

AANTEKENING

DE VERBINDING VAN BRESKENS MET GENT EN BRUGGE IN DE FRANSE TIJD

Op 13 februari 1796 (24 pluviôse jaar IV) werd Zeeuws-Vlaanderen, dat door de Bataafse Republiek aan Frankrijk was afgestaan, definitief aan het departement van de Schelde toegevoegd ¹⁾. Onder de problemen die bij de integratie van dat gebied oprezen was een der voornaamste de verbinding tussen het nieuw aangeworven gebied en de hoofdplaats van het departement.

De scheiding tussen Noord en Zuid had immers nagenoeg elke verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en de Zuidelijke Nederlanden verbroken. Noch te water, noch te lande waren behoorlijke verkeerswegen aanwezig. De Sassevaart was door verslijking amper voldoende om platboomde schepen door te laten en de Braakman, die Sas-van-Gent met de Schelde verbond, was na de scheiding door de Verenigde Provinciën langzamerhand ingepolderd geworden, zodat de geul die naar Sas-van-Gent leidde op het einde van de XVIIIe eeuw slechts een onbeduidende vliet was geworden ²⁾. Aan de andere kant was Sluis, hoewel nog steeds met de zee verbonden, landinwaarts door de verzanding van het Zwin, practisch van Brugge afgesloten. Met de landwegen was het in zekere mate nog slechter gesteld; de enkele verbindingen die er waren voldeden zelfs niet aan de minimum-behoeften van het verkeer.

Het probleem dat zich voor het departementale bestuur stelde, betrof dus het aanleggen van wegen zowel te water als te lande. Dat men te Gent het belang van het probleem inzag, blijkt allerduidelijkst uit een verslag, opgesteld in het jaar 1800 op verzoek van het departementale bestuur door het lerarenkorps van de „Ecole Centrale”. De desbetreffende passus vat zo zakelijk de toestand samen, dat hij het overschrijven ten volle waard is. Hij luidt als volgt:

„La communication de Gand avec les communes de l'intérieur du département est facile. Il n'en est pas de même avec les cantons du nord, qui font partie de la ci-devant Flandre hollandaise. La construc-

¹⁾ P. Verhaegen, *La Belgique sous la domination française 1792-1814*, dl. II, Brussel-Parijs, 1924, blz. 72-73; en M. van Empel en H. Pieters, *Zeeland door de eeuwen heen*, Middelburg, z.j. (1939), blz. 529-530.

²⁾ Zie over de Sassevaart en de hachelijke toestand, waarin dat kanaal zich op het einde van de XVIIIe eeuw bevond: H. Nowé, Het streven van Gent naar de zee (XIII-XIXe eeuw), in *Hand. der Maatsch. voor Geschied. en Oudheidk. te Gent*, nieuwe reeks, dl. VI, Gent, 1952, blz. 23-35.

tion d'une chaussée qui se dirigeroit de Gand vers Vlessingue à travers ce pays inabordable pendant deux tiers de l'année seroit un avantage inappréciable pour le débouché de ses nombreuses productions. Ce projet vraiment utile est digne de fixer l'attention du gouvernement. Cette communication est même d'autant plus nécessaire, qu'il y a en effet une différence insoutenable, entre les malheureux habitans des polders et les autres citoyens français. Toutes les communications par eau leur sont interdites par des lois particulières et locales. Les communications par terre sont impossibles. Ainsi les cantons les plus riches, les plus abondans en production territoriales, sont isolés, chargés de grains, d'impositions et d'entretiens et privés des moyens de vendre pour se libérer tant de leurs charges publiques, que de leurs charges particulières" ¹⁾).

Het duurde tot in 1802 vooraleer gevolg aan dat onverholen pleidooi werd gegeven. Toen werd een eerste stap gezet. Er werd besloten de vaart van Gent naar Sas-van-Gent uit te diepen en plannen voor een weg door het land voor te bereiden ²⁾).

