

Mémoires sur les ports d'Ostende et de Nieuport

Le partage des frais des ouvrages extraordinaires et
des travaux d'entretien des ports d'Ostende et de
Nieuport entre l'Etat, la province et les villes

1819-1821

L'article 9 de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, confiait les frais des travaux portuaires aux villes, qu'ils soient de simple entretien ou visent à l'amélioration et à l agrandissement des installations¹.

C'est par une lettre du 13 juillet 1820 et une circulaire que le collège de la députation des Etats de Flandre occidentale avait fait savoir aux régences d'Ostende et de Nieuport que ces frais incombaient désormais à leurs budgets. La régence de Nieuport, dès le 27 juillet, avait écrit au collège qu'il était impossible que la ville supportât la charge des travaux extraordinaires qui montait pour l'année 1820 à 178.800 florins et celle de l'entretien du port qui s'élevait à 8.400 florins alors que ses ressources lui permettaient à peine de subvenir à l'entretien des bâtiments communaux.

1. ALGEMEEN RIJKSARCHIEF DEN HAAG (A.R.A.) DEN HAAG, Staatssecretarie, n° 815. L'article 9 porte : *De haven werken, daar onder begrepen de legplaatsen voor schepen, mitsgaders de kaaien en sluizen tot dezelve behoorende, komen te laste der steden en plaatsen waar zij gelegen zijn, onder het genot der inkomsten daaruit te percipieren. Van deze beschikking worden uitgezonderd de militaire havens van het Nieuwe Diep, Helvoetsluis, Medemblik en Vlissingen mitsgaders alle zoodanige werken van meer algemeen belang, als wij nader zouden mogen aanwijzen.*

La ville estimait d'ailleurs, que l'ensemble des ouvrages du port et des écluses était destiné non pas au profit exclusif de la ville mais bien plutôt à la protection du pays environnant contre les eaux et à la défense du Royaume. N'est-ce pas grâce à ces écluses que la contrée pouvait fournir les plus riches moissons d'Europe ? Au cas où la ville devrait se charger de l'entretien des ouvrages, il était à craindre que ceux-ci ne tombassent en ruine et que de fortes inondations en fussent les conséquences.

Ce n'est évidemment pas grâce aux revenus des droits d'écluse qui montaient à 3.796 florins 35 cents par année commune de 1814 à 1819 et à ceux du droit de tonnage (perçu par le capitaine du port) qui s'élevaient à 128 florins 78 cents par année commune que la ville pourrait subvenir aux frais d'entretien du port².

La régence de la ville d'Ostende, pour sa part, désigna une commission, le 29 juillet, chargée de présenter les observations de la ville. Cette commission soumit son rapport dans une séance extraordinaire au Conseil de régence le 17 août 1820. Elle faisait remarquer qu'en vertu de l'article 538 du code civil les ports appartiennent au domaine de l'Etat, que d'ailleurs, tous les gouvernements antérieurs avaient pris les travaux portuaires à leur charge.

2. A.R.A. DEN HAAG, *Waterstaat*, n° 1214, dossier 54. *Archives de l'Etat à Bruges*, (A.E. Bruges) *Archives de la ville de Nieuport*, Registre des séances du collège des bourgmestre et échevins, janvier 1820 - 10 novembre 1820, fos 92 v°, 94 v°. Le collège de la députation des Etats avait pris cette décision à sa séance du 13 juillet (A.E.B., *Archives de la Province de Flandre occidentale*, procès-verbaux des séances du collège des Etats, 1820). Le 22 août, il recevait approbation de sa démarche par une lettre du 16 août du Ministre de l'Intérieur qui, cependant, laissait le collège libre de s'adresser au Roi pour que les travaux soient effectués aux dépens du Trésor (*id.*, *ibid.*)

De plus, le port d'Ostende ne constituait-il pas, pour une part, l'avant-port de Bruges et de Gand jusqu'où les bâtiments pouvaient remonter sans rompre charge. Quant aux écluses de Slijkens, situées d'ailleurs sur le territoire de la commune de Bredene, elles servaient essentiellement à la défense du pays contre les inondations en évacuant l'eau douce et en retenant l'eau de mer. Enfin, la ville ne pourrait, sur ses ressources, payer les énormes sommes (4888.750 florins) prévues pour les travaux extraordinaires de 1820³.

Le Collège des Etats de Flandre occidentale appuya auprès du Ministère de l'Intérieur la position des villes en lui transmettant les procès-verbaux de délibération des régences. Il rappelait que les Etats de Flandre occidentale, depuis deux ans déjà, exprimaient l'opinion que les travaux portuaires devaient être à charge de l'Etat⁴.

Le Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat désirant être éclairé chargea le 4 octobre l'ingénieur en chef du 11e district de rédiger un rapport sur les installations portuaires d'Ostende et de Nieuport en soulignant la nature et le but des différents ouvrages entretenus jusqu'alors par l'Etat⁵.

L'ingénieur Jean de Brock se mit aussitôt à l'ouvrage et rédigea deux rapports munis chacun d'une

3. A.R.A. DEN HAAG, *Waterstaat*, n° 1214, dossier 54 : procès-verbal de la séance extraordinaire du conseil de régence d'Ostende du 17 août 1820.

4. IDEM, *ibidem*, lettre du 21 septembre 1820. Cette décision avait été prise en séance du collège des Etats du 8 septembre 1820 (A.E.B., *Archives de la Province de Flandre occidentale*, registre aux procès-verbaux des séances du collège des Etats).

5. IDEM, *ibidem* : minute de la lettre du 4 octobre 1820.

carte détaillée des installations. Il arrivait à la conclusion suivante qu'il soumettait modestement au Ministre dans sa lettre d'accompagnement du 18 novembre 1820 : «*Votre Excellence jugera par ces documents s'il ne serait point nuisible aux intérêts de l'Etat de laisser abandonner à une province ou à des régences de villes l'entretien si intéressant de ces deux ports dont les gouvernements précédents se sont toujours spécialement chargés*»⁶.

Les deux mémoires rédigés par Jean de Brock sont des plus intéressants, ils donnent une description détaillée des installations des deux ports et expliquent leur fonctionnement et leur but. Il est fort rare que des documents aussi complets subsistent et ceux-ci ont d'autant plus de valeur qu'ils ont été rédigés par quelqu'un qui, dès sa plus tendre jeunesse, avait travaillé aux installations portuaires.

Jean de Brock était né en 1783 (le 15 novembre) à Slijkens, il était le fils de l'ingénieur-directeur des travaux du département de la Lys et, dès 1797, sous les ordres de son père et de l'ingénieur Sgansin, il avait participé aux travaux de reconstruction de l'écluse de Slijkens.

