

53718

**Het Belfort**

**Tijdschrift**  
toegewijd aan  
**Letteren, Wetenschap**  
en  
**Kunst**

**Gent**  
Drukkerij A. Siffer  
Hoogpoort, 52 en 54.

Zesde jaargang, 1891. — Tweede half jaar.



BAARD, LYN. FLORIANOUX VAN LEE, BOULVARD LOUVERGOS, 27.



## DE REDDING VAN BRUGGE.

**M**ET is reeds honderdmaal gezegd : geene stad in België bedroeft den denkenden wandelaar meer dan het treurende en slapende, eenmaal zoo levendige en weelderige Brugge. Reeds lang geleden zong LEDEGANCK haar toe :

De hand des doods drukt loodzwaar op u neder.  
Wel vind ik nog in u het schoone Brugge weder,  
Maar 't levend Brugge, eilaas, niet meer!

De schoonste stad van België, naast Gent onder historisch opzicht de belangwekkendste, is reeds meer dan zestig jaren in verval, terwijl ongelijk mindere plaatsen, als Kortrijk, Roeselare, Eekloo, St.-Nicolaas, Tielt, Oostende, ja Izegem en Lichtervelde ondertusschen niet alleen in bevolking, maar ook in handel en nijverheid op verbazende wijze ontwikkeld zijn. Het voormalig « Venetië van het Noorden » alleen blijft sluimeren, en terecht zong LEDEGANCK nog :

Wat baat het, dat uw Hal op d'oceaan nog ziet,  
Als haar geen vreemde vlag meer groet of schatting biedt?

De dichter, echter, wanhoopte niet; hij voor-  
spelde, eenigerwijze, eene wedergeboorte van het  
« uit den slaap ontwakend Brugge », nog bewonde-  
renswaardig « in 't overschot van haren glans »,  
en zijn laatste kreet aan haar was :

Dan moge ons nakroost Brugge eens niet slechts schoon hervinden,  
Maar schoon en levend als weleer!

Door welke middelen? Den dichter waren deze onbekend; hij meende, dat Brugges grootheid lag in de trouw aan den onverbasterden aard des volks, in de vereering zijner verdienstelijke zonen. Zekerlijk, de gehechtheid aan de vaderlandsche overleveringen, de getrouwheid aan eigen taal, eigen aard en eigene zeden is eene der eerste vereischten om een volk op de baan te houden van beschaving en zedelijke verbetering, maar dat alléén verzekert haar geen stoffelijken voorspoed, die even onmisbaar is tot zijne ontwikkeling en vooruitgang. Ellende baart geen zegen! Het arme Ierland, hoe heldhaftig en aanhoudend ook in den kamp voor zijn heilig recht, blijft het arme Ierland; maar laat het volk van het groene Erin, door de eene of andere omstandigheid, tot beteren toestand komen, de trotsche, hartelooze Brit zal niet zoo verstokt den scepter blijven zwaaien en de stem der rechtvaardigheid versmachten onder den brutalen kreet: « ik wil niet! »

Lange, lange jaren duurde het, aleer de hoop van onzen dichter, opzichts Brugge, gezegd kon worden eenigen grond te hebben. Bij de omstandigheden van onderscheiden aard, welke eigenlijk aan niemand te wijten waren, kwamen groote finantiëele rampen een merkkelijk groot getal ingezetenen uit de stad verdrijven, en honderden anderen tot bedelaars maken. Wat was er te hopen van eeng stad, waar nagenoeg het derde gedeelte der bevolking de hand moet uitsteken tot de openbare of bijzondere liefdadigheid?

