankelijk vormde Aardenburg het eindpunt. Vandaar dienden de schepen nog enkele kilometer de Ede af te varen, om dan via de overtoom van Slepeldamme in het Zwin te geraken.

Waarom in eerste instantie voor Aardenburg werd gekozen, is niet duidelijk. Wellicht hebben vooral overwegingen van financiële aard de doorslag gegeven: vermits vanaf Aardenburg de Ede als vaarweg kon gebruikt worden, kon men enkele kilometers graafwerk uitsparen. Hoedanook, de Gentenaren moeten snel hebben ingezien dat Damme een beter eindpunt was voor hun kanaal. Want reeds in 1262 begon men te graven aan een aftakking van de Lieve naar die stad, en van dan af raakte het kanaalsegment naar Aardenburg stil aan in onbruik.

De Lieve volgde een kronkelende weg langs Wondelgem, Vinderhout, tussen Zomergem en Waarschoot door, ten westen van Eeklo en ten noorden van Maldegem, om tenslotte via Moerkerke Damme te bereiken. De waterloop zelf en de bermen erlangs behoorden in volle eigendom toe aan de stad. Thans is een groot deel van het tracé van de Lieve opgenomen in het kanaal van Schipdonk. In tegenstelling tot wat men zou kunnen verwachten, was de Lieve niet toegankelijk voor zeeschepen.

Daar waren verschillende redenen voor. In de eerste plaats was de sluis, waarlangs de Lieve te Damme in het Zwin uitmondde, veel te klein om zeeschepen door te laten. Vervolgens was het kanaal zelf ook lang niet voldoende breed en diep: er konden slechts binnenschepen met een diepgang van maximaal 90 cm in varen, en schepen van meer dan twee meter breed konden elkaar gewoon niet kruisen. Bovendien waren op een achttal plaatsen rudimentaire sluizen, zgn. *rabotten*, gebouwd, om het water in hoger gelegen segmenten van het kanaal op peil te houden. Het waren geen schutsluizen, maar gewone keersluizen, die, wanneer ze geopend werden, een krachtige waterstroming van het hogere naar het lager gelegen kanaalsegment deden ontstaan. Naargelang hun vaarrichting werden de schepen ofwel met de stroming mee door de sluis gesleurd, ofwel moesten ze met mankracht tegen de stroming op worden getrokken. Ook daar konden dus slechts kleine schepen door.

Dit alles betekent dat de koopwaren die voor Gent bestemd waren, in Damme op kleine binnenvaartuigen werden overgeladen, waarna de lange en moeizame tocht op de Lieve kon beginnen. Deze in onze ogen hoogst onpraktische en inefficiënte wijze van goederen-transport, was in de middeleeuwen heel gewoon. De Gentenaren waren bijzonder opgetogen met hun Lieve, die ze beschouwden als de mooiste parel aan de kroon van hun stad.

De Lieve bleef tot in de 16de eeuw Gents belangrijkste verbinding met de zee. Toen echter deden een

aantal fenomenen het belang ervan achteruitgaan: de economische teruggang van de Zwinhavens, de verandering van het Zwin, en het zich verleggen van de internationale handel naar Antwerpen. Bovendien ging men nu, meer dan in de middeleeuwen, belang hechten aan een rechtstreekse toegankelijkheid van de stad voor zeeschepen — zonder dat dus de lading eerst op binnenschepen moest worden overgebracht.

In 1547 werd dan ook begonnen met het graven van de Sasse Vaart: dit pal noordwaarts lopende kanaal, dat ter hoogte van het latere plaatsje Sas-van-Gent aansloot op de Papegeule en de Westerschelde, kan beschouwd worden als de rechtstreekse voorloper van het kanaal Gent-Terneuzen. Nog in diezelfde 16de eeuw werd echter ook de Sasse Vaart als gevolg van de scheiding tussen Noord en Zuid voor alle zeescheepvaart afgesloten, een toestand die door het verdrag van Münster bestendigd werd in 1648. Binnenscheepvaart bleef wel mogelijk, maar in de 18de eeuw ging ook die trafiek — als gevolg van de economische crisis die Gent toen doormaakte — zo ernstig achteruit, dat de Sasse Vaart niet langer werd onderhouden, en op sommige plaatsen bijna volledig dichtslibde.