In feite was het opzet groots. De uiteindelijke bedoeling was de hoofdplaats van het Scheldepartement met Breskens te water en te land te verbinden. Het uitdiepen van de Sassevaart zou de eerste fase zijn voor de uitvoering van het project.

Een ingenieur, met name Moline, werd uit Parijs naar het Scheldepartement afgevaardigd om toezicht op de voorbereiding uit te oefenen. De plannen tot nivellering noodzakelijk voor de nieuwe vaart, die Sas-van-Gent met Breskens moest verbinden werden opgemaakt; en laatstgenoemde haven onderging ondertussen enkele verbeterings- en zelfs uitbreidingswerken ³⁾).

De ijver, waarmede te Gent aan het werk was getogen vond evenwel geen weerklink te Parijs. Op een vraag van de prefect om de begonnen nivelleringswerken te mogen voltooien, werd op 25 mei 1804 uit Parijs geantwoord dat er beslist was deze voorlopig te schorsen. Men liet verstaan dat wellicht later op de zaak zou kunnen teruggekomen worden ⁴⁾).

¹⁾ R. A. Gent, Departement van de Schelde, n° 1822, *Description du département de l'Escaut*, 19 maart 1800 (28 ventôse jaar VIII), 2de hoofdstuk.

²⁾ Ibidem, n° 1799, schrijven van de minister van Binnenlandse Zaken d.d. 10 februari 1802 (21 pluviôse jaar X), waarbij hij aan de prefect van het Scheldepartement de toelating verleent om een som van 3.600 fr. te gebruiken voor de voorbereidingswerken; ibidem, besluit van de prefect van 21 december 1803 (29 frimaire jaar XII) waarbij aan de genaamde Bertrand een bedrag van 495,60 fr. wordt toegekend voor uitgevoerde voorbereidingswerken.

³⁾ Ibidem, besluit van de prefect d.d. 3 augustus 1802 (15 thermidor jaar X), 10 september 1802 (23 fructidor jaar X) en 2 december 1802 (11 frimaire jaar XI) betreffende de terugbetaling van onkosten en vergoeding voor geleverde prestaties aan ingenieur Moline. Voor de verbeteringswerken aan de haven van Breskens, ibidem, n° 1810, toewijzing van de aanbesteding, augustus-september 1803 (fructidor jaar XI); en n° 169, blz. 18, toegestaan budget, 26 oktober 1803 (3 brumaire jaar XII).

⁴⁾ Ibidem, n° 1810, schrijven van de directeur-generaal van Bruggen en Wegen aan de prefect d.d. 25 mei 1804 (5 prairial jaar XII) dat luidt als volgt: „... Citoyen Préfet, vous me demandez de vous renvoyer le Cit. Moline pour achever le nivellement

Misschien werd de beslissing te Parijs ingegeven door een voorstel van het departement van de Leie. Op dat ogenblik had men inderdaad te Brugge het plan opgevat de oude waterverbinding met Sluis opnieuw bevaarbaar te maken. Die onderneming was aanzienlijker dan men zou denken, want luidens een verslag was die waterweg over de helft van zijn lengte in bouwland herschapen. Toch zou men bij de uitvoering van de werken gebruik kunnen maken van de oude bedding en de dijken, die nog steeds bestonden ¹⁾. Het herstel van die oude waterweg zou het dubbele voordeel opleveren, dat Sluis daardoor in verbinding zou worden gebracht met de Leie, en dat aldus in een behoorlijke afwatering zou worden voorzien. Dit dubbele voordeel zou — volgens het verslag — nochtans in de schaduw worden gesteld door het feit dat, indien men overging tot het bouwen van een sas aan de Dampoort te Brugge, het voor de schepen mogelijk zou zijn direct van Gent uit Sluis of Oostende te bereiken zonder genoodzaakt te zijn door Brugge te varen.