Een tijd lang scheen, ja, alles voor Brugge verloren; geen de minste schemering van licht drong door den donkeren nacht heen, welke over de vroeger zoo rijke stad was neergezonken, en landzaat en vreemdeling, in hare sombere muren vertoevende, herhaalden 's dichters woord :

Wat baat het dat gij praalt met ruime en weidsche straten,  
Wanneer het volksgewoel ze lang reeds heeft verlaten,  
En 't spichtig gras den grond bedekt van markt en wijk?  
Wat baat de heerlijkheid der woonsten uwer grooten,  
Wanneer en deur en raam zorgvuldig blijft gesloten  
Als lag in elke woon een lijk?

Zóó was de toestand, toen opeens, in November 1877, eene groote stem het woord van opbeuring en bemoediging liet hooren — woord dat aanvankelijk met wantrouwen en ongeloof werd bejegend van hen, die Brugge hopeloos verloren achtten. Was er een toovergeest verschenen die uit den schoot der stad millioenen kon doen opkomen, of had een schrander man eene nijverheid ontdekt, welke eene onuitputbare bron van welvaart voor het arme volk zou doen ontspruiten? Noch het een, noch het ander. De onverwachte hoop was gegrond op een klein schrift van nauwelijks 58 bladzijden, gewoon formaat, en tot titel hebbende: *D'une communication directe de Bruges à la mer*, par A. DE MAERE-LIMNANDER. De schrijver er van, gekend als hartstochtelijke liefhebber van kunst en letteren, tevens een zeer verdienstelijk ingenieur, had gedacht: de Nijverheid, die Brugge zou kunnen ophelpen, komt niet; het middel, om er den groot-handel te vestigen, ontbreekt — laten wij Brugge, op geringen afstand van de Zee, met deze eeuwige bron van rijkdom verbinden, dan slaat de Handel zijn tenten er weer op, de Nijverheid volgt onvermijdelijk, en het doode Brugge verheugt zich weldra in den glans der oude dagen.

Hoe was de schrijver der brochure op dit gelukkig denkbeeld gekomen? Bekend met de geschiedenis van zijn land, wist hij, dat Brugge in verval was geraakt door het verzanden eener oude vaart, en hij had zich afgevraagd of door het delven eener nieuwe waterbaan de stad haren ouden luister niet zou kunnen terugvinden. De stad Gent, overigens, die in de XIII<sup>e</sup> eeuw in gemeenschap gekomen was met de



Zee door middel van een kanaal, dat reeds in de XVI<sup>e</sup> eeuw ten gevolge van verzanding onbruikbaar was, had in den jongsten tijd, ook nieuwe levenskrachten geput uit eene betere gemeenschap met de Zee; waarom zou Brugge niet evenveel, ja niet beter vermogen, gezien den korteren afstand van den Oceaan en zelfs de betere ligging der daartoe te benuttigen gronden?

Het schrift des heeren DE MAERE werd in dagbladen, in genootschappen en openbare vergaderingen druk besproken. Beschouwden eenige donkerzieners het ontwerp als eene utopie — zij waren in gering getal — de meesten, vooral in Brugge, begroetten het als de wezenlijke redding voor die stad, als een zegen voor gansch Vlaanderen.

Vier maanden na de uitgave van voormeld schrift richtte de *Cercle des Voyageurs* eene openbare voordracht in (9 Maart 1878), op welke de heer VAN DEN BUSSCHE, staatsarchivaris te Brugge, het plan des heeren DE MAERE klaar en talentvol uiteenzette, met dit gevolg, dat op staanden voet een verzoekschrift naar de Wetgevende Kamer werd gezonden ter dringende aanbeveling van de rechtstreeksche gemeenschap der stad met de Zee. De *Union syndicale* en de gemeenteraad van Brugge (23 Maart 1878) hielden zich beurtelings met het belangrijk vraagstuk bezig, onderzochten het met rijp overleg, en brachten een alleszins gunstig advies uit.