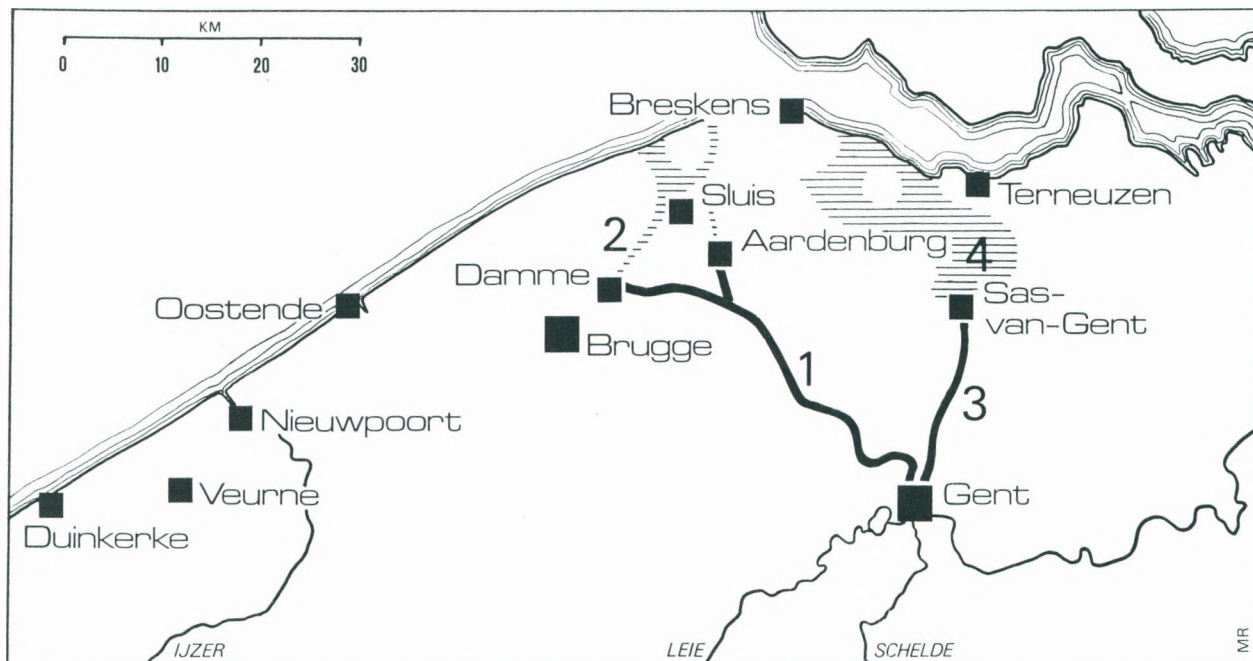
Het kanaal Oostende-Brugge-Gent

De sluiting van Schelde, Sasse Vaart en ook van wat er nog overbleef van het Zwin, beroofde de Zuidelijke Nederlanden in de 17de eeuw van alle bestaande verbindingswegen naar zee. Er diende een nieuwe uitweg gezocht, en die was alleen te vinden op de kust. Stilaan rijpte het plan om Brugge en Gent door middel van kanalen met de zee te verbinden. Vanuit Gent kon dan langs de Schelde ook Antwerpen bereikt worden. Maar vooraleer het zover was, zouden nog vele jaren voorbij gaan.

