

UIT HET VERLEDEN VAN DE BRUGSEPOORTWIJK

Deel 3: nieuwe hoofdwegen

Luc Devriese

Dit deel start met een revolutionaire ingreep die de wijk opende naar het westen toe: de aanleg van de Drongensesteenweg dwars doorheen moerassig gebied. Een tweede, zo mogelijk nog belangrijker realisatie betrof het ontwerpen aan het einde van de jaren 1800 van de Rooigemlaan. Die werd uitgewerkt in het begin van de daarop volgende eeuw, gedeeltelijk doorheen met arbeidersbeluiken bebouwde zones. De huisjes die afgebroken werden, waren geconcentreerd rond de Drongensesteenweg (toen Drongendreef genoemd), aan de Nekkersputstraat (bij het Rooigemzwembad) en bij het kruispunt met de Brugsesteenweg. Een bijzondere moeilijkheid vormde het overbruggen van het kanaal Gent – Oostende, beter gekend als de Brugsevaart. In een eerste fase werd afgeweken van het mooi boogvormige tracé van de Rooigemlaan, onderdeel van de toekomstige stadsring. Via een iets kortere weg, de Hamerstraat, kon men stappen of fietsen naar het Hamerbrugje, een fietsers-voetgangersbrug. Zodoende werden de grote fabrieken aan het Verbindingskanaal (de Nieuwe Vaart) vlot bereikbaar voor het werkvolk dat in de Brugsepoortwijk woonde en in de landelijke dorpen errond. Na de wereldoorlogen werd het Hamerbrugje vervangen door de brede, nog bestaande Jozef Guislainbrug, eind- of beginpunt van de Rooigemlaan. Deze geeft, mits een klein ommetje aan de overzijde van het kanaal, toegang tot enerzijds de José Ferrerlaan leidend naar het Edmond Van Beverenplein en, anderzijds, de Nieuwe Vaart en de Gasmeterlaan. Een derde, gedeeltelijk nieuwe hoofdweg betrof de Brugse Steenweg. De in essentie al lang bestaande weg, reeds in de jaren 1600 vermeld op Mariakerke, kreeg binnen de stadsring – Rooigemlaan nieuwe namen: Phoenixstraat, Emilius Segersplein en Bevrijdingslaan. Deze overdrukke winkelstraat werd het kloppende hart van de Brugsepoortwijk.

Inleiding

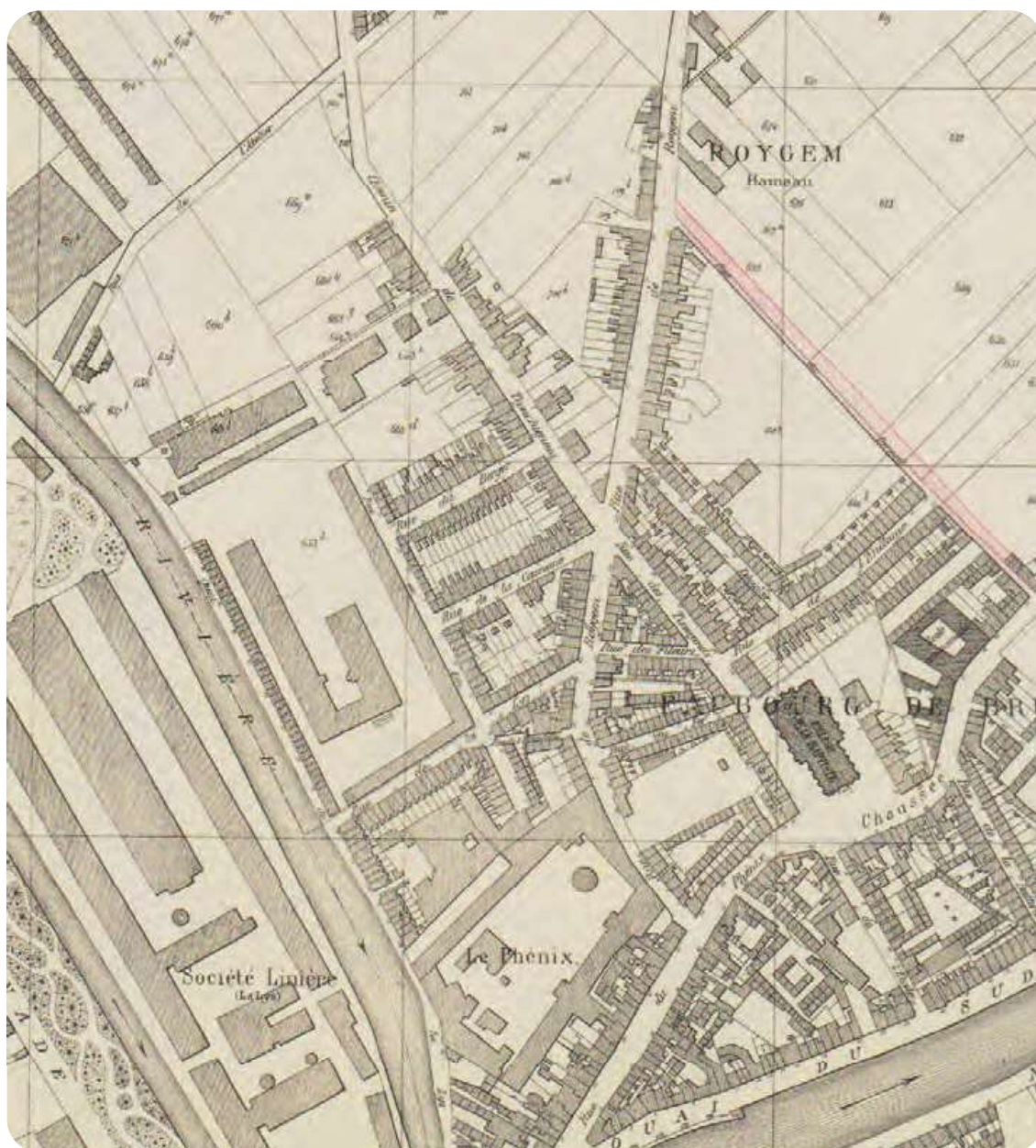
De eeuwenoude hoofdwegen bescheven in deel 2 van deze reeks bleken in de negentiende eeuw niet meer te voldoen aan de behoeften. Niet enkel de verbindingen met het westen en het noorden moesten vlotter, de snel groeiende wijk had ook nood aan een vlotte verbinding met een tweede fabriekszone aan de andere zijde van de Brugse Vaart rond het Rabot en het Verbindingskanaal tussen de Vaart en de haven. Tegen het einde van de eeuw was de Rooigemlaan gepland en in het eerste decennium van de jaren 1900 werd deze grote weg aangelegd.