Den 24 Maart — de Lezer gelieve acht te nemen op de datums, want zij toonen den geestdrift, die voor het ontwerp was ontstaan — werd geheel de stad uitgenoodigd om naar de groote meeting te komen, door drie vereenigingen van Brugge in de weidsche zaal der Halle belegd. Daar verscheen thans de heer DE MAERE zelf, om het volk zijne denkbeelden omtrent Brugge's toekomst mede te deelen, hetgeen hij klaar en bevattelijk, in echt wel-sprekende bewoordingen deed. Hij weidde uit over de

groote zeehaven, tusschen Heist en Blankenberge tot stand te brengen, en over de oprichting van uitgestrekte zeevaartinstellingen, met het doel om Brugge tot eene haven van eersten rang te maken. Moeten wij zeggen dat de achtbare redenaar door het volk geestdriftig onthaald en uitbundig toegejuicht werd? Dien dag, ja! waren de Bruggelingen voor goed ontwaakt; zij schouwden, met onbevangen blik, vol hoop en betrouwen, de toekomst in, want zij wisten dat de opgedaagde redder geen droomer, geen zwetser was, zich zelf en de menigte bedriegende bij gebrek aan grondige kennis — maar dat hij de faam genoot een vaderlandslievend, grootmoedig, echt wetenschappelijk man te wezen, en dat zijn ontwerp de vrucht was van ernstige studie.

Het ontwerp des heeren DE MAERE, weldra gedoopt met den naam: *Brugge-Zeehaven*, heeft zijne geschiedenis, zelfs eene vrij lange en wetenswaardige geschiedenis, welke wij hier niet hoeven te doen kennen. Zeggen wij alleen dat er tegensprekers verschenen, die nochtans alras tot zwijgen gebracht werden, daar zij 't niet konden volhouden tegen de meerdere kennis van den ontwerper, genoeg beslagen om zijne schepping met klem, ja schitterend te verdedigen. Bij die dwarsdrijvers van één dag kwamen ook vertegenwoordigers van zekere steden, die duchtten dat de nieuwe haven, vroeg of laat, eenige van de voordeelen zou verwerven welke de andere heden in ruime mate genieten. Deze op louter afgunst gegronde tegenkanting heeft echter geene kans, aan Brugge te doen weigeren wat haar met alle recht toekomt hare plaats onder de zon — of, wil men, bij de Zee.

De heer DE MAERE stond, bij de verdediging van zijn plan, op wetenschappelijk gebied gelukkiglijk niet alléén. Krachtigen steun vond hij in eenen der ervarenste ingenieurs van Noord-Nederland, den beroemden DIRKS, van Amsterdam, die, met al het gezag, zijner diepe kennis in 't vak der water-

bouwkunde onbetwist toegekend, op eene groote meeting den 13 Februari 1881 te Brugge, het aanleggen eener haven in diep water, te Heist, een alleszins uitvoerbaar werk oordeelde, hetwelk minder zou kosten dan de door hem zelve gebouwde haven van IJmuiden.

Dat men het te Brugge ernstig meende, en dat men het groote redmiddel niet zou laten ontschieten, blijkt uit de vele pogingen, de eene na de andere ter bate van het ontwerp beproefd. Provincie- en gemeenteraden hielden de bespreking aan den gang; Brugges vertegenwoordigers in de Kamer spanden al hunne krachten in om nu eens de tegenkanting, dan andermaal de onverschilligheid te overwinnen. Een kring: « Brugge-Zeehaven, » werd gesticht, alsook een tijdschrift: *la Belgique maritime* (1), uitsluitelijk met het doel om door grondige bespreking van de quaestie de openbare denkwijze te winnen. Bezoeken werden afgelegd bij Z. M. den Koning, bij de heeren Ministers, bij alle andere mannen van gezag en invloed — in 't kort, niets werd verwaarloosd, geene moeite te groot geoordeeld. Brugge wist het: de aanhouder moet winnen.

De ontwerper der nieuwe zeehaven, vooral, hield vol. Niet min dan negentien schriften (in het Fransch, om een grooter getal belangstellenden te winnen) werden in dien tijd door hem uitgegeven:

1° Over de Verbinding van Gent met de Zee: kanaal van Terneuzen, kanaal naar Heist. 1866.