Wellicht heeft dat project het centrale bestuur beïnvloed. Intussen bleef het bestuur van het Scheldepartement aan zijn opzet vasthouden en de prefect, Faipoult, maakte in het jaar XIII van de gelegenheid gebruik om in zijn bekende „mémoire” de ontworpen zeeverbinding warm aan te bevelen. Hij betoogde inderdaad dat het verkeer langs de Schelde allerlei bezwaren had voor de handel, waarbij hij niet zonder een tikje overdrijving de zware kosten onderstreepte, die de Gentse handelaars te Antwerpen moesten dragen, en er zelfs bijvoegde dat de omweg over Antwerpen de Gentse kooplieden ten zeerste tegenstond, omdat daardoor de aard van hun verzendingen aan hun Antwerpse concurrenten bekend werd. Hij deed gelden dat de toegang tot de Sassevaart wegens de ondiepten in de Braakman buiten het bereik bleef van schepen van honderd ton, en dat het voor de Gentse handel ten zeerste bevorderlijk zou zijn een nieuw kanaal voor schepen van driehonderd ton te laten graven, van Gent uit naar een plaats aan de kust van het eiland Cadzand ²⁾. Faipoult besloot die beschouwingen met de overweging dat het kanaal het bovendien mogelijk zou maken om het graan uit de polderstreek naar Gent en verder op, langs de Schelde, de vaart van Saint-Quentin en de Oise, zelfs naar Parijs te vervoeren ³⁾.

du terrain sur lequel est présumé devoir s'ouvrir un canal de Gand, directement à la mer. Ce projet étant ajourné en ce moment je ne puis accéder à votre demande, aussitôt qu'il sera repris, je ne négligerai aucun des moyens propres au succès d'une opération dont vous m'avez fait connoître l'utilité”.

¹⁾ „Le canal de Bruges à l'Ecluse parcourt environ un myriametre et demie sur le département de la Lys, il a été abandonné et s'est comblé insensiblement de sorte qu'aujourd'hui il est mis en culture sur la moitié de sa longueur. Cependant la cuvette existe encore, ses digues sont conservées” R. A. Brugge, Departement van de Leie, n° 2377, *Appercu des travaux et dépenses à faire pour rétablir la navigation de Bruges à l'Ecluse*.

²⁾ In de bronnen wordt het Land van Cadzand nog doorgaans „Isle de Cadzand” geheten, ofschoon het op dat ogenblik reeds bij het vasteland behoorde. Over de preciese toestand zie o.m. Wauwermans, *Napoléon et Carnot. Episode de l'histoire militaire d'Anvers (1803-1815)*, Brussel-Leipzig, 1888, blz. 26.

³⁾ Faipoult, *Mémoire statistique du département de l'Escaut*, Parijs, jaar XIII, blz. 11.

Dat pleidooi — want de bedoeling van de prefect was de centrale regering te overtuigen — had nochtans niet de gewenste uitwerking, de zaak bleef rusten in de bureaus van het Ministerie van Binnenlandse Zaken te Parijs.

De weg te lande onderging een betrekkelijk beter lot. Men was begonnen met de voorbereidingswerken; blijkbaar had men aanvankelijk het inzicht Breskens over Eeklo met Gent te verbinden. Maar toen de prefect op een rondreis in zijn departement op 9 juli 1804 te Maldegem ontvangen werd, maakte de burgemeester van die gemeente van de gelegenheid gebruik om hem een vertoogsschrift voor te leggen, waarin hij er op aandrong de weg Breskens-Gent over Aardenburg en Maldegem aan te leggen. Hij wees er op dat de weg daardoor niet langer zou worden; terwijl, indien hij over Maldegem liep, de twee departementen zowel dat van de Schelde als dat van de Leie op gelijke wijze zouden bevoordeeld worden ¹⁾.