Noodgedwongen moeten we in dit derde deel onze gids in de vorige deeltjes, Joris Vandenbroucke, verlaten. Blijkbaar beschikte hij niet over het geschikte kaartmateriaal om de hierin beschreven nieuwe hoofdwegen adequaat te beschrijven. De tekst hieronder wijkt dus enigszins af van de vorige. Het is niet enkel gebaseerd op de teksten van Joris Vandenbroucke rond 1960 verschenen in *De Rooigemgalm*, maar ook op eigen opzoekingen.

Drongendreef: Drongense Steenweg

Tot 1577-1578 bestreek het Kartuizerklooster in het westen van de huidige Brugsepoortwijk de gehele bebouwbare oppervlakte tussen de Heerweg naar Brugge, beschreven in deel 2, en de Leie buiten de stadsvesten aan de Nieuwe Wandeling. Na het vertrek van de paters in de calvinistentijd, werd het wegvak vanuit de stadspoort Brugse Poort tot Rooigem doorgetrokken in de richting van Drongen tot aan het Motje, in de buurt van het kruispunt van de huidige Drongensesteenweg met de Rooigemlaan. Vermoedelijk was dat Motje een gespaard gebleven onderdeel van het klooster. Het werd een drukbezochte publieke lusthof, maar daar bleef het bij: de weg in de richting van Drongen eindigde er. De voorganger van de Drongensesteenweg binnen de ring liep niet verder dan Rooigem. Daarom werd ze Rooigemstraat genoemd (afb. 1). Drongen was nog ver weg, voorbij meestal ontoegankelijke moerassen of meersen. Tussen haakjes: meers betekende oorspronkelijk moeras (vergelijk met het Engelse marsh). Deze natte zones waren ongeschikt voor akkerbouw en wegeaanleg, maar konden in de voorzomer gebruikt worden om te hooien, en in de zomer en herfst om te laten begrazen door runderen of schapen. Voor de Gentenaars was dat ontoegankelijke gebied het einde van hun wereld in het westen. Dit verklaart de nog steeds gebruikte naam Einde Were: het einde van de wereld (Devriese en Gelaude, 2016). De logische verlenging naar het belangrijke landbouwdorp Drongen kwam er pas in de Hollandse Tijd. De aanleg van wat nu de Drongensesteenweg heet, was in deze zone de

eerste ingreep die een serieuze breuk met het verleden betekende. Behalve in dicht bevolkt stedelijk gebied, zocht men na de Gallo-Romeinse Tijd immers steeds vrij hoog gelegen, goed begaanbare zones op om wegen aan te leggen. Pas in de Oostenrijkse Tijd begon men opnieuw met het uittekenen en uitwer-



Afb. 1. Begin van de urbanisatie van de wijk op dit stadsplan (detail) Gevaert en Vanimpe uit 1878, bijna 20 jaar na de afschaffing van de stadstollen (oktrooirechten) in 1860. Onderaan: links het reusachtige fabriekscomplex van de vlasspinnerij ‘De Grote Lys’ (Société linière La Lys: de Leie) tussen de buiten- en de binnengracht van de stadsvesten bij de Nieuwe Wandeling. Van dat vroege wandelgebied is een stukje zichtbaar in de bebouwde zone helemaal onderaan links. Er naast: verschillende fabrieken, waaronder het metaalbedrijf Le Phénix. Dwars: de Roygemstraat, die ter hoogte van de kerk Weversstraat (rue des Tisserands) wordt genoemd en verder Drongenseseesteenweg. Rechts loopt de Weversstraat uit op de Rue de Bruges (nu op die plaats Phoenixstraat). Naar het noorden (boven) toe en het westen (links) wordt de bebouwing schaars.

ken van kaarsrechte wegentracés die de grote steden verbonden. De Brussel-sesteenweg (1706) was in het Gentse de eerste van dat type. Net zoals bij de veel vroegere Romeinse heerwegen en de eerste twintigste-eeuwse autostrada's van Mussolini en Hitler primeerden militaire oogmerken, met name: goede wegen om vlugge troepenbewegingen mogelijk maken.