Parallèlement, il avait suivi des cours de mathématiques auprès du professeur de navigation d'Ostende et se préparait à passer, en 1805, l'examen de l'Ecole polytechnique lorsque son père mourut. Comme il était l'aîné de six enfants mineurs, il fut décidé qu'il resterait conducteur des ponts et chaussées chargé également des bâtiments de la Marine. Il fut nommé à ce poste en 1805 ; lors de l'organisation définitive des ponts et chaussées, il devint conducteur de 2e classe et accéda à la première classe le 1er avril 1810. Il se trouvait alors sous la direction de l'ingénieur en chef Raffeneau et était chargé des constructions de toute nature dans les arrondissements d'Ostende et

de Nieuport.

Réquisitionné par le Conseil de Guerre à l'entrée des Alliés en 1814, il exerça les fonctions de chef de l'administration auprès du préfet retiré dans la place d'Ostende.

Le 10 juin 1814, il était nommé inspecteur des Travaux publics et lors de l'organisation définitive du Waterstaat, ingénieur en chef de 2e classe du 11e district c'est-à-dire celui d'Ostende et Nieuport. Qui donc mieux que cet Ostendais qui avait consacré toute sa vie à l'amélioration et à l'entretien des ports d'Ostende et de Nieuport pouvait donner un avis plus autorisé au Ministre⁷ ?

Il nous a semblé utile de publier ces deux mémoires ainsi que les cartes qui y sont annexées car ils donnent un excellent état des installations portuaires en 1820.

Malgré les démarches du Collège de la députation des Etats provinciaux la situation n'était toujours pas réglée en décembre 1820. Aussi, le 1er décembre, le Collège envoyait-il aux deux villes les budgets des travaux ordinaires et extraordinaires pour l'exercice 1821. Ce budget montait, pour Ostende à 16.010 florins de dépenses ordinaires et 131.000 florins de dépenses extraordinaires et pour Nieuport respectivement à 16.600 florins et 72.500 florins⁸. Le conseil de régence d'Ostende réuni le 11 décembre 1820, tout comme celui de Nieuport dans sa séance du 23 décembre, refusèrent à nouveau de se charger des frais

6. IDEM, *ibidem*.

7. Les renseignements biographiques sont tirés du matricule du personnel du Waterstaat (A.R.A. DEN HAAG), Waterstaat n° 857 qui donne à la date de 1818, des renseignements autobiographiques. L'ingénieur de Brock était fort apprécié par son chef l'inspecteur général du Waterstaat Bernard Herman Gaudriaan.

8. A.R.A. DEN HAAG, Waterstaat, n° 1214, dossier n° 54.

d'entretien et de travaux extraordinaires.

Le Collège de la députation des Etats se rangeait à l'avis des régences et écrivait, le 29 décembre 1820 et le 5 janvier 1821, au Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat, en lui envoyant copie des procès-verbaux des séances des régences, que ces dépenses devaient être faites à charge du Trésor⁹. Cependant, certains travaux de terrassements et de fascinages étaient devenus urgents aux écluses d'Ostende. L'Administration du Waterstaat obtint une décision du Roi du 7 avril 1821 admettant de les soumettre à adjudication sans préjudice de l'arrêté qu'il prendrait au sujet de l'autorité qui devrait en assumer les frais¹⁰.

Le 6 juin 1821, le roi Guillaume prenait un arrêté par lequel il répartissait les charges des travaux des ports d'Ostende et de Nieuport entre l'Etat, la province et la ville d'Ostende.

L'Etat prenait à sa charge la majorité des travaux du port d'Ostende, il partageait avec la province les frais d'entretien des écluses de Slijkens, de l'ancienne écluse de Slijkens et des travaux qui en dépendaient, la province devait entretenir la prolongation du canal de Bruges à Ostende (travaux effectués en 1818-1819), l'écluse à l'entrée du bassin de commerce était entretenue par le département du Waterstaat mais les frais qui dépasseraient le revenu des droits

9. IDEM, *ibidem* et A.E., Bruges, *Archives de la ville de Nieuport*, registre aux procès-verbaux des séances du Conseil de régence, octobre 1818 - décembre 1820, fos 96 v°-97.

10. IDEM, *ibidem*, n° 1226, dossier n° 213. Le 12 mars 1821, le Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat avait écrit aux Etats pour leur demander comment résoudre la question des travaux urgents, la députation avait chargé le 15 mars M.M. Sinave et Massé d'étudier la question (A.E.B. *Archives de la Province de Flandre occidentale*, registre aux procès-verbaux des séances du collège des Etats, 15 mars 1821). Le rapport en question fut déposé le 3 avril (IDEM, *ibidem* : 3 avril 1821).

d'écluse seraient à charge de la ville. Quant aux travaux du port de Nieuport, ils étaient mis pour un tiers à charge de la province et pour deux tiers à charge de l'Etat¹¹.

L'arrêté royal mettait ainsi fin à une controverse qui durait depuis un an et demi et qui était manifestement née d'une méconnaissance des problèmes des ports flamands par le département du Waterstaat. En effet, il s'avérait dès le départ, que l'arrêté royal du 17 décembre 1819 était parfaitement inapplicable aux villes d'Ostende et de Nieuport et cela, parce que l'importance des travaux portuaires de ces places n'était pas fonction uniquement de leur activité commerciale mais essentiellement de leur rôle dans l'évacuation des eaux douces de l'arrière-pays et de défense de la côte.

MARIE-ROSE THIELEMANS

Annexes

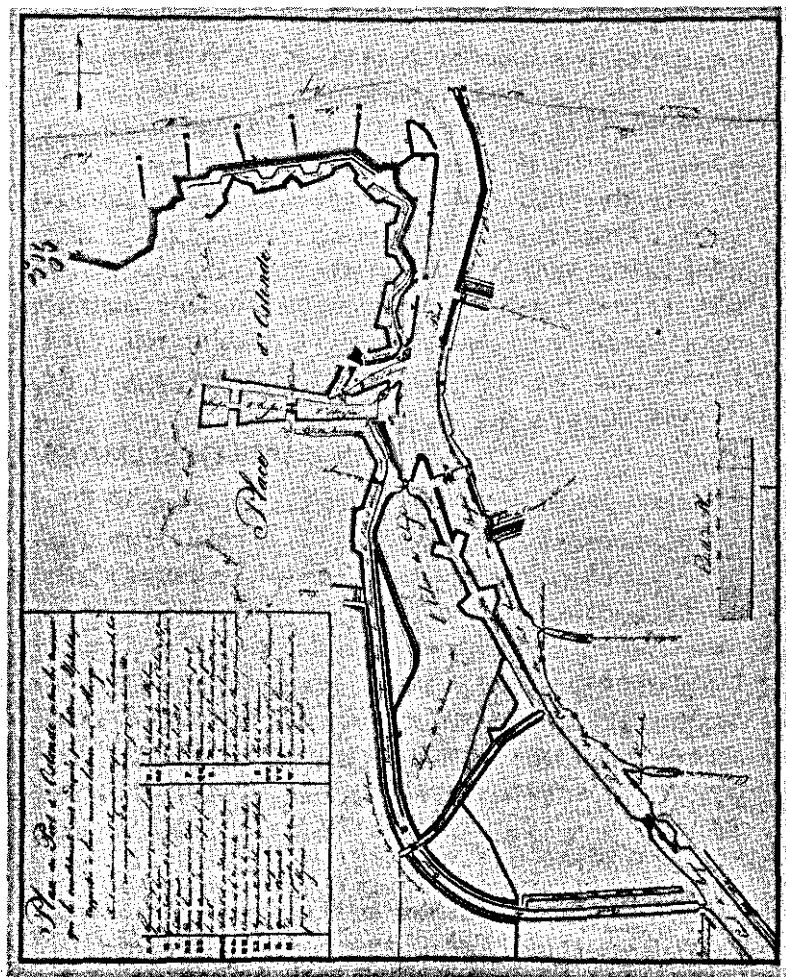
1.