Het stuk van de burgemeester werd door de prefect aan hoofdingenieur Aubert doorgegeven. Deze zette zich aan het uitwerken van het plan en maakte bestek en kostenberekening op. De aanleg van de weg schatte hij op 1.104.703,50 fr. ²⁾. Reeds op 7 oktober 1804 (15 vendémiaire jaar XIII) had hij zijn werk afgesloten; maar het duurde tot 1808 vooraleer gevolg aan de zaak werd gegeven. Op 19 juli van datzelfde jaar werd een eerste aanbesteding uitgeschreven, doch nietig verklaard. Een nieuwe aanbesteding had plaats op 27 augustus. Zij werd toegewezen aan de aannemer Collignon uit Brugge. Op 27 september daaropvolgend hechtte de directeur-generaal van Bruggen en Wegen zijn goedkeuring aan de zaak ³⁾.

In het voorstel van begroting door de Dienst van Bruggen en Wegen van het Scheldepartement voor het jaar 1809 opgesteld, werd dientengevolge een buitengewone post voor de nieuwe weg ingeschreven.

In de toelichting laat hoofdingenieur Aubert op duidelijke wijze uitschijnen dat die weg bestemd was om Gent en Brugge met Vlissingen te verbinden, om aldus een gemakkelijke en snelle uitvoer voor de voortbrengselen van het eiland Cadzand mogelijk te maken. Hij legde er de

¹⁾ R. A. Gent, Departement van de Schelde, n° 1724, *Mémoire présentée (!) par le maire de la commune de Maldegem au préfet du département de l'Escaut lors de sa tournée du 20 messidor an douze* (9 Juli 1804). „ Le maire de Maldegem aiant vu que l'on fait un plan d'après les ordres des ingénieurs de ce département afin de pratiquer une chaussée sur Breskens, croit pouvoir observer tant pour l'intérêt particulier de la commune de Maldegem que pour l'intérêt général: que le même Maldegem est préférable à tout autre endroit pour commencer la dite route sur Breskens par les raisons qu'elle ne sera jamais plus longue qu'en la faisant par tout ailleurs et que les deux départements de l'Escaut et de la Lys seront également favorisés au lieu que si on la commençoit ailleurs, le département de la Lys n'en auroit aucune faveur par ce que pour la tenir le trajet deviendroit trop grand, en outre une faveur inexprimable pour les communes de Maldegem et Ardenbourg en seroit infailliblement le resultat”.

²⁾ Ibidem, *Département de l'Escaut. Compte raisonné au 1er janvier 1809 de la situation des routes et ponts, et des travaux exécutés pendant l'an 1808, pour leur construction, réparation ou entretien dans le Département de l'Escaut, et avant projet des travaux à exécuter pendant l'an 1809 pour le même service.*

³⁾ Ibidem.

nadruk op dat de export der „ontzaglijke” graanoogsten van die poldergronden bij gebrek aan wegen zozeer belemmerd werd, dat het gehele gebied er onder te lijden had. Hij voegde er aan toe dat de oorlog tegen Engeland op bijzonder scherpe wijze de nadelen van die slechte verbindingen voor de kustverdediging en de bevoorrading van Vlissingen had doen aanvoelen. Aubert besloot met te bevestigen dat de verwezenlijking van die weg van het grootste belang was zowel onder burgerlijk als onder militair oogpunt. Maldegem werd als vertrekpunt gekozen omdat het op de weg van Gent naar Brugge het dichtst bij Breskens was gelegen ¹⁾).

Op de begroting van 1809 werd een eerste schijf van 250.000 fr. ingeschreven ²⁾. Van dat ogenblik af kon eindelijk tot de uitvoering van de werken worden overgegaan.

De zaak van het kanaal van Gent naar Breskens, die sedert 1804 op het Ministerie van Binnenlandse Zaken was blijven rusten werd slechts omstreeks 1811 opnieuw in behandeling genomen.

Wat daarentegen de vaart van Brugge naar Sluis betrof, was men inmiddels een hele stap verder gekomen. Reeds op 3 juni 1805 was de „Conseil général” van het Leiedepartement overgegaan tot de goedkeuring van de nodige fondsen voor de voorbereidingswerken; en door de wet van 16 september 1807 werd een bijzondere belasting geheven, waarvan de opbrengst moest dienen tot het herstel van het kanaal ³⁾. Op 15 juli 1808 greep de aanbesteding plaats, die toegewezen werd aan Philippe De Brock uit Oostende.