Dat was niet het geval met de hier besproken wegverbinding tussen Gent en het westen met dorpen als Drongen, Bachte en Nevele. Die kwam er in het jaar 1826 dan toch, toen de weg naar Drongen op een dam dwars doorheen het meersengebied werd aangelegd. Dit staat omstandig beschreven in een nog te verschijnen GT artikel over waterbeheersing in de Bourgoyen. De nieuwe weg verving het Drongense Veer dat mensen en vrachten vanuit een haventje terzijde Bourgoyen, ter hoogte van de Appelstraat (Maes, 1992) over een tamelijk lang vaartraject naar Drongendorp bracht, waar de naam Veerstraat nog van dit vervoermiddel getuigt. De uitgestrekte meersen van de Leiemeander Gent - Drongen werden door de nieuwe straat verdeeld in wat nu de Blaarmeersen en de Ossenmeersen genoemd wordt. De 'Nouvelle Chaussee de Tronchiennes', de Nieuwe Kassei naar Drongen, sloot aan met de 'Wegh naar Royghem' en zodoende met de Brugse Poort (zie afb. 1).

Onvermijdelijk valt hier de naam van Joseph J. Kieckepeost. Dat was de man die in Gent de eerste succesvolle privé begrafenisonderneming startte, nadat in de Franse Tijd de oude privileges betreffende begraven weggefallen waren, niet enkel van deze van de schokkebroers (alexianen), maar ook van gilden, ambachten en parochiale broederschappen. De naam van deze fantasierijke en ondernemende man overleeft in het nog steeds gekende gezegde: 'Z'es ba Kiekepuut'. Niet alleen dat: zijn nieuwsoortige onderneming was blijkbaar een commerciële voltreffer. De inkomsten stelden hem o.a. in staat een boekje te laten drukken (Kieckepeost, 1824) met allerlei ontwerpen voor stadsvernieuwing. De meeste werden niet uitgevoerd. Gelukkig maar, anders zou het middeleeuwse Gent nog sterker vernietigd zijn, dan zo al het geval was.

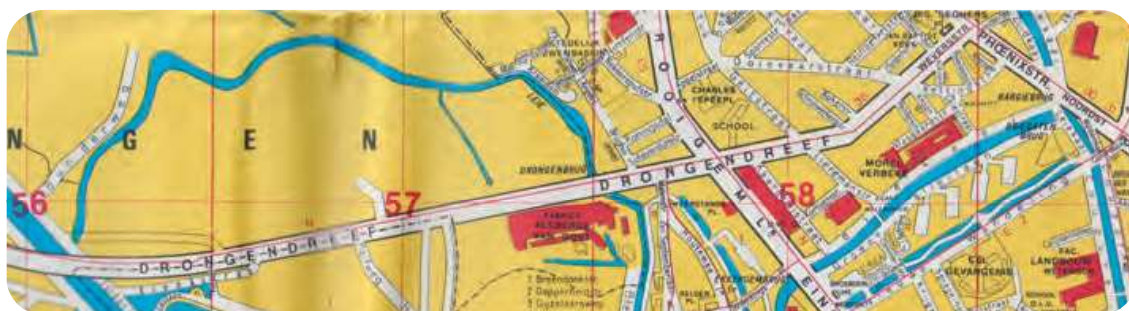
Zijn voorstel voor de weg naar Drongen bestond er in er een opgehoogde privéweg te maken met ontwateringsgrachten er naast. Die zouden door hem gefinancierd worden, uitgave op lange termijn te recupereren met tolinkomsten, vijftig jaar lang ter zijner profijte (en van zijn erven) te innen. Maar dat leuke plannetje werd door de stedelijke overheid afgeblazen, wegens financieel onvoldoende onderbouwd. Dat lezen we in een artikel van Michel Steels in dit tijdschrift (Steels, 1980). In 1826, nauwelijks enkele jaren na die afwijzing, werd een gelijkaardig voorstel wel aanvaard. Het was dan ook afkomstig van een machtige groep landeigenaars, voorgezeten door de geadelde burge-

meesters van Gent en Drongen, resp. Joseph van Crombrugghe en graaf Charles d'Hane.

Om dezen weg regt te maeken, eene lyne zoude moeten getrokken worden van den Toren van Akkergem tot Gend op dien van Drongen, zonder agt te nemen op het belet, 't welk eenig gebouw ofte andere zaeke mogelyks zoude kunnen te wege brengen.

Afb. 2. Fragment uit het boekje met het ontwerp van de Drongense steenweg dat Kieckeпоost liet drukken in 1826. 'Dwars door alles', zoveel is duidelijk.

Kieckeпоost wilde de nieuwe rechte weg aanleggen op een lijn getrokken tussen de kerk van Ekkergerm en die van Drongen, dwars door de Blaarmeersen, vroeger Neermeersen genoemd en feitelijk onderdeel van de grote Leiemeander van Drongen - Gent, best gekend vanwege het natuurreservaat Bourgoyen (afb. 2). Zijn opvolgers stelden een korter traject voor. De oude Rooigemstraat zou doorgetrokken vanaf de Weversstraat naast de Sint-Jan Baptistkerk, voorbij Rooigem tot tot aan het Drongense Veerhaventje (nu Veerstraat) bij de huidige ring rond het dorpscentrum. Dit voorstel werd wel uitgevoerd. Het ligt aan de basis van de huidige toestand: een lijnrechte weg van Rooigem naar Drongen op een berm doorheen de meersen (afb. 3). Dat was de Drongendreef, nu Drongensesteenweg.