MEMOIRE SUR LE PORT D'OSTENDE, ET NOTICE SUR LA NOMENCLATURE DE SES TRAVAUX, LEUR SITUATION, LE BUT DE LEUR CONSTRUCTION ET L'EFFET QU'ILS DOIVENT PRODUIRE¹².

Présenté à Son Excellence le Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat par l'ingénieur en chef du 11e district.

11. A.R.A. DEN HAAG, *Staatssecretarie*, n° 1206, arrêté n° 68. Par cet arrêté la prise en charge par l'Etat des travaux à la Lys et aux canaux de Gand à Ostende et de Plassendaal était refusée.

12. A.R.A. DEN HAAG, *Waterstaat*, n° 1214/54.



Plan van Oostende (A.R.A. Den Haag, Waterstaat 1813-1830, Nr 1214 / 54).

Pour l'intelligence du présent mémoire, j'ai formé le plan du port, représentant les ouvrages de toute nature qui le constituent avec leur nomenclature rapportée par lettre alphabétique placée à chaque ouvrage.

Le chenal que forme actuellement le port était autrefois une anse de la mer resserrée par des ouvrages défensifs par cette anse. La mer à chaque marée pratiquait bien avant dans les terres une très grande inondation. Le flux et reflux ainsi resserrés dans leur passage creusaient et entretenaient la profondeur du chenal.

Le port était donc alors naturellement constitué :

1^o par le courant de la parée qui pratiquait l'inondation en s'introduisant jusqu'à 1 et ½ lieue au-delà de la ville.

2^o par les ouvrages défensifs des rivages du chenal tendant à empêcher son élargissement qui aurait influé sur sa conservation.

Le Gouvernement avait acquis les propriétés ou avait indemnisé les propriétaires de cet immense bassin d'inondation dont le flux et reflux devait servir au curement et à la conservation du port.

Les jetées et les ouvrages défensifs et de conservation du chenal ont été toujours entretenus par l'Etat.

Le port d'Ostende ainsi heureusement constitué attirait les navires, et la fréquentation du port était d'autant plus grande que le canal de Bruges permettait leur remonte dans le pays.

Dans cet état de choses, ce port et l'inondation de toutes les terres des environs d'Ostende, pratiquée par marée, constituaient la principale défense de cette place forte.

En 1802, l'envasement de ce vaste bassin d'inondation était devenu à tel degré d'élévation qu'à l'exception de quelques criques, la mer dans les grandes vives eaux ne couvrait plus que rarement sa surface, la force du courant dans le port en ayant périodiquement diminué, la mer a fini par y déposer le sable et la vase que jadis elle charriaît au loin et le port étant devenu presque impraticable, le Gouvernement d'alors ordonna l'assèchement des terres et la construction de l'écluse de chasse pour, avec l'écluse de Slijkens, remplacer artificiellement le courant qui autrefois produisait la profondeur du port. Il fit en même temps réparer et rétablir à charge de l'Etat, tous les autres travaux qui constituent le port.

Ce Gouvernement n'ayant pas été longtemps à reconnaître que les moyens artificiels auxquels la conservation du port avait commandé de recourir, privaient la place d'une grande partie de ceux de sa défense naturelle, ordonna et fit commencer la construction d'une grande citadelle aux écluses de Slijkens afin d'y maîtriser les eaux dans l'intérêt de la défense de la place.

Le Gouvernement actuel a incontestablement mieux conçu l'état des choses, par des travaux moins dispendieux, doublement utiles, il a assuré la conservation du port plus efficacement que par ceux faits antérieurement, et ces mêmes ouvrages complètent dans la place les moyens artificiels d'inondation défensive en eau douce à plus d'étendue que la mer permet ordinairement de faire.

Passons à la description, la situation et le but d'utilité de chacun des ouvrages qui constituent le port,

DESCRIPTION, SITUATION ET BUT D'UTILITE.

A.

*GRANDE DIGUE DE MER QUI COUVRE LA VILLE
DU CÔTÉ DU LARGE.*

Elle est construite en sable et en terre forte son talus du côté de la mer (qui est la seule partie de cette digue que le Waterstaat entretient, l'intérieur l'étant par le Génie militaire) à... au-dessus des moyennes vives eaux et 7 aunes 20 de hauteur verticale sur 18 aunes 18 de base ce qui fait un peu moins de 3 de base pour 1 de hauteur. Il est revêtu en pierres sèches.

De tous les ouvrages du port, celui-ci est incontestablement le plus utile. Le sol d'Ostende et celui de tout le pays voisin étant beaucoup au-dessous du niveau des grandes marées, cette ville serait bientôt envahie par la mer si elle n'était abritée par cette digue qui est capable de résister à la violence des tempêtes. Cette barrière si efficacement opposée à l'impétuosité journalière des flots suit la direction de la côte et couvre les fossés de la place.

Ce talus à la mer est dans un parfait état et sa solidité permet d'assurer la conservation par l'ouvrage d'entretien effectué de 4 cantonniers nommés par arrêté du ministre du Waterstaat.

B.

EPIS OU JETEES EN AVANT DE LA GRANDE DIGUE DE MER.

Cinq épis ou jetées figurés sur le plan partent de divers points du pied de la digue et s'avancent en mer dans une direction à peu près perpendiculaire à celle de la digue.

Quatre de ces épis sont composés de charpente à claire voie avec enrochement et perré à leur base. Ils

sont en ruine depuis nombre d'années. Le cinquième a été il y a 10 ans reconstruit en forme de digue à dos d'âne entièrement revêtu en perré comme la digue de mer. Cette jetée est en bon état, son entretien incombe aux quatre cantonniers de la grande digue.

Le but de construction de ces jetées a été de rejeter au large le courant du flux et du reflux qui, par sa direction parallèle à celle de la digue, tend à affouiller le pied et à abaisser le rivage composé d'un sable très fin. Considérant le degré d'élévation que l'estran a acquis et que, dans le cas de prolongement de la jetée d'ouest, leur existence pourrait devenir pour le port plus nuisible qu'utile, nous estimons que la reconstruction de ces jetées n'est plus nécessaire.

C.

JETEE D'OUEST DU PORT.