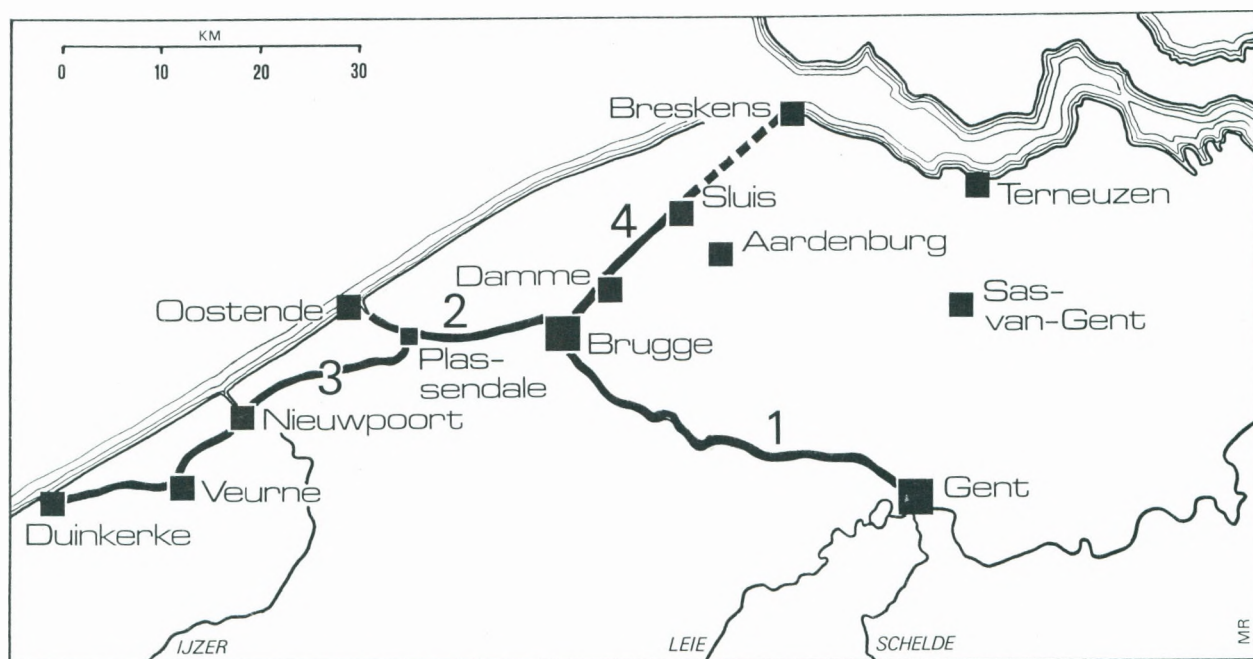
Een eerste stap bestond uit het graven van een kanaal tussen Brugge en Gent. Hiertoe zou tussen Brugge en Aalter de bedding van de Zuidleie uitgediept en verbreed worden. De Zuidleie was eigenlijk oorspronkelijk de bovenloop van de Reie, dus een van de riviertjes die het regenwater van de Zandstreek naar Brugge en de zee afvoerden. Reeds in de 13de eeuw hadden de Bruggelingen er kanaliseringswerken aan uitgevoerd, en in de tweede helft van de 14de eeuw wilden ze de waterloop zelfs doortrekken tot aan de Leie of de Lieve. Dit laatste had tot doel een grotere watertoevoer te verkrijgen in de richting van Brugge en het Zwin, waardoor men hoopte de verzanding van het Zwin tegen te gaan.

De Gentenaren vreesden echter dat behalve Leie-water ook een deel van de traditioneel op Gent gerichte scheepvaart naar Brugge zou kunnen afgeleid worden, en door een gewapende tussenkomst van hun beruchte *Witte Kaproenen* deden ze in 1379 de werken stilleggen.

Midden de 16de eeuw hadden sommigen, waaronder Lanceloot Blondeel, opnieuw plannen gemaakt voor een verbinding met de Leie, ook weer met de bedoeling om een (al of niet nieuw te graven) verbinding tussen Brugge en de zee van de nodige stroming te voorzien. Pas in 1613 werd voorgoed werk gemaakt van de kanalisering en doortrekking van de Zuidleie, niet meer om een grotere wateraanvoer naar Brugge te bewerkstelligen, maar wel om een scheepvaartverbinding



Kaart 1: De oudste kunstmatige verbindingen tussen Gent en de zee. De Lieve (1), gegraven in het midden van de 13de eeuw, verbond Gent met het Zwin (2), eerst via Aardenburg, later via Damme. De Sasse Vaart (3) werd gegraven in het midden van de 16de eeuw, en stelde de stad in verbinding met de Papegeul en de Westerschelde. De Papegeul en het uitgestrekte overstromingsgebied daar omheen (4) waren ontstaan tijdens de Sint-Elisabethsvloed van 1404.



Kaart 2: Na de sluiting van de Schelde werd het Vlaamse binnenland in de 17de eeuw met de zee verbonden door middel van nieuwe kanalen, waarvan de voornaamste waren: Gent-Brugge, begonnen 1613 (1), en Brugge-Oostende, begonnen 1618 (2). In 1638-1641 kwam ook het kanaal Duinkerke-Plassendale (3) tot stand. In het begin van de 19de eeuw wilde Napoleon het tracé Duinkerke-Plassendale-Brugge, alsmede het nieuw te graven kanaal Brugge-Breskens, uitbouwen tot een verbinding tussen Duinkerke en Antwerpen die beveiligd was tegen Engelse aanvallen vanop zee. Het kanaal Brugge-Breskens (4) werd echter nooit verder afgewerkt dan tot Sluis.

ding tussen deze stad en Gent te realiseren. Het kanaal was enkel voorzien voor binnenscheepvaart, en er kwam geen enkele sluis of overtoom meer in voor. In december 1624 was het werk af.