2° Ontwerp van een groot Zeekanaal van Gent naar Heist met eene vertakking op Brugge. 1875.

(1) Deze uitgave, door alleszins bevoegde mannen, onder het bestuur en de hoofdredactie van den heer DE MAERE, hield vijf jaren stand. Het eerste nummer bevat de volgende verklaring, in onze taal:

« Dit blad verschijnt in 't Fransch, om voor de Brugsche en nationale zaak, die het verdedigt, in geheel het land en vooral in het nijverige Walenland, talrijke en nuttige voorstanders aan te werven. »

- 3° Over de haven van Heist en de nieuwe waterweg van Gent. 1875.  
 4° Over eene rechtstreeksche gemeenschap van Brugge met de zee. 1877.  
 5° Over de verzanding van de haven te Heist. 1879.  
 6° Uittreksel der algemeene kaart van de Vlaamsche zeebanken. 1879.  
 7° Heist of Oostende, antwoord op het vertoogschrift der stad Oostende. 1879.  
 8° Antwoord aan den luitenant ter zee Petit, op zijn hydrografisch onderzoek der reede van Heist. 1880.  
 9° Is de haven van Heist eene tijhaven of eene haven in diep water. 1881.  
 10° Antwoord op het verslag der commissie, ten jare 1878 ingesteld, om het ontwerp van Brugge-zeehaven te onderzoeken. 1883.  
 11° De Mailbooten van Dover en de haven van Heist. 1884.  
 12° Vraagpunten ouderworpen aan de internationale commissie van 1884. 1884.  
 13° Verslag, voorgedragen door den heer de Maere-Limnander in de groote meeting op de stedelijke Halle van Brugge, den 21 Juni 1885.  
 14° Begroting en plannen der uit te voeren werken. 1886.  
 15° Eerste antwoord op het verslag van den heer Piens, hoofd-ingenieur te Brugge. 1889.  
 16° Open brief aan den heer L. de Bruyn, Minister van openbare werken, over Brugge-zeehaven. 1889.  
 17° Brugge-zeehaven, oplossing van het vraagstuk. 1889.  
 18° Open brief aan den heer Paul de Smet de Naeyer, volksvertegenwoordiger, over de haven te Heist. 1890.  
 19° Vijf jaargangen van het halfmaandelijksch blad: « La Belgique maritime. »

Het is nu ongeveer veertien jaren dat de heer DE MAERE onbezweken voor zijn ontwerp strijdt, en eindelijk heeft zijne volständigkeit op de tegenkanting gezegevierd. De openbare denkwijze is volop gunstig aan zijn ontwerp; de Regeering kan niet langer werkeloos blijven — zij is door plechtige verklaringen verbonden.

Wel zijn, op dit oogenblik, niet alle quaestiën opgelost, welke met zulk ontzaglijk werk als het delven van een groot zeekanaal en het tot stand brengen van behoorlijke haveninstellingen gepaard gaan: — wijzigen der bestaande land- en waterwegen, regelen der vaart-, kaai-, lading- en lossingrechten,



aanleggen eener spoorbaan bezijden de nieuwe vaart, om de haven rechstreeks te verbinden met de spoorwegstatie te Brugge, enz. — maar al deze vraagpunten zijn maar van bijkomend belang en allicht bevredigender wijze op te lossen. Het groote pleit, de hoofdzaak is gewonnen!

Er was moed, meer dan gewone moed noodig om zoo'n langen tijd op de bres te staan, geharnast tegen elken kleingeestigen aanval, bestand tegen elken list, om welke reden dan ook verzonnen. Kon, in al dien tijd, de heer DE MAERE weleens een oogenblik van mismoed hebben gehad, en de vrees, dat hij de verwezenlijking van zijn zoo nuttig plan niet zou beleven, de wanhoop zou hem niet ter nederslaan. Hij wist zich immers gesteund door gansch een volk; hij was overtuigd dat de verbinding van Brugge met de Zee een nieuw tijdvak moet openen van welvaart en bloei voor een groot gedeelte van het Vlaamsche land; dat die stoffelijke welstand ook op de overige deelen van België den gunstigsten invloed zal hebben, en dat een beraden, kloek en arbeidzaam volk, gelijk het onze, zulk heerlijk middel tot opbeuring niet roekeloos verwerpen kan.

Ja, Brugge tot zeehaven gemaakt is eene onafzienbare uitgestrektheid gronds, thans luttel opbrengende en jaarlijks door overstroming geteisterd, herscheppen tot eene vruchtbaarder, winstgevender en gezonder streke. Ten noordoosten en ten noordwesten van de stad zijn ongeveer 30.000 hectaren polder, alwaar, ten gevolge der jaarlijksche overwatering en der aanhoudende vochtigheid, de wasdom op verre niet is, wat hij zou kunnen zijn. Dit heeft tot gevolg, dat de waarde van dezen polder, minstens gerekend, 1.300 fr. de hectare is verminderd.  $30.000 \times 1.300$  geeft het ontzaglijke cijfer van 39 miljoen frank — dit wil zeggen: 39 miljoen verlies voor de eigenaren, boven het verlies aan oogsten, derhalve ook voor de algemeene markt. Voegt men daarbij

het mindere bedrag van de pachtsom, tot 25 fr. de hectaar, dan bekomt men de som van 750.000 fr. 's jaars. Het delven van bermsloten langs de dijken der breede vaart naar de Zee, door de lage landen, moet wel, in de eerste plaats, betere afwatering van de nevens gelegen gronden tot gevolg hebben, dus, ook voor deze, verbetering en meerdere waarde. Wij vragen het: zou dergelijk een uitslag niet ruimschoots de kosten vergoeden, welke de nieuwe vaart kan eischen?

Maar boven dit reeds onschatbare voordeel staat altijd de groote zaak: het sluimerende Brugge doen ontwaken, de ledige straten vervullen met vrachtwagens en arbeiders; in de nu doodsche huizen beweging brengen en leven; de bevolking, op korten tijd, verdubbelen — zegen en welvaart brengen, waar oonteerende armoede nu hopeloos kreunt en klaagt; in 't kort: een nieuw Brugge scheppen, gelijk onze XIV<sup>e</sup>-en XV<sup>e</sup>-eeuwsche voorouders het hebben gekend en gelijk het bewonderd werd door alle handeldrijvende volkeren van Europa.

Heerlijk denkbeeld!

Mag Vlaanderen zich ooit in dit groote werk verheugen, het zal voornamelijk te danken zijn aan den man, wiens welgelijkend portret tegenover dit artikel prijkt. Niet alleen is het ontwerp uit zijn helder brein gesproten, maar ook de verwezenlijking er van zal, grootendeels, zijn werk zijn, uit hoofde van het taai geduld, den echt Vlaamschen moed, de onverzettelijke hardnekkigheid met welke hij zijne gedachte heeft weten door te drijven, voor de wetenschap aannemelijk en tevens populair te maken. Hij deed de onverschilligheid, de loomheid en de dwarsdrijverij, uit afgunst gebroeid, te niet; waar de Bruggelingen moedeloos het hoofd lieten hangen, kwam de heer DE MAERE nu eens door een overtuigd en warm woord, dan door zijne welbesneden pen, de gezonken hoop weder opbeuren, geest en hart op schatting stellende voor de groote

zaak, aan welke hij zijn grondig talent, zijne rust en zijn leven heeft toegewijd.

Erkentelijk zal het na ons volgende geslacht, hetwelk de vruchten der grootsche schepping mild zal genieten, den verdienstelijken man herdenken, wiens vurige vaderlandsliefde gepaard is aan eene groote wetenschap, wiens rusteloze werkzaamheid de vrucht is eener onwrikbare overtuiging, en van wien men met alle recht zal mogen zeggen dat hij niet gehandeld heeft uit eigenbaat, niet gedreven was door de ijdele zucht naar titels en roem, maar dat alléén de liefde voor volk en land, het verlangen om een duurzaam nut testichten, hem tot volvoering van zijne plannen hebben aangespoord. In deze eeuw van driftig winstbejag en lage zelfzucht moge zulk edel, belangloos streven ten voorbeelde worden gesteld aan allen, die met rijkdom van middelen en van talent bedeed zijn.



Camiel-Karel-August de Maere, zoon van Karel-Lodewijk Baron de Maere en van Cecilia-Johanna, Baronnes van Remoortere, werd te St.-Nicolaas geboren den 30<sup>n</sup> Januari 1826. Hij begon zijne studiën te Deventer, zette die voort te Amsterdam en later te Parijs in de *Ecole Centrale*, alwaar hij, in 1845, het diploma van Ingenieur-bouwkundige bekwam. Hij verbleef eenige jaren te Zwolle, doch vestigde zich seder 1850 te Gent, ten gevolge van zijn huwelijk met jonkvrouw Limnander de Zulte.

In 1857 tot lid van den gemeenteraad gekozen, werd hij onmiddellijk daarna tot schepene van de openbare werken benoemd. Gedurende 9 jaren vervulde hij deze betrekking, en bewees de stad groote diensten. Men is hem, onder andere, de breede en schoone lanen (boulevards), die de oude wallen der vestingen hebben vervangen, verschuldigd.

Hij was de ontwerper der groote buitensluis in de Neêr-Schelde, die de plaats der zeven binnensluizen van Gent moest innemen, en die in 1864, naar zijne gegevens, door den Staat werd gebouwd.

Sedert dien tijd legde de neer de Maere zich uitsluitend op de waterbouwkunde toe, zooals trouwens blijkt uit de hier bovengemelde lijst zijner uitgegevene werken.

In de Kamer der Volksvertegenwoordigers, waar hij zetelde van 1866 tot 1870, deed hij zich kennen als een ijverige voorstander der Vlaamsche belangen. Hij sprak er ten jare 1868 eene groote redevoering uit

waarin de maatschappelijke toestand van het Vlaamsche volk werd uiteengezet, en welke de eer eener Duitsche en Nederlandsche vertaling genoot. Hij bracht het eerste verslag uit over de werken der vaart van Gent naar Terneuzen, werken welke op den dag van heden eene som van meer dan 25 miljoen frank hebben gevorderd.

Hij was voorzitter der Nederlandsche taal- en letterkundige congressen, achtereenvolgens te Gent (1867) en te Brugge (1884) gehouden.

In 1879 door de Lesseps naar Parijs geroepen om deel te nemen aan het « congres interocéanique du canal de Panama », werd hij aldaar tot een der drie secretarissen van het congres benoemd.

Twee jaren nadien werd hij door het hooge bondsgerechtshof van Zwitserland aangezocht om met de hoofdingenieurs Bazin, van Dyon, en Burkli, van Zurich, als scheidsman op te treden in zake van het canton van Geneve tegen het canton van Waalland, betreffende de overstromingen der Rhone en van het Lemanmeer.

Hij is een der medeoprichters van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, thans te 's Gravenhage gevestigd, en maakt deel van een groot aantal letterkundige en wetenschappelijke genootschappen.

De heer de Maere is commandeur der Spaansche orde van Karel III, officier der Leopoldsorde en van het Legioen van Eer, ridder van den Nederlandschen Leeuw. —

Wij denken den lezers van het *Belfort* geen ondienst bewezen te hebben met hun deze weinige regelen mede te deelen over het streven van den man, die in de geschiedenis van ons gewest eene schoone plaats zal bekleeden.

FR. DE POTTER.