Cette jetée qui a 165 aunes de longueur développée est composée d'une estacade en charpente à claire voie avec enrochement et perré à sa base. Elle est en ruine, mais si elle était en bon état, elle ne serait presque d'aucune utilité, parce qu'il règne un estran tout le long de son pied, et qu'il ne reste entre cet estran et la jetée d'est qu'une largeur de chenal d'environ 60 aunes de sorte que les bâtiments qui entrent doivent se diriger sur la jetée d'est près de laquelle se trouve la profondeur.

La construction à établir sur ce point est une nouvelle jetée d'ouest prolongée de 250 aunes de longueur en mer jusqu'à la petite rade. Par cette construction et par les moyens de chasses créés à l'intérieur du port on peut espérer d'atteindre le degré d'utilité dont le port d'Ostende paraît susceptible en offrant à son entrée le tirant d'eau nécessaire à des frégates de guerre.

D.

Une digue basse en pierres sèches qui a 510 aunes de longueur fait suite à la jetée ci-dessus et va rejoindre les estacades de l'intérieur du port, tout ce qu'on vient de dire de la jetée d'ouest doit s'appliquer à cette digue dont les matériaux pourraient servir utilement à la construction du rivage qui rétrécirait le port à la suite de la nouvelle jetée d'ouest.

E.

PETITE DIGUE DE MER QUI FAIT FACE SUR LE PORT.

Cette digue est composée de sable et de terre forte revêtue en perré dans sa partie baignée par les vives eaux ordinaires et en gazon dans le partie supérieure. Dans les grosses marées, exposée au vent du nord, elle est susceptible à des dégradations dans son talus supérieur. Sa conservation peut être assurée par un modique entretien.

Cette digue, qui fait suite à la grande digue de mer, couvre les fossés de la place, et établit une communication sur le port en dehors de la ville.

FF.

JETEE D'EST.

Cette jetée à 950 aunes de longueur, elle est composée :

1° D'une estacade en charpente à claire voie, sur laquelle est établi un chemin de halage au niveau des marées ; sur son musoir est établi un fort et, à 165 aunes de son extrémité intérieure, débouchent les fossés des nouvelles fortifications.

2° D'une digue ZZ qui suit l'estacade sur toute sa longueur.

L'estacade et le chemin de halage ont reçu de fortes

consolidations et améliorations. Elle se trouve en parfait état ainsi que le fort établi à son musoir. Le tout peut être conservé tel par un gros entretien.

La digue a une pente vers la mer motivée par celle de l'estran. Le corps de la digue est construit en terre argileuse, garanti par diverses espèces de revêtement, d'autant plus solides les uns que les autres que la portion de digue à défendre est plus avancée en mer, savoir : depuis la basse mer en perré sur 190 aunes de longueur, suivent 250 aunes de longueur entièrement en fascinage, sur le reste de la longueur le talus seul, du côté du port, est fasciné et le surplus est gazonné. Cette digue est en bon état et peut être conservée telle par un gros entretien.

Ces deux ouvrages sont de la plus grande utilité pour le port, l'estacade parce qu'elle sert au halage et à diriger les navires et à l'aqueage de ceux qui ne peuvent, la même marée, atteindre les bassins. Le fort du musoir, par son élévation et par l'éclairage qui y est établi, renseigne l'entrée du port. Il est aussi de grande utilité pour le secours à prêter aux navires courant danger à leur entrée ou sortie.

La digue consolide le pilotage de l'estacade. Elle garantit le rivage du port contre les affouillements des chasses d'écluses et elle soutient le sable de l'estran au derrière qui, sans elle, verseraient dans le port.

GG.

PARTIE DE LA RIVE DROITE A LAQUELLE EST ADOSSEE LA FORTIFICATION DE L'OUVRAGE A COURONNE A L'EST DU PORT.

Sur cette partie de rivage est construit un mur d'enceinte crénelé de la fortification ; à son pied est réservé pour le port un halage neutre des fortifications. Ce halage est garanti dans son talus du port

par revêtement en fascinage et perré qui, après la construction de l'écluse dans le port, demandera une refection totale. Les batardeaux et les traverses des fortifications qui donnent sur cette partie du port sont entretenus par le Génie Militaire.

HH.

*CONTINUATION DE LA RIVE DROITE
JUSQU'AUX BAJOYERS DE LA VIEILLE ECLUSE DE
SLIJKENS.*

Cette partie du rivage est formée par une digue en terre dont le talus inférieur est garanti de fascines et son talus supérieur en gazon. Elle est en bon état et peut être conservée telle par un entretien ordinaire.

Elle couvre le pays contre les inondations de la mer et elle établit le halage du port.

I.

BAJOYERS DES VIEILLES ECLUSES DE SLIJKENS.

Ces murs sont revêtus en pierre de taille de Tournai. Ils sont en bon état de conservation et pourront être tenus tels par un modique entretien.

Elles (sic) servent de quai et de revêtement du rivage.

K.

QUAI EN CHARPENTE

Ce quai reconstruit l'année passée est dans le meilleur état. Il formait jadis une partie du revêtement du sas de l'ancienne écluse. Il sert aujourd'hui à soutenir et à garantir le rivage et à l'aquéage des navires en destination du canal de Bruges.

L.

ANCIEN QUAI EN CHARPENTE.

Il a fait, comme le précédent, partie de l'ancienne écluse de Slijkens et remplit le même but d'utilité.

Il est en ruine complète. La voie publique est compromise au derrière et les éboulements forment des attérissements à son pied, par sa reconstruction, on fera disparaître du port un ouvrage en si mauvais état qu'il fait contraste avec tous les autres ouvrages du port.

M.

DERNIERE PARTIE DE LA RIVE DROITE AVANT LES ECLUSES DE SLIJKENS.

Cette partie est la digue revêtue en fascinages dans sa partie inférieure habituellement baignée par les eaux, et sa partie supérieure en gazons.

Elle est en bon état et peut être conservée telle par un gros entretien.

Ce revêtement sert à conserver le rivage contre les évacuations d'eau et les chasses des écluses de Slijkens.

N.

ECLUSES DE SLIJKENS.

Cette écluse considérable qu'on a avec raison appelée la clef du pays a de tout temps été bien entretenue. Les gros entretiens exécutés dans les dernières années, tant en réparation de sa maçonnerie qu'en reconstruction de ses quais en charpente amont que de celui de toutes ses portes à l'exception de 2 paires ; dans celles des tabliers et bascules de ses ponts-levis permettront de satisfaire à son entretien pendant plusieurs années avec moins de dépense.

Elle établissait seule la navigation des canaux à la mer et à la ville d'Ostende, assurait l'évacuation des eaux du pays et concourrait aux chasses dans le port.

Par la construction des nouveaux ouvrages, son importance aura diminué de beaucoup, mais sa conservation est indispensable en ce qu'elle effectuera l'évacuation des eaux du pays, ou les retiendra quand

celles des wateringues d'un niveau inférieur déchargeant dans le bassin, entre elles et l'écluse, qui se construit dans le port.

OO.