Afb. 3. Detail van een stratenplan ca. 1970 met de Rooigebuurt. Hier en daar zie je nog textiel fabrieken (rood). Onderaan links Malem en rechts Ekkergerm. Vanaf de Drongendreef (nu Drongensesteenweg) hoort ook de zone westelijk van de Rooigemlaan, met o.a. de Nekkersputstraat en de Boomstraat bij de wijk. Rechts: de vlasspinnerij Morel – Verbeke, in de volksmond Kleine Lys. Tussen de buitengracht aan de Leiekaai en binnengracht (nu grotendeels opgevuld) van de vijftiende-eeuwse vesten staan enkele van de geplande woontorens als schuin gerichte witte blokjes ingetekend. Uiteindelijk werd hiervan slechts een gedeelte gerealiseerd, terwijl de rest groene wandelzone bleef. Deze ging met meer recht dan het bouwproject lopen met de mooie, maar onjuiste naam Groene Vallei. In Gent zijn er geen valleien ...

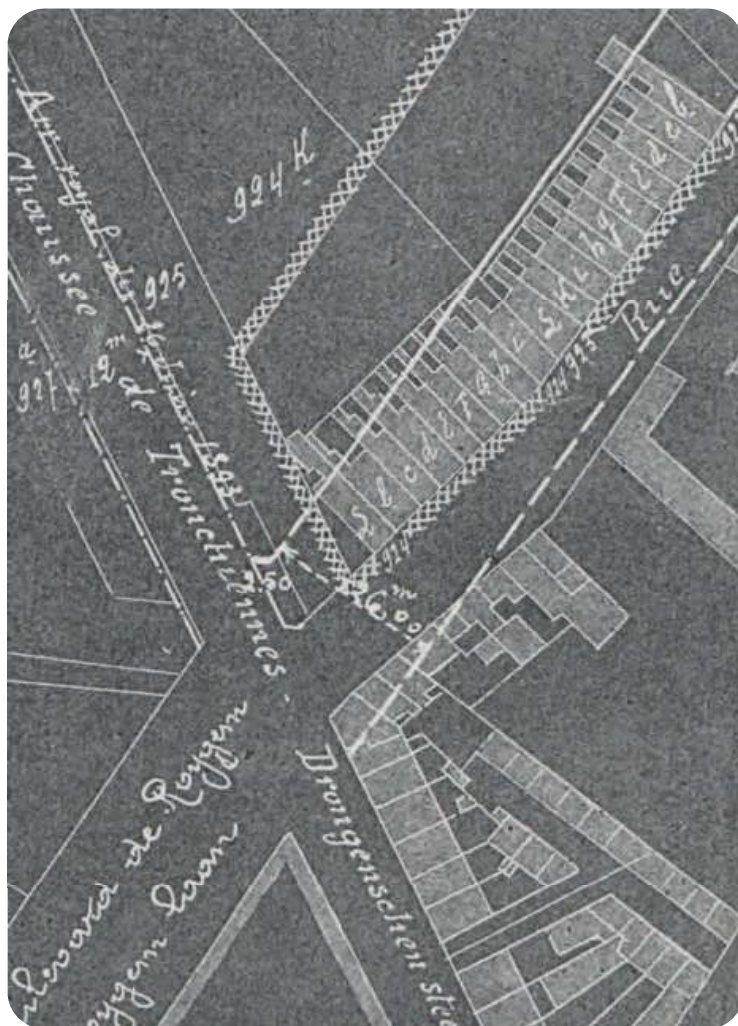
Het voornemen van de begrafenisondernemer de realisatie Kieckeweg te noemen verdween in de papiermand. De naam van de man, die geen last had van valse bescheidenheid, heeft immers niets met pluimvee te maken. Hij is afgeleid van de Noord-Franse plaatsnaam Quiquempois (Debrabandere en De Baets, 2003).

Ook het burgemeestersvoorstel betrof een betalende weg. In Gent moest een wegentol vereffend worden in café het Brughuizeke (afb. 4), nog steeds de naam van een kort straatje aan de westzijde van de Rooigemlaan. De tol, die zwaar woog voor de vele Drongense werklieden in de Gentse textiel fabrieken,