Enkele dagen na de goedkeuring van de aanbesteding toog de ondernemer aan het werk. De bezigheden kenden een normaal verloop en alles wees op een goede afwikkeling van de zaak, toen op 20 september daarop-

¹⁾ Ibidem. Aubert schrijft: „Cette route a pour objet de communiquer de Gand et Bruges avec Flessingue et de procurer en même tems un débouché facile et plus prompt aux productions de l'isle de Cadzand faisant partie de la cidevant Flandre hollandaise. Depuis la réunion de ce pays à la France, la facilité d'expédier ses immenses récoltes par les differens petits ports qui bordent la côte a été tellement restreinte, qu'il ne peut se défaire avec avantages de ses grains qu'en les faisant transporter vers l'intérieur du département de l'Escaut et de celui de la Lijs: la difficulté qu'offraient pendant une grande partie de l'année les transports par terre nuisait beaucoup à la prospérité de cette partie du département. L'état de guerre de la France avec l'Angleterre et la réunion de Flessingue à l'Empire français faisaient sentir combien la difficulté des communications présentait d'inconvéniens pour la défense des côtes et l'approvisionnement de Flessingue. La construction d'une chaussée qui traversait l'isle de Cadzand, en suivant une direction telle qu'il put en résulter une communication prompte et facile entre Gand et Flessingue comme entre Bruges et Flessingue devenait donc un ouvrage de la plus grande importance sous les rapports tant civil que militaires. Tels sont les motifs qui ont fait décider l'entreprise de la nouvelle route. On a pris Maldegem pour point de départ parceque c'est l'endroit de la route de Bruges à Gand le plus rapproché de l'isle de Cadzand, et elle vient se terminer à Breskens qui est le lieu d'embarquement pour Flessingue et d'où l'on peut facilement communiquer avec toutes les parties de la côte de l'isle de Cadzand

²⁾ Ibidem.

³⁾ R. A. Brugge, Departement van de Leie, n° 2377, brief van de prefect aan de hoofdingenieur van het departement d.d. 19 prairial jaar XIII (8 juni 1805); en *Bulletin des lois de l'Empire français*, 4e serie, dl. VII (1808), n° 162, blz. 120.

volgens geheel onverwachts uit Parijs bevel werd ontvangen de werkzaamheden voor onbepaalde tijd op te schorsen. De reden daarvan was dat men in het centraal bestuur zopas een memorie had ontvangen opgesteld door de hoofdingenieur van het Leiedepartement, met name Deschamps, waarin hij voorstelde tussen Brugge en Sluis een groot kanaal te graven, dat zowel in het belang van de staat als om economische en technische redenen, zou dienen verlengd te worden tot de Scheldemonding tegenover Vlissingen ¹⁾).

Het belang van dit voorstel ontsnapte niet aan de aandacht van het centraal bestuur, dat van meet af aan geneigd was om het bij te treden. Maar het financiële bezwaar moest nog uit de weg worden geruimd; want daar waar men slechts op 180.000 fr. had gerekend, werd nu een uitgave van meer dan 2.800.000 fr. voorzien ²⁾). Een tweetal wetten werden afgekondigd om voor de nodige fondsen te zorgen. Door de wet van 27 december 1809 werd bepaald dat in het departement van de Schelde een belasting gelijk aan die van 1807 voor het departement van de Leie zou geheven worden, terwijl die van het Leiedepartement verdubbeld werd ³⁾). Wellicht vreesde men dat de opbrengst nog niet voldoende zou zijn en bij decreet van 31 mei 1810 werd beslist dat de stad Gent een jaarlijkse bijdrage van 100.000 fr. en de stad Brugge een van 50.000 fr. zou leveren, dit gedurende een termijn van twaalf jaar ⁴⁾).