RIVE GAUCHE DU PORT DEPUIS LES NOUVELLES ECLUSES JUSQU'A L'ECLUSE EN CONSTRUCTION DANS LE PORT.

Les talus du port sont revêtus dans les parties inférieures par fascinage et dans leur partie supérieure en gazons, pour conserver ce rivage, sur lequel est établi la route n° 12, contre le courant des chasses de l'écluse de Slijkens, les parties des vieilles estacades du côté du port servant à l'aquéage des navires.

Tous ces ouvrages sont en bon état et peuvent être conservés tels par un gros entretien.

Les 2 lunettes qui y sont établies sont entretenues par le Génie Militaire.

P.

ECLUSE DE CHASSE DU PORT.

Cette écluse, son pont, les portes, les radiers et les abords sont en bon état de conservation et le tout peut être entretenu tel par un entretien ordinaire.

Cet ouvrage utile et un des plus vastes dans son espèce a été construit par le Gouvernement uniquement dans le but de curer le port et d'entretenir sa profondeur. En cas de siège de la place, cet ouvrage sert à la défense 1^o en ce qu'il soutient l'inondation, 2^o les portes permettent un jeu d'eau toujours possible dans le bassin ou dans le port suivant la position de la marée.

Depuis sa construction, d'abord l'enrochement indispensable de son faux radier aval, dans la suite, l'exécution des travaux extraordinaires ont obligé d'ajourner les chasses et souvent pour une suite de

temps. Les observations sur leur effet, tant dans le port qu'au dehors, permettent d'estimer avec assez de certitude que lorsque les nouvelles écluses coopéreront avec elle, le port recevra la profondeur désirée.

SON BASSIN DE RETENUE.

Les digues qui limitent le bassin et couvrent en même temps le pays contre la mer sont en bon état et n'exigent qu'un entretien ordinaire pour les y maintenir. C'est dans son fond qu'on prend les gazon et les terres argileuses si utiles et avantageuses à la réparation et à l'entretien des digues, des canaux et des ouvrages du port.

QQ.

NOUVEAU RIVAGE DU PORT ENTRE L'ECLUSE DE CHASSE ET LE BASSIN DE COMMERCE.

Ce nouveau rivage consiste dans une digue en terre forte et un chemin qui d'un côté sont baignés par le canal de Bruges et de l'autre par les eaux du port. Son talus inférieur est en fascinage et celui supérieur en gazon. Le tout est en bon état et n'exige qu'un entretien ordinaire pour sa conservation.

R.

NOUVELLES ECLUSES CONSTRUITES POUR SEPARER LA MER DU BASSIN DE COMMERCE ET DU CANAL DE BRUGES, PROLONGE JUSQUE DANS OSTENDE.

Ces écluses ont 4 paires de portes busquées et 4 aqueducs, ils renferment entre eux un bassin à faire port : en amont ces écluses se raccordent avec les quais de charpente du bassin de commerce, en aval elles le sont avec des estacades de charpente, d'une part, au port d'échouage, et de l'autre au rivage du port ; à leur conservation en bon état suffira un entretien courant et ordinaire.

Le but de leur construction a été :

1^o d'établir la possibilité de faire port entre la mer, le bassin de commerce et le canal d'Ostende, tout le temps que la marée présente aux navires le tirant d'eau nécessaire à passer sur les buscs de l'écluse ;

2^o pour y effectuer (pendant le barrage et la construction de l'écluse dans le port) le service de la navigation et d'évacuation d'eau qui se faisait à l'écluse de Slijkens.

3^o pour en état de siège, servir à retenir et à manœuvrer dans la place les eaux de l'inondation défensive.

S.

PORT D'ECHOUAGE.

Ce port d'échouage est revêtu d'un côté en maçonnerie de pierre de taille, qui est en bon état. Une partie de sa charpente de garde a été renouvelée, le reste doit encore l'être.

Sa rive opposée est un talus de fascinage, dans sa partie baignée par les eaux, et de gazons dans sa partie supérieure. Pour compléter cette rive, il reste à continuer jusqu'à l'écluse bleue une estacade en charpente à claire voie qui se raccordera avec celle aval des nouvelles écluses.

Ce même port d'échouage sert 1^o de refuge aux bateaux de pêche et à l'échouement des navires avariés.

2^o à la décharge et à la manœuvre des eaux des fossés de la place par l'écluse bleue située à son extrémité intérieure.

Au moyen des constructions ci-dessus le port d'échouage sera en parfait état et il pourra être conservé tel par un modique entretien.

TT.

ESTACADE ET PLANCHERS DE DEBARQUEMENT SUR LE PORT A L'ENTREE DE CELUI D'ECHOUAGE.

Cet ouvrage très vieux a bien besoin d'une reconstruction totale, mais par la raison que si le projet de nouvelle jetée d'ouest et de rétrécissement du port reçoit exécution, il en devrait suivre une modification dans la direction des estacades et planchers, on estime qu'il conviendra de n'y faire en attendant que les grosses réparations nécessaires pour conserver l'utilité d'aquéage et de débarquement aux voyageurs vice-versa entre notre Royaume et celui d'Angleterre.

V.

QUAI DIT DES ESPAGNOLS.

Ce quai en charpente à claire voie est entièrement en ruine et il se trouve presque totalement ensablé, il n'est plus d'aucune utilité, et disparaîtra lorsqu'on effectuera le rétrécissement du port projeté.

W.

NOUVELLE ECLUSE QUI SE CONSTRUIT DANS CE MOMENT DANS LE PORT.

Cette construction a différents buts qui sont : 1^o en temps de siège, elle préviendra la saignée d'eau par les écluses de Slijkens, du Vingerlinck, de Nordheede, et du Vieux Sas.

2^o par le moyen du bassin qui se trouve formé entre elle et les écluses de Slijkens aura lieu à la mer, la navigation, l'évacuation des eaux du canal d'Ostende, et de celles des wateringues.

3^o ce bassin servira aussi de retenue à l'écluse en construction qui fera chasse dans le port.

4° l'écluse établira une communication directe entre les fortifications élevées sur les deux rives du port.

Par cet ouvrage et ceux de prolongement du canal de Bruges dans Ostende et les écluses établies à son embouchure aux bassins de commerce, on a vu réaliser au port d'Ostende, en peu de temps, les améliorations dont il était resté susceptible, en présentant le double avantage qu'à tout événement imprévu les deux communications à la mer peuvent à tout service se servir d'auxiliaire.

BASSINS DE COMMERCE CEDES A LA VILLE.

La ville d'Ostende avait trois bassins à flot qui ne présentaient d'accès entre eux et le port que dans le moment précis de la haute marée.

Par la construction des travaux extraordinaires, ils sont devenus bassins d'eau douce ayant une libre communication avec l'intérieur du pays et une autre à la mer, possible aussi longtemps que la mer présente assez de tirant d'eau sur le busc des écluses.

Le 1er bassin a été totalement dévasé et restauré dans tout son revêtement en charpente et sur le passage du 1er au 2e bassin, a été construit le pont Nassau sur lequel passe la route n° 12.