Inmiddels waren ook aan de andere zijde van Brugge graafwerken aangevat. Daar werd de Ieperlee onder handen genomen. De Ieperlee was een oud en smal verbindingskanaaltje dat van Brugge over Plassendale, Snaaskerke en Leffinge naar de IJzer te Nieuwpoort liep. In 1618 werd begonnen met het verbreden en verdiepen van het stuk tussen Brugge en Plassendale.

In 1622-1623 werd in het verlengde van de gekanaliseerde Ieperlee de verbinding tussen Plassendale en Oostende gegraven. In Plassendale kwam een schutsluis. Het kanaalsegment voorbij de sluis stond rechtstreeks in contact met de zee via de nieuwe havengeul van Oostende. Die geul was er in 1584 gekomen, nadat de Hervormden, die toen de stad in handen hadden, om strategische redenen de duinen ten oosten van de stad hadden doorgestoken.

Na het beleg (1601-1604), de herovering door de Rooms en de wederopbouw van Oostende, was de geul tot nieuwe haven uitgebouwd, terwijl de oude haven ten westen van de stad in onbruik raakte. Het lag dan ook voor de hand om het kanaal dat van Plassendale kwam, op deze nieuwe haven te laten aansluiten.

Terloops weze opgemerkt dat Oostende zijn opgang als haven grotendeels te danken heeft aan de Tachtigjarige Oorlog, ook al heeft de stad op het moment zelf zeer zwaar te lijden gehad onder de militaire handelingen. Enerzijds deden de strategische inundaties van 1584 een diepe getijdegeul ontstaan, die achteraf uitstekend geschikt bleek om er een haven van te maken die veel ruimer was dan de oude vissershaven aan de andere zijde van de stad, en die trouwens tot op vandaag in gebruik is gebleven.

Anderzijds had de afsluiting van Schelde, Sasse Vaart en Zwin voor gevolg dat Oostende nu de enige poort op de zee was voor de Zuidelijke Nederlanden. Weliswaar heeft ook Duinkerke tijdelijk die rol vervuld. In 1638-1641 werd zelfs een kanaal gegraven tussen Plassendale en Duinkerke (o.m. door het kanaliseren van de Ieperlee tot Nieuwpoort). Maar in 1658 werd de stad belegerd en veroverd door de verenigde Frans-Engelse troepen onder de leiding van maarschalk de Turenne, en ging ze voorgoed verloren voor de Zuidelijke Nederlanden.

Vanaf 1623 beschikte Brugge dus opnieuw over een rechtstreekse verbinding met de zee. Maar van zeescheepvaart op het nieuwe kanaal was nauwelijks sprake. Opslibbingen in het kanaal zelf, en later ook in de Oostendse havengeul maakten in de praktijk slechts het varen met binnenschepen naar Brugge mogelijk. En aan zeescheepvaart verder landinwaarts, naar Gent en Antwerpen, moest alleszins niet gedacht worden. Daar was de diepgang van het kanaal naar Gent, en vooral van de Brugse reien, volstrekt ontoereikend voor. Er lagen dus nog méér waterbouwkundige werken in het verschiet. Hierna worden in het kort de belangrijkste etappes vermeld in de realisatie van een verbinding voor zeeschepen tussen Oostende en Gent.

In de herfst van 1664 werd de toegankelijkheid van de Oostendse haven en het kanaal naar Brugge verbeterd. In theorie was Brugge nu bereikbaar voor schepen

tot 300 ton. Ook aan het kanaal Brugge-Gent werd gewerkt.

Het jaar daarop werd aan het uiteinde van de Oostendse vaart in Brugge de Handelskom gegraven. Op 7 oktober 1665 legden er de eerste zeeschepen aan.

In 1676 werd de nieuwe zeelsluis van Slijkens in gebruik genomen. De oude, meer landinwaarts gelegen en bouwvallig geworden sluis van Plassendale kon worden opgedoekt.