Inm'iddels was men te Parijs overgegaan tot de volledige uitwerking van het project en op 6 april 1810 liet de directeur-generaal van Bruggen en Wegen aan de prefect van het departement van de Leie instructies geworden omtrent de preciese richting en afmetingen van het kanaal. De vaart zou niet te Nieuwenhaven uitmonden, zoals hoofdingenieur Deschamps het had voorgesteld, maar wel in de onmiddellijke nabijheid van Breskens. De breedte was bepaald op acht meter op de bodem; terwijl het waterpeil op drie à vier meter zou moeten gehouden worden ⁵⁾).

Omstreeks diezelfde tijd kwam het plan voor de vaart van Gent naar Breskens weer ter spraak. Te Parijs had men zich destijds door de argumenten van Faipoult niet laten overtuigen van de betekenis van die vaart voor de handel; en dat standpunt heeft men in het centraal bestuur blijkbaar gehandhaafd. Het is dan ook niet om redenen van handelsverkeer dat men omstreeks 1811 op de zaak terugkomt. Zoals ten andere met de kwestie van het kanaal van Brugge naar de Schelde, was het essentieel het militaire nut dat de doorslag zou geven.

¹⁾ R. A. Brugge, Departement van de Leie, n° 2377, brief van de directeur-generaal van Bruggen en Wegen aan de prefect van het Leiedepartement d.d. 20 september 1808.

²⁾ In de brief vermeld in voorgaande voetnoot wordt het bedrag op 2.801.338,67 fr. berekend; die schatting werd gedaan door de hoofdingenieur van het departement van de Leie.

³⁾ *Bulletin des lois*, 4e serie, dl. XI (1810), n° 257, blz. 359.

⁴⁾ R. A. Brugge, Departement van de Leie, n° 2377, brief van de directeur-generaal van Bruggen en Wegen aan de prefect van het departement van de Leie d.d. 26 mei 1813.

⁵⁾ *Ibidem*, brief van dezelfde aan dezelfde d.d. 6 april 1810.

Men weet welk uitzonderlijk belang Napoleon aan de haven van Antwerpen en haar natuurlijke toegang de Scheldemonding hechtte. Het was immers zijn bedoeling Antwerpen als marinebasis in te richten met het oog op een mogelijke expeditie tegen Engeland. De inval van de Britten in 1809 was dan ook een harde les geweest en had aangetoond hoe kwetsbaar zijn verdedigingssysteem in werkelijkheid nog was, ondanks de voorzorgsmaatregelen die hij reeds getroffen had. Een herhaling van dat feit moest kost wat kost worden vermeden, of ten minste moest de slag kunnen worden opgevangen. Het kwam er dus op aan door een uitgebreid en doelmatig verdedigingsstelsel elke hernieuwde poging van de Engelsen te verijdelen. Van dat ogenblik af werd dan ook met man en macht aan de versterking van de Scheldemonding en de haven van Antwerpen gewerkt ¹⁾.

Het plan voor de vaart van Brugge naar de Schelde en het hernemen van het project voor een kanaal van Gent naar Breskens moet essentieel in dat licht worden gezien. Vooreerst werd nog getracht de verbinding van Brugge en Gent met de Scheldemonding door één enkele vaart te verzekeren en had de keizer beslist een kanaal te laten graven van de Scheldemonding af naar de vaart van Brugge naar Gent op de hoogte van Sint-Joris ²⁾. Maar in de zitting van 9 februari 1811 van de „Conseil d'administration de l'Intérieur", waar de keizer in persoon aanwezig was, werd de hele aangelegenheid, zowel wat de weg als wat het kanaal betrof, opnieuw ter tafel gebracht. De vraag stelde zich of beide verbindingen rechtstreeks moesten gebeuren dan wel langs Sluis om. De militaire overheid had inderdaad de voorkeur gegeven aan de verbinding over Sluis; en een gemengde commissie was aangesteld geworden om het probleem te onderzoeken. Na verslag van die commissie besloot de keizer „que la route sera continuée dans la direction projetée, mais qu'un embranchement y sera ajouté pour conduire de la route de Gand à l'Ecluse et de l'Ecluse à la route de Breskens" ³⁾. Wat daarentegen de vaart betrof, werd de vroegere beslissing herroepen. De keizer verkoos twee kanalen te laten graven in plaats van één enkel, het ene van Gent over Sas-van-Gent naar Breskens, het andere van Brugge over Sluis; beide kanalen zouden te Breskens in één havenkom uitmonden. Terzelfdertijd gaf hij bevel aan te vangen met de vaart van Brugge naar Sluis. Verder wenste hij dat men hem een nieuw plan, in die zin opgesteld, zou bezorgen ⁴⁾.