Fait et rédigé par l'ingénieur en chef du 11ème district du Waterstaat.

Bruges, le 18 novembre 1820

JEAN DE BROCK

Annexe 2

MEMOIRE SUR LE PORT DE NIEUPORT ET NOTICE SUR LA NOMENCLATURE DE SES TRAVAUX, LEUR SITUATION, LE BUT DE LEUR CONSTRUCTION ET L'EFFET QU'ILS DOIVENT PRODUIRE¹³.

Présenté à Son Excellence le Ministre de l'Intérieur et du Waterstaat par l'ingénieur en chef du 11ème district.

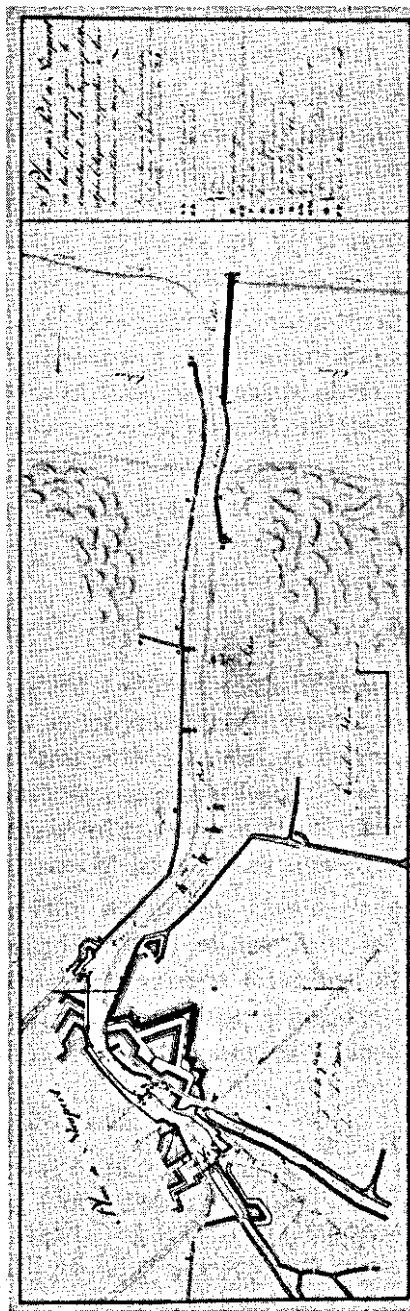
Pour l'intelligence du présent mémoire, j'ai formé le plan du port représentant les ouvrages qui le constituent avec leur nomenclature rapportée par lettre alphabétique placée à chaque ouvrage.

Ce port qui est un long chenal revêtu par des jetées à son extrémité et par des ouvrages défensifs sur les deux rives, n'était d'abord autrement constitué que par le passage du flux et du reflux de la mer, qui, à chaque marée, inondait une partie du terrain dans les environs et au delà de la ville, et par le libre cours à la mer de la rivière l'Yser et de beaucoup d'autres petits canaux.

Dans la suite, l'Yser et les autres canaux y ont été canalisés au moyen de la construction d'écluses, et le flux et reflux a été réduit à l'inondation du Schoor dit Nieuwendamme, dans le principe suivant :

1° Pour pouvoir par des écluses dans la possession de la place, tendre à volonté son inondation défensive, soit par la retenue des eaux douces ou par les eaux de la mer.

2° Pour conjointement avec le flux et reflux de la mer concourir par chasses et déversement du trop plein des canaux à la conservation et à l'amélioration du port.



Plan van Nieuwpoort (A.R.A. Den Haag, Waterstaat 1813-1830, Nr. 1214 / 54).

3^e Pour rendre mieux navigables l'Yser et les autres canaux qui débouchent dans le port.

Tous ces travaux ont toujours fixé l'attention des souverains et ont de tout temps été entretenus par l'Etat.

Le gouvernement actuel en perfectionnant les fortifications de la place de Nieuport a complété par de nouvelles écluses son système d'inondation défensif, non seulement pour l'étendre avec plus de sécurité, mais aussi pour alimenter et conserver l'inondation dans le cas où l'ennemi viendrait à la saigner par les écluses au port de Dunkerque.

Nous allons présenter à Son Excellence la description, la situation et le but d'utilité de chacun des ouvrages qui constituent le port.

AA.

ESTACADE DE LA JETEE D'EST.

Cette estacade à claire voie est composée de pieux liés par des liernes, des contrefiches et des tirants ; sa partie avancée sur 100 aunes et son musoir en mer ont été reconstruits et sont dans le plus parfait état, tout le reste de l'estacade vers l'intérieur, négligé depuis nombre d'années a besoin d'une très grosse réparation.

Elle sert à conserver le port, à le renseigner aux navires, à les guider à leur entrée et sortie, ou pour les aquérir lorsque la marée ne permet point de remonter au quai d'échouage de la ville.

BB.

DIGUE DE LA JETEE D'EST.

Au derrière et dans l'estacade ci-dessus et jusqu'aux schoors est une digue basse à dos d'âne dans une pente motivée par celle de l'estran, elle est

composée d'un noyau de terre glaise entièrement revêtue en fascinage.

Ses parties ZZ et YY qui étaient totalement ruinées ont été reconstruites tout dernièrement. Elles sont dans le meilleur état possible et peuvent être conservées telles par un modique entretien. La partie intermédiaire moins dégradée est provisoirement conservée dans sa direction actuelle par des grosses réparations.

Cette digue, un des ouvrages les plus utiles du port, consolide l'estacade, elle soutient le sable de l'estran contre son dévasement dans le chenal et constitue la rive droite du port dans sa partie la plus avancée en mer.

CC.

RESTE DE LA RIVE DROITE JUSQU'A L'ECLUSE DE BRUGES DANS L'INTERIEUR DU PORT.

Un schoor, quatre épis et une digue constituent cette rive droite.

Les épis composés d'un noyau en terre glaise assis sur enrochement et revêtus de fascinages sont en bon état, et peuvent être conservés tels par un gros entretien ; ils maintiennent la direction du port.

La digue revêtue en gazon, couvre le pays et les ouvrages des fortifications contre la mer, en même temps qu'elle établit en partie le halage du port.

Elle n'exige presque point d'entretien.

D.

ECLUSE DE BRUGES.

Cette écluse est à quatre paires de portes busquées qui renferment entre elles un bassin pour faire port. Elle est traversée par un pont tournant de piétons, pour les communications de l'écluse et des ouvrages

de fortification. Tous les murs sont parementés en pierre de taille ; à l'amont et à l'aval existent des quais de charpente pour soutenir les rivages et guider la manoeuvre de port.

Cette écluse a reçu d'assez fortes réparations dans sa maçonnerie, pour la mettre tout à fait en bon état, il y reste à renouveler.

Elle sépare la mer des eaux du pays, établit la navigation entre le port et les divers canaux qui y débouchent, sert à l'évacuation des eaux du pays, et en temps de siège de la place, elle soutient ou étend l'inondation défensive au nord de la place.