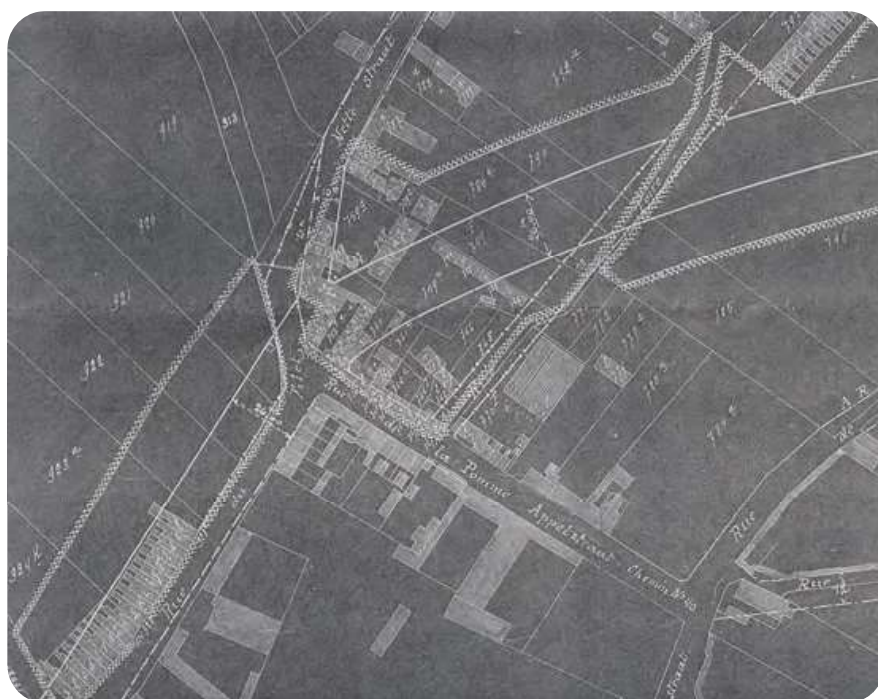


Afb. 4. Het Brughuizeke aan het begin van de Drongendreef bij de ontwateringsgracht naast de beboomde weg. Links, aan de overzijde van de Drongensesteenweg, een deel van het textielbewerkingsbedrijf Alsberge & Van Oost. Bemerkt de ophanging van de elektrische bedrading aan de speciale lange palen bij het brugje (zie GT, 2020, p. 29-33). Dit laat toe de foto te dateren in of na 1931 (elektrificatie van de tramlijn Gent Drongen).

werd pas in 1889 afgeschaft. Tien jaar later werd naast de kasseiweg een stoomtramlijn in gebruik genomen tussen Gent – Rabotstation en Drongen-Baarle, een jaar later verlengd tot Nevele (De Keukeleire, 2009). Het tramtraject tussen Gent en Drongen werd in 1931 geëlektrificeerd (zie eveneens afb. 4). Bij die gelegenheid veranderde de Gentse eindbestemming van het Rabot (treinstation afgeschaft) naar het Sint-Pietersstation. Tijdens de wereldoorlogen was dit een berucht smokkeltrammetje.



Afb. 5. Ontwerp voor de aanleg van de Rooigemlaan (dwars verlopend over dit kaartdetail) bij de kruising met de Drongensesteenweg. Te onteigenen: zones vervat binnen de kruisjeslijnen, met een hele reeks kleine huisjes. Plan opgemaakt in 1901 (DSMG, Begijnhof Sint-Amandsberg, Vliegende Bladen Gent, Reeks Bebouwing – Wijken, Brugsepoort).



Afb. 6. Idem als bij afb. 5. Omgeving Rooigemzwembad, waar de laan ombuigt naar het noordoosten. Een deel van de Nettestraat (rue des Filets, later Nekkersputstraat) wordt opgeslorpt door de nieuwe laan.



Afb. 7. Idem als afb. 5. Ontwerp van de Rooigemlaan (onderaan) bij de Brugsesteenweg.

Na WO II moest de oude weg nodig verbreed, vanwege het snel drukker en zwaarder wordende autoverkeer. Hierbij nam men in de jaren 1970 het gelukkige initiatief de smalle gekasseide dreef (woord afgeleid van vee drijven), tussen de prachtige lindes, te behouden en de aanzienlijke verbreding ernaast te verwezenlijken. De tram was intussen verdwenen.

Rooigemlaan

De brede stadsautoweg Rooigemlaan, die een mooie grote bocht omheen (bijna) de hele wijk omschrijft, werd ontworpen vanaf 1894, in een tijd dat er nog weinig of geen auto's rondreden in deze stad. Deze realisatie, in de eerste decennia niet meer dan een brede zanderige of modderige landweg, was als het ware een voorafspiegeling van wat er in de daaropvolgende eeuw op nog veel grotere schaal zou gebeuren. De urbanisten gingen er met de grove borstel door. Afb. 5, 6, en 7 tonen dat er heel wat kleine huizekes moesten gesloopt worden voor dit schijnbaar megalomaan project. De woningen stonden meestal in dubbele aaneengesloten rijen, vooral geconcentreerd rond de kruising met de Drongendreef bij Het Motje, het identieke kruispunt met de



Afb. 8. Rooigemlaan in 1962 met trammetje (Beeldarchief DSMG).