Bleef nu nog het probleem van de doorvaart van Brugge. De smalle, bochtige reien en de stenen boogbruggen lieten slechts verkeer met kleine vaartuigen toe. Pas in 1751 werden de nodige werken ondernomen om ook doorgang aan grotere schepen (ook zeeschepen) te verlenen. Hiertoe werden vooreerst de Lange Rei en de Sint-Annarei verdiept, en werden de oude stenen bruggen die zich op dit traject bevonden, vervangen door houten draaibruggen. Tegelijk werd van aan de Molenbrug een nieuw kanaal — de Coupure — gegraven, dat nabij de Boninvest aansloot op de binnenvestigingsgracht van de stad. Tenslotte werd de binnenvestigingsgracht tussen het uiteinde van de Coupure en het Minnewater eveneens verdiept, en werden de Gentpoort en de Katelijnepoort van draaibruggen voorzien. Aan het Minnewater konden de schepen dan het kanaal naar Gent opvaren, dat ook nog eens verbreed en verdiept werd. Eind december 1753 vaarde dan eigenlijk het eerste zeeschip door Brugge, op weg naar Gent.

In Gent zelf werden in diezelfde jaren 1751-1753 ook grootscheepse werken uitgevoerd. Daar stopte het kanaal Brugge-Gent immers aan de Brugse Poort, waar de aangevoerde goederen op karren moesten worden overgeladen om in de stad te worden binnengebracht. Nu werd de 'Brugse Vaart' door middel van een (eveneens Coupure genoemd) kanaal rechtstreeks in verbinding gesteld met de Leie. Voortaan konden de schepen dus zelf hun koopwaren tot in het hart van de stad brengen, en desgewenst via de Schelde verder naar Antwerpen doorvaren.

Tussen de ingebruikname van de kanalen Oostende-Brugge en Brugge-Gent (1623-1624) en de feestelijke tocht van het eerste zeeschip dat vanuit Oostende Gent bereikte (1753), waren dus niet minder dan 130 jaar verlopen. Men zal zich misschien afvragen hoe dat kwam. De omvang van de uit te voeren werken en de hoge kosten die daarmee gepaard gingen, zullen ongetwijfeld een rol gespeeld hebben. Maar dit verklaart niet alles. Veel belangrijker was de onwil van bepaalde instanties, en niet in de laatste plaats de stedelijke overheid van Brugge, om bepaalde delen van het project te laten realiseren. Het is niet toevallig dat een aangepaste doorvaart van Brugge een van de schakels geweest is die het langst ontbroken hebben. De Bruggelingen hadden er helemaal geen bezwaar tegen dat de zeeschepen slechts tot aan hun stad konden varen, waarna de voor het binnenland bestemde goederen op Brugse schepen dienden overgeladen om de reis voort te zetten. Zulks betekende immers werk voor de Brugse schippers. Dit zgn. 'lastbreken' was trouwens een privilege, waardoor de schippers van kleinere vaartuigen, die, komend van Oostende of Gent zonder problemen door de stad hadden kunnen varen, eveneens verplicht waren hun lading aan een Brugse collega over te laten voor verder transport.



Foto M. Ryckaert

Een van de Coupuresluizen te Brugge.
Eens kwamen hier de zeeschepen voorbij
op weg naar Gent en Antwerpen.

Ook de Oostendse en Gentse schippers genoten in hun eigen stad een gelijkaardig privilege. In dat verband zijn herhaalde malen conflicten gerezen tussen de schippersverenigingen van de verschillende steden. De partij die zich gedupeerd achtte, aarzelde daarbij niet om de tegenpartij met geweld af te dreigen, door bij voorbeeld een paar van haar schepen tot zinken te brengen. Toen, door de aanleg van de Coupures, de doorvaart in Brugge en Gent eindelijk technisch mogelijk was geworden, bleef het toch nog tien jaar duren voor de plicht tot lastbreken grotendeels werd afgeschaft (ordonnantie van 18 mei 1763).

Het Napoleonkanaal of Damse Vaart

In de tweede helft van de 18de eeuw liep er dus een heus zeekanaal van Oostende over Brugge naar Gent — althans: het was een zeekanaal naar de normen van die tijd. De fluitschepen, brikken, barken, schoeners en andere zeilschepen die de Noordzee doorkruisten waren van heel bescheiden omvang in vergelijking met de laat-19de-eeuwse oceaanstomers en de huidige supertankers. Niettemin moet het een indrukwekkend schouwspel geweest zijn, zo'n fiere driemaster statig de Lange rei of de Coupure in Brugge te zien opvaren...

Al werden die kanalen dan door zeeschepen gebruikt, toch bestond de overgrote meerderheid van de vaartuigen die men er in aantrof, uit gewone binnenschepen. Te meer, omdat Gent vanaf 1827 met het kanaal Gent-Terneuzen over een betere verbinding met de zee beschikte, en er dus vanaf die tijd wel geen zeeschepen nog de Gentse vaart zullen gebruikt hebben. Toen werd de Brugse handelskom weer het gebruikelijke eindpunt voor de zeescheepvaart — enkele uitzonderingen niet te na gesproken: nog in het begin van deze eeuw legden zeeschepen geladen met haring aan in de Coupure te Brugge, ter hoogte van het visbedrijf Van den Abeele.