Ecluse de Nieuwendamme ; située au fond de la crique, elle est à deux passages ; retenait la mer et concourrait à l'évacuation des eaux de l'Yser.

Elle est en bon état et ne servira plus qu'à l'évacuation des eaux de Vladsloo et à soutenir les eaux du bassin de retenue, quand la nouvelle écluse de chasse en construction à l'embouchure de la crique manoeuvrera sur le port.

EE.

RIVAGE DU PORT ENTRE L'ECLUSE DE BRUGES ET L'ECLUSE DE CHASSE EN CONSTRUCTION.

Son talus du port est revêtu en fascinages dans sa partie inférieure, et en gazon dans celle supérieure afin de garantir contre la mer la route n° 1 établie sur elle, le pays, et les ouvrages défensifs.

- Elle est en bon état et peut être conservée telle par un modique entretien.

F.

ECLUSE DE CHASSE EN CONSTRUCTION A L'EMBOUCHURE DE LA CRIQUE DE NIEUWENDAMME.

Cet ouvrage fait partie de ceux arrêtés par procès

verbal du 8 mars 1818 de la commission mixte nommée par les Départements de la Guerre et du Waterstaat.

Elle est à deux passages de 5 aunes d'ouverture chacun avec deux portes de chasse et de flot, et d'un pont dormant de traversée.

Elle est destinée à remplacer par les chasses le courant du flux et reflux qu'occasionnerait en vives eaux l'inondation des schoors et des criques de Nieuwendamme, et à tenir ces schoors inondés pendant le siège de la place.

Cette écluse après son achèvement sera remise au département du Waterstaat.

G.

ECLUSE D'YPRES.

Cette écluse est à 4 paires de portes qui renferment entre elles l'espace nécessaire aux ports de la navigation. Des acqueducs sont pratiqués dans les murs avec le jour dans l'écluse. Elle est traversée d'un pont de pied pour la manoeuvre de l'écluse et la communication aux fortifications. Ses murs sont parementés en pierre de taille ; à l'amont et à l'aval existent des quais de charpente pour soutenir les rivages et guider les manoeuvres de port. La maçonnerie est en bon état, des paires de portes et leurs manoeuvres sont à reconstruire.

Elle sépare la mer des eaux du pays, établit la navigation entre le port et les divers canaux qui y débouchent, sert à l'évacuation des eaux du pays et, en temps de siège de la place, elle soutient ou étend l'inondation défensive au sud et à l'ouest de la place.

Son pont de piéton va être élargi pour servir à la fois à la route n° 1 et à la communication du village de Saint Georges avec les terres au nord de l'Yser.

H.

NOUVELLE ECLUSE DE FURNES.

Cette écluse qui a neuf aunes de largeur est à 4 paires de portes busquées et à pont tournant.

Elle est destinée à établir la navigation du canal de Furnes par sa branche qui contourne la place à l'orient, et, en temps de siège, à compléter l'inondation défensive au sud et à l'ouest de la place, après sa construction qui est au point d'être achevée, elle sera remise au département du Waterstaat.

II.

PARTIE DE LA RIVE OUEST JUSQU'AU GRAND PONT SUR LE CHENAL.

Sur toute cette partie bordée par les fortifications, il n'existe point de halage ou d'aquéage, l'entretien en incombe entièrement au Génie Militaire.

K.

GRAND PONT SUR LE CHENAL.

Ce pont en charpente composé d'une partie dormante et d'un pont tournant a été totalement reconstruit il y a peu d'années, il est en parfait état, et peut être conservé tel pour longtemps par un entretien ordinaire.

Il était d'un entretien dispendieux en ce qu'il rétablissait l'unique communication entre la ville, la rive droite du port, et les fortifications et le pays au nord des canaux. Par la construction des nouveaux ouvrages au fond du port, on obtiendra une communication auxiliaire.

LL.

QUAI D'ECHOUAGE.

Ce quai est en charpente sur 300 aunes de longueur. Il est en bon état, et peut être conservé tel par

un gros entretien.

Il forme le seul aquéage sûr qui existe dans l'intérieur du port de Nieuport et sert au déchargement ; il garantit le rivage et la ville contre la mer.

MM.

RIVE GAUCHE DU PORT JUSQU'A L'ECLUSE DE FURNES.

Elle forme le glacis des fortifications qu'elle couvre contre la mer, et sert au halage du port, elle est entretenue par le Génie Militaire.

N.

ECLUSE DE FURNES.

Cette écluse est à quatre paires de portes busquées renfermant entre elles l'espace nécessaire à faire port. Elle est traversée par un pont tournant ordinaire, ses murs sont parementés en pierre de taille ; à l'aval et à l'amont existent des quais et estacades de charpente qui soutiennent et garantissent le rivage contre l'évacuation des eaux et guident les bateaux.

Cette écluse a été complètement restaurée dans sa maçonnerie, sa mise en parfait état exige encore le renouvellement de paires de portes busquées.

Elle établit la navigation entre le canal de Furnes, le port et les autres canaux qui y débouchent, fait l'évacuation des eaux du pays, et, en temps de siège, effectue l'inondation défensive à l'ouest de la place.

Par la construction de la nouvelle écluse de Furnes, en ce port, la dernière reste destinée à l'évacuation seule des eaux du pays et à coopérer à l'inondation de la place.

Les ouvrages des fortifications qui l'enveloppent sont entretenus dans leurs parties en saillies sur le port, par le Génie Militaire.

OO.

RIVE GAUCHE JUSQU'A L'ESTRAN.

Ce rivage est composé d'une digue sablonneuse et en terre forte, revêtue en gazon ; les parties les plus exposées de son talus, sont garnies de fascines, dans leur partie inférieure, vers son extrémité ouest, sont 2 épis construits comme ceux de la rive droite.

Sa partie entre l'écluse de Furnes et le 1er épis, était autrefois établie dans des directions couvertes à la place. Le Génie Militaire en a fait la rectification dans l'intérêt de la place.

Elle est en fort bon état, ainsi que les deux épis.

Cette digue tout en constituant le halage du port couvre les terres contre l'inondation de la mer, et les épis défendent son talus et maintiennent la direction du port.

PP.

JETÉE D'OUEST.

Cette jetée qui à 2.000 aunes de longueur est une digue basse qui longe le port, et à l'extrémité de laquelle sont placés quelques pieux.

La digue est totalement en ruine ; à peine en découvre-t-on les traces, ce qui permet aux sables de l'estran de franchir dans le port sans le moindre obstacle, où ils causent les principaux atterrissements que le port éprouve. La partie d'estacade est fortement ensablée.

La reconstruction totale de cet ouvrage est un des moyens le plus urgent pour conserver le port de Nieuport.

Fait et rédigé par l'ingénieur en chef du 11ème district du Waterstaat.

Bruges, le 18 novembre 1820
JEAN DE BROCK

Annexe 3

ARRÊTÉ ROYAL FIXANT LES QUOTES PARTS
RESPECTIVES DE L'ETAT, DE LA PROVINCE ET
DES VILLES DANS L'ENTRETIEN ET LES TRAVAUX
DES PORTS D'OSTENDE ET DE NIEUPORT.