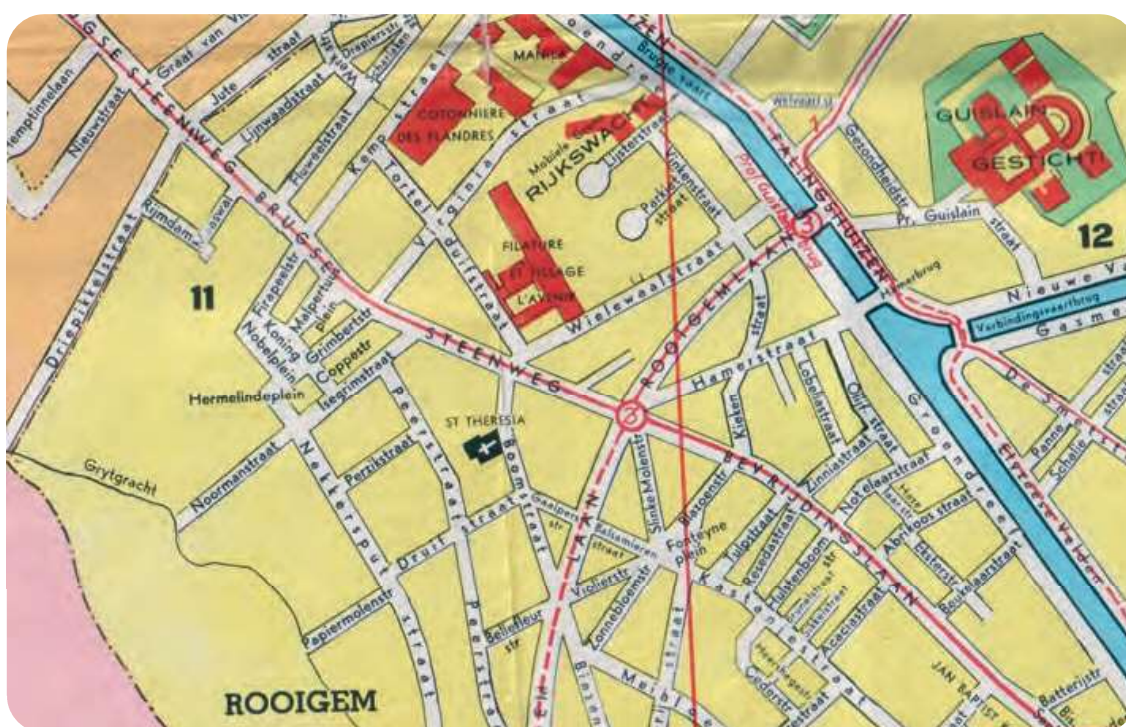


Afb. 9. Noodconstructie van het Hamerbrugje na de dynamitering in 1940. Links ligt nog een groot stuk van de gedynamiteerde oude brug in het water. Bemerkt de trapjes! Uit: Beeldarchief in DSMG.

Brugse Steenweg en, daartussen, bij het huidige Rooigemzwembad in en rond de Nekkersputstraat, toen Nettestraat (rue des Filets). Men ging er duidelijk met de grove borstel door. De rijweg werd aangevuld met een tramlijn (afb. 8).

Het eindpunt bij de Brugsevaart stelde de plannenmakers wel voor problemen. In een eerste fase konden de talrijke fietsers en voetgangers, arbeiders die werkten in de grote fabrieken rond de Verbindingsvaart (Nieuwe Vaart), over de Hamerstraat het kleine Hamerbrugje (afb. 9 en 10) bereiken, zo vertelde André Van Loo, charcutier in die buurt. Het ongelukkige wedervaren van dit brugje staat beschreven in de GT reeks over Gentse bruggen van Maurice Labyn (1987).

Uiteindelijk werd de ‘Rooigemboog’ doorgetrokken om de overkant van de vaart te bereiken via de nieuwe en brede Jozef Guislainbrug. Deze geeft, mits een klein ommetje langs Palingshuizen, toegang tot enerzijds de José Ferrerlaan leidend naar het Edmond Van Beverenplein en, anderzijds de Nieuwe Vaart en de Gasmeterlaan. (afb. 11)

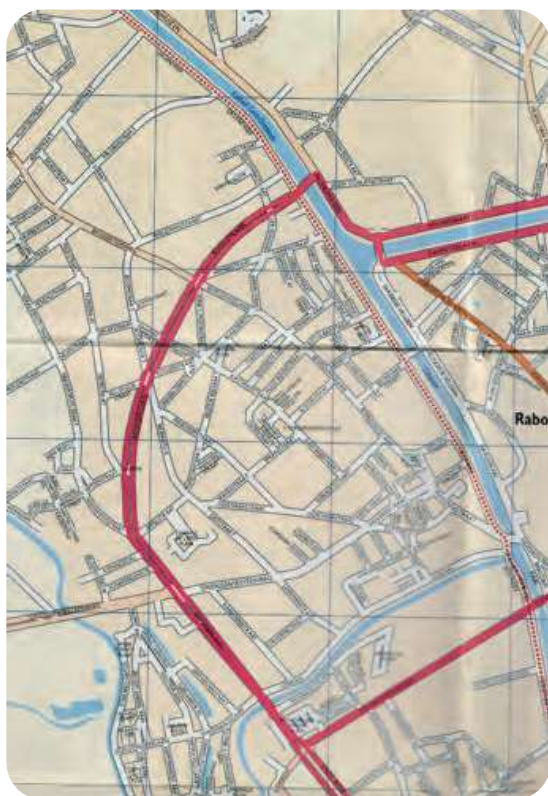


Afb. 10. Stratenplan ca. 1970 met de zone bij de Groendreef (Brugsevaart). De boogvormige Rooigemlaan is voorzien van de brede Jozef Guislainbrug (met cijfer 3), terwijl het smalle Hamerbrugje nog bestaat. Meerdere textielbedrijven bij de vroegere mobiele Rijkswacht (met auto's en paarden), die zelf ondergebracht was in een textielfabriek (Hoste, 1990-1991). De oranjegekleurde zone was grondgebied Mariakerke, de rozegekleurde zone onderaan links behoorde bij Drogenen.

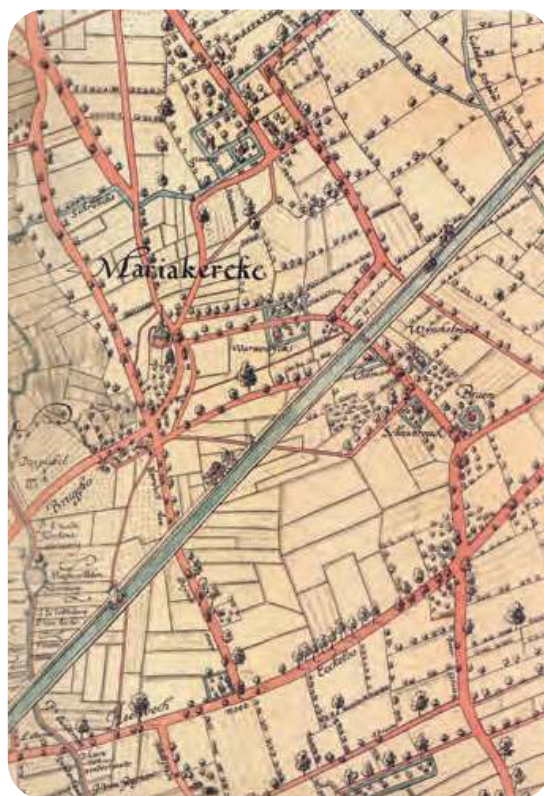
Brugsesteenweg

Zoals beschreven in de tweede aflevering over de wijk buiten de Brugse Poort, liep de oudste ‘Heerweg naar Brugge’, oorspronkelijk op droog terrein vanuit Ekkerghem naar Rooigem, om daar af te zwaaien richting Mariakerke en Brugge langs de huidige Boomstraat. Pas nadat de bouw van een zware opgehoogde weg, Hoogstraat en Brugsepoortstraat genoemd, de passage doorheen het Broek (omgeving oud Groot Begijnhof) had mogelijk gemaakt, kon er gedacht worden aan een meer rechtstreekse verbinding met het Noorden, met Brugge als belangrijkste centrum. Dat gebeurde al vroeg: in de volle middeleeuwen, vermoedelijk in de loop van de elfde of de twaalfde eeuw. De weg werd vanaf de Waelbrug, later Brugsepoortbrug genoemd, doorgetrokken langs de huidige rooilijn van de Phoenixstraat, de Emilius Seghersplein en verderop de Bevrijdingslaan.

Deze straat is een belangrijke weg geweest, omdat ze Gent verbond met Brugge. Vermoedelijk vormde het hier besproken onderdeel reeds in de twaalfde eeuw een baanvak van de grote baan Keulen-Brugge. Deze baan heeft een



Afb. 11. Een visueel goed afleesbaar beeld van het grootste deel van de Brugsepoortwijk binnen de boog van de Rooigemlaan, de Brugsevaart en de Nieuwe Wandeling (onderaan) op een stadsplan ‘Gent uit de Strop’ uitgegeven in het kader van het ‘Mobiliteitsplan’ (1997).



Afb. 12. Detail uit de kaart van het Gentse Vrije door Jacques Hoorenbault (1619), nagetekend door Armand Heins (collectie DSMG). Links het woord ‘Brugge’. Buiten beeld ‘Heerwegh naer’.

deel van de vroegere trafiek langs de Rijn en Schelde opgeslorpt. Dat gebeurde omwille van de grotere zekerheid, de mindere tolrechten en andere voordelen welke door de hertogen van Brabant verzekerd werden aan de handelaars die de weg over land verkozen boven de waterweg (Blockmans, 1938; Dumont, 1951). Hoewel moeilijk te onderscheiden van de landelijke wegen die erop aansloten, vermeldt Jacques Hoorenbault in 1619 de weg naar Brugge bij Mariakerke op zijn kaart van de Vrijheid (het Schependom) van Gent (afb. 12).



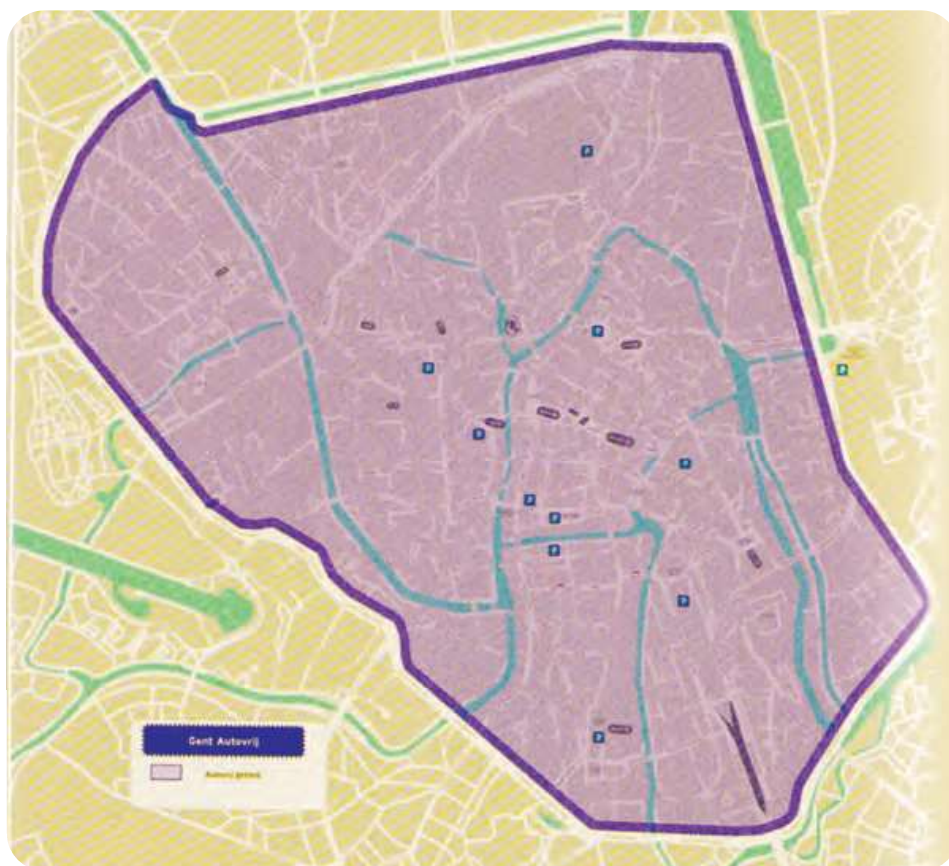
Afb. 13. Lusthof (café) De Hulstenboom aan de Brugsesteenweg, nog op grondgebied Gent. Foto Constant D'Hoy, actief in de jaren 1892-1912. Uit de SCMS collectie bewaard in het Gentse stadsarchief (SAG).

In het natuurreservaat Drongengoed (Ursel) werd een gekasseid stukje ervan geconserveerd. Dit geeft een idee van de onaanzienlijkheid van dergelijke 'grote' wegen nog tot het einde van de 18de eeuw. In de *Beschrijving van het Canton Royghem*, heet deze in 1778 geharde weg Calseyde naer Brugghe. Op de kaart van Tessaro uit 1839 lezen we: Chaussée de Bruges; bij Saurel: Route de Bruges, en in 1846: Steenweg van Brugge. Vanaf 1856, te beginnen met de kaart Gérard, wordt het officieel Chaussée de Bruges of Brugsche Steenweg.

In 1919 werd het baanvak Phoenixstraat - Emilius Seghersplein van de Brugse Steenweg tot aan de Rooigemlaan herdoopt tot Bevrijdingslaan. In het noordelijk gedeelte naar Mariakerke toe bleef de bebouwing (afb. 13) nog lang landelijk (Keurvels, 1977).

Slot

De nieuwe hoofdwegen in de vorige eeuw gerealiseerd, hadden tot gevolg dat het, in het laatste derde van de vorige eeuw erg druk geworden gemotoriseerd verkeer naar de periferie gedirigeerd werd. Dat was dus lang voordat de autorijdende Gentenaar opgeschrikt werd met lussen-, mobiliteits- en circulatieplannen. Zodoende vonden de auto's buiten de stad snel aansluiting met de intussen aangelegde autosnelwegen. Door al deze, vooral verkeerstechnische ingrepen werd – niet tot ieders voldoening – de Brugsepoort feitelijk onderdeel van de kernstad Gent. Dat zien we zonneklaar geïllustreerd op afb. 14. Dat kaartje toont de zone waar je niet mocht autorijden op de autoloze zondag 2021.



Afb. 14. Plannetje met het gebied verboden voor gemotoriseerd vervoer (donker gekleurd) op de 'autoloze zondag' 2021. Links boven de Brugsepoort met, goed herkenbaar, de boogvormige Rooigemlaan. Uit een brochure van de Stad Gent in DSMG, Vliegende Bladen Gent, Reeks Mobiliteit.

Met dank aan André Maes en Frederik Vanderstraeten (DSMG, Begijnhof Sint-Amandsberg).

Referenties

- Blockmans, F. (1951). *Het Gentsche Stadspatriciaat*, De Tempel, Brugge, p. 180.
- Debrabandere, F. (2003). *Woordenboek van de familienamen in België en Noord-Frankrijk*. Tweede herziene uitgave, m.m.v. Peter de Baets, Veen, Amsterdam.
- De Keukeleire, E. (2009). *De Oost-Vlaamse buurtspoorweg Gent – Drongen*. Uitgave in eigen beheer, Gent.
- Devriese, L. Gelaude, F. (2016). Het einde van de wereld in Gent: Einde Were. In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 45, p. 65-70.
- Dumont, M.A. (1951). *Gent, een stedenaardrijkskundige studie*. De Sikkel, Antwerpen, p. 41.
- Fris, V. (1929). Les accroissements et les transformations de la superficie bâtie de la Ville de Gand. In: *Bulletijn der Maatschappij van Geschied- en Oudheidkunde te Gent*, Gent, p. 133-136.
- Hoste, L. (1990 en 1991). Rooigem en de Brugsepoort te Gent. In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 19, p. 114-127, p. 205-218, p. 329-340 en jg. 20, p. 42-52.
- Keurvels, H. (1977). Gent in 't begin van de tweede helft der 19de eeuw. In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 6, p. 113 – 120.
- Kieckepoost, J.J. (1824). *Den Ontwerp-Maecker van Oost-Vlaenderen ofte Kastelen van Spagnien*. De Busscher & Zoon, Gent, vooral p. 4-58.
- Labyn, M. (1987). Uit de geschiedenis van de Gentse bruggen (vervolg). In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg.16, p. 236-238.
- Maes, D. (1992). 'Vraag en Antwoord' in *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 21, p. 123.
- Steels, M. (1980). Geschiedenis van de weg van Gent naar Drongen – Deinze. In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 9, p. 150-161.
- Vandenbroucke, J. (1969). De taal de straatnamen in onze Brugse-poortwijk. Delen 1-11. In: *De Rooigemgalm*.
- Viaene, P. e.a. (1985, anoniem uitgegeven als wandelbrochure). *Brugsepoort*. Ge.B.Ak.