¹⁾ Zie hierover: Wauwermans, o.c.; A. Fischer, *Napoléon et Anvers (1800-1811)*, Antwerpen, z.j. (1933); R. Boumans, Antwerpen als krijgshaven van Napoleon I, in: *Het Leger-De Natie*, dl. VIII, 1953, afl. 2, blz. 3 e.v.; en P. Verhaegen, o.c., dl. IV, Brussel-Parijs, 1929, blz. 673 e.v.

²⁾ R. A. Brugge, Departement van de Leie, n° 2377, brief van de directeur-generaal aan de prefect van het departement van de Leie d.d. 18 januari 1811.

³⁾ A.N. Parijs, A.F.* IV 170, 2e *Régistre des procès-verbaux des séances des conseils d'administration de l'intérieur, tenus par S.M. l'Empereur et Roi*, Séance du 9 février 1811, blz. 279-280.

⁴⁾ Ibidem. „Quant au canal, S.M. veut concilier les intérêts des deux départemens de la Lys et de l'Escaut, qui contribuent par des centimes additionnels à cette nou-

De politieke en militaire catastrofe, die het einde van het keizerrijk met zich meesleepte, heeft evenwel de voltooiing van die werken verhinderd. Het eerste stuk van de vaart van Brugge naar Sluis over Damme werd aangevangen; het werk, hoofdzakelijk verricht door Spaanse krijgsgevangenen ¹⁾, vorderde slechts langzaam, en toen de keizer in 1814 voor de eerste maal troonsafstand deed, was de onderneming tot halverwege Damme en Sluis gevorderd.

Onder de regering van Willem I, koning der Nederlanden, werden de werken voortgezet en voltooid. In 1818 kon de vaart van Brugge naar Sluis voor de schepen worden opengesteld ²⁾.

In 1829 zal het oude plan van Napoleon een laatste maal heropleven. Op verslag van de hoofdingenieurs De Brock en Noël werd in principe beslist de vaart van Sluis verder naar Breskens door te trekken, minder om redenen van handelsverkeer dan om aldus de afwatering van de poldersstreek te bevorderen. De studie-commissie belast met het uitwerken van de plannen, ontving op 6 augustus 1830 van de Waterstaat mededeling dat nog enkel op haar advies werd gewacht om met het ontwerp voort te gaan ³⁾. Enkele weken later stelde de Belgische Omwenteling een definitief einde aan de verbinding te water van Breskens met zijn Belgisch hinterland.

H. COPPEJANS-DESMEDT

velle communication. En conséquence Elle décide qu'on fera deux canaux au lieu d'un. Le 1er se dirigera de Gand par Sas de Gand sur Breskens, et l'autre communiquera du canal de Bruges à Gand par l'Ecluse. Ces deux canaux viendront se réunir à Breskens dans le même basin. On commencera par le canal de Bruges à l'Ecluse. S.M. demande qu'un projet lui soit présenté dans ce sens ...".

¹⁾ R. A. Brugge, Departement van de Leie, n° 2378.

²⁾ J. B. Vifquain, *Des voies navigables en Belgique*, blz. 110.

³⁾ Ibidem.