BRUXELLES, 5 JUIN 1821¹⁴.

6 Juni 1821

N° 68

Wij Willem, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot-Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Op de Rapporten van Onzen Minister van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat van den 17 february n° 17 W., en van den 3 Maart daar aanvolgende N° 24 W. Het eerste uitgebragt, op twee arresten van de Staten van Westvlaanderen, houdende het eene, hunleider verzoek, om het voorstel door Gedeputeerde Staten, tot het heffen van additionele centen voor de kosten der werken, aan de wegen gedaan, als niet ingekomen te beschouwen en het andere, algemeene bezwaren, met opzigt tot het dragen van de kosten, die voor de overgegevene Waterstaats werken vereischt worden, en verzoek dat in die bezwaren, op de in het adres aangegeven wijze mag worden voorzien.

Het tweede, betrekkelijk de door de Gedeputeerde Staten van de Provincie Westvlaanderen, ingezonden en geappuieerde reclamatien van de steden Ostende en Nieupoort tegen het brengen te haren laste van het onderhoud der havenwerken aldaar, waarin zij, ingevolge bepaling van het 9e artikel van Ons Besluit van den 17e December 1819. N° 1, zouden moeten voorzien.

14. A.R.A., DEN HAAG, Staatssecretarie, n° 1206.

Gezien de nadere rapporten van Onzen voornoemden Minister vanden 18 April dezes jaars N°23 W en van den 4 Juny daar aanvolgende N° 3 W.

Gezien de adviesen van de Staats commissaris benoemd bij ons secreet besluit van 1 Augustus 1818 LTT.

Gezien de lijst N° 2 gevoegd bij ons gemeld besluit, waar op de werken behoorende tot de havens van Ostende en Nieupoort, vermeld zijn, welke dien te gevolge, aan de Provincie worden overgegeven.

Gelet op het laatste gedeelte van het hierboven vermelde 9e artikel des besluits van den 17e December 1819 N° 1 waarbij, van de daar in vervatte beschikking, krachtens welke de havenwerken enz. ten laste komen van de steden en plaatsen, alwaar zij gelegen zijn, ook nog zoodanige andere werken van meer algemeen belang zijn uitgezonderd, als wij na der zouden mogen aanwijzen.

En in aanmerking nemende ; dat het beginsel, waar op het besluit van den 17 December 1819 N° 1 gegrond is, grootendeels buiten toepassing zoude worden gesteld, bij aldien ingevolge der staten verlangen de rivier de Leye benevens de kanalen van Gent naar Ostende, en van Plasschendaele naar Duinkerken, met de daar op aanwezige werken, wederom ten laste van het Rijk zouden worden overgenomen.

Dat de havenwerken van Ostende en Nieupoort met de waterkeeringen, daaraan onderhoorig, in een zeer nauw verband staan met 's Rijks vesting werken aldaar, zoo wel als met de beveiliging van eene groote en aanzienlijke uitgestrektheid lands en aan meer dan eene provincie tegen overstroomingen en andere onheilen ; dat overzulks 's Rijks algemeene belangen de meest onmiddellijke zorg voor het behoud der gemelde werken op eene gebiedende wijze vorderen en dat er alzoo termen

voorhanden zijn om op de meergemelde werken toepas-
selijk te maken. De aan ons voorbehoudene uitzondering
bij Art. 9 van ons besluit van 17 december 1819 N° 1.

Hebben goed gevonden en verstaan 1° te difficulteren,
in het door de staten van Westvlaanderen aan ons
medegedeeld verlangen, om de rivier de *Leye*, benevens
de kanalen van *Gent* naar *Ostende* en van *Plasschendaele*
naar *Duinkerken*, wederom ten bezwaar van de Alge-
meene Schatkist, overtenemen, wordende mits dien ten
opzige van het onderhoud en de bekostiging der aldaar
aanwezige werken, gepersisteerd, bij de bepalingen in
ons besluit vanden 17e December 1819 N° 1 gemaakt.

2° te bepalen : Dat van de havens en andere daar
toe betrekkelijke werken te *Ostende*, geheel of ge-
deeltelijk wederom door het Rijk zullen worden on-
derhouden.

- A. De groote zeedijk langs de stad.
- B. De steenenhoofden voor den evengemelden zee-
dijk gelegen.
- C. Het westerhavenhoofd.
- D. De lage steenenvandam op het evengemelde
hoofd volgende.
- E. De kleine zeedijk, gelegen langs de buitenhaven.
- F. Het oosterhavenhoofd, ende daar toe behorende
zeedijk.
- G. De overwerken, gelegen binnenwaards van het
zooevengemelde havenhoofd.
- H. De aardendijk tot deze oeverwerken behoorende,
en zulks van het zeeeinde der westerhavenhoof-
den tot aan de nieuwgebouwd wordende, en hier
na te vermelden voorsluis, met uitzondering van
het zoogenaamde stranddok in het onderhoud
van welker beschoeying door de stad zal moeten

worden voorzien.

- J. De groote spuisluis, met derzelver bedijkte spuikom.
 - K. De aardendijk tusschen haven en het verlengde Brugsche kanaal.
 - L. De nieuw gebouwd wordende voorssluis in de haven, binnen de fortificatiën. Alle welke opgemelde werken, behoudens de hiervoren sub H gemaakte uitzondering, uitsluitend door het Rijk, zullen worden bekostigd.
 - M. De Slijckensche sluizen.
 - N. De zijmuren van de oude Slijckensche sluis.
 - O. De houten kaai beschoeying daar toe behoorende.
 - P. De beschoeying van den binnenvleugel dier sluis.
 - G. De oeverwerken van den regter buiten vleugel der zelve.
- Alle welke opgemelde werken zullen worden beheerd, door het Departement van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat en bij vervolg worden bekostigd, voor de helft door 's Rijks Schatkist en voor de wederhelft voor de Provincie Westvlaanderen.
- R. De nieuwe werken, welke in 1818 en 1819, in, en bij Ostende zijn daargesteld en bestaande in de verlenging van het Brugsche Kanaal door het koophandels dok aldaar, welke als tot het gemelde kanaal behoordende, ten laste van de Provincie zullen blijven met uitzondering van de groote nieuwe schutsluis, aan den ingang van het groote koophandels dok van Ostende, die door het Departement van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat bij voortdureng zal worden beheerd, doch waarvan de onderhouds kosten gezamelijk door het Rijk en de stad Ostende, ieder voor de helft, zullen gedragen worden, voor zooverre die kos-

ten, de jaarlijksche opbrengst van het doorwaart geld, aan die sluis geheven wordende, zullen te bovengaan.

Dat de kosten van het onderhoud der havenwerken van Nieuwpoort met de daar toe betrekkelijke dijken, sluizen en kaayen, in het vervolg zullen komen, voor een derde gedeelte ten laste