Zelfs de handelskom zou weldra haar betekenis grotendeels verliezen: in 1905 werd de nieuwe zeehaven van Brugge opengesteld, wat meteen een volgend hoofdstuk inluidde in de maritieme geschiedenis van Brugge en West-Vlaanderen. Maar het bewogen verhaal over de wording van Zeebrugge en de nieuwe Brugse achterhaven valt buiten het bestek van deze bijdrage.

Tot slot weze hier nog enkel de aandacht gevestigd op een project uit het begin van de 19de eeuw dat nooit voltooid werd. In het kader van de militaire uitbouw van het kontinent tegen mogelijke Engelse aanvallen, vatte Napoleon het plan op, Duinkerke over West- en Zeeuws-Vlaanderen met Antwerpen te verbinden. Dit zou gebeuren enerzijds via het bestaande kanalencomplex Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort-Plassendale-Brugge en anderzijds via de Schelde. Alleen de schakel tussen Brugge en de Schelde ontbrak nog. Hiertoe werd in 1811 begonnen met het graven (deels in de verzande bedding van de middeleeuwse verbinding Brugge-Damme) van een kanaal Brugge-Breskens. Bij de val van Napoleon waren de werken tot in Hoeke opgeschoten. Onder koning Willem I werd het kanaal doorgetrokken tot in Sluis. Kort vóór 1830 tenslotte stond men op het punt het segment Sluis-Breskens aan te vatten, toen de Belgische onafhankelijkheid de plannen voorgoed in een lade deed verdwijnen. Oorlogsbodems zouden er

nooit op het Napoleonkanaal te zien zijn en ook de omvang van de gewone (binnen)scheepvaart is er altijd gering geweest. Zelfs voor de afwatering van het achterliggende land was en is het van weinig nut. Deze laatste functie wordt vervuld door het in 1842-1843 aangelegde Leopoldskanaal, dat samen met het parallel lopende Schipdonkkanaal (1846-1851) te Heist in zee uitmondt. Binnenkort krijgt het Leopoldskanaal er misschien een nieuwe bestemming bij: die van nieuwe scheepvaartweg tussen de zee en het Vlaamse binnenland. Daarmee zou het dan de moderne opvolger worden van de Lieve en van het kanaal Oostende-Brugge-Gent.

Beknopte bibliografie

- J. Ameryckx, 'De historische polders van Oostende', in: *Natuurwetenschappelijk Tijdschrift*, 31 (1949) 142-150.
M. Coornaert, 'Bijdrage tot de historische geografie van de streek rondom Brugge', in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, 21 (1967) 3-33.
M. Coornaert, 'Over de hydrografie van Brugge', in: *Album Albert Schouteet*, (Brugge 1973), 23-35.
M. Coornaert, 'Knokke en het Zwin'. *De geschiedenis, de topografie en de toponymie van Knokke, met een studie over de Zwindelta*, (Tielt 1974).
J. Decavele & R. De Herdt, *Gent op de wateren en naar de zee* (Antwerpen 1976).
J. De Smet, 'De doorvaart voor de binnenscheepvaart te Brugge in de XVIIde eeuw', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis 'Société d'Emulation' te Brugge*, 108 (1971) 192-208.
A. De Vreese, *De haven van Gent*, (Brussel/Antwerpen 1933).
J. Mertens, G. Declercq, D. Sanders, 'De Damse Vaart', in: *West-Vlaanderen Werkt*, 21 (1979) 173-181.
M. Ryckaert, 'De Coupure en het 'IJzeren Hekken' te Brugge', in: *Brugs Ommeland*, 19 (1979) 363-376.
M. Ryckaert, 'Het ontstaan van het Zwin', in: *2000 jaar Zwinstreek*, (Knokke 1985), 17-25.
M. Vandermaesen, M. Ryckaert, M. Coornaert, *De Witte Kaproenen. De Gentse Opstand (1379-1385) en de geschiedenis van de Brugse Leie*, (Gent 1979).
V. Vermeersch e.a., *Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge*, (Antwerpen 1982).
J. Winnepenninckx, 'Rond het graven van de Coupure te Gent', in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, 10 (1956) 115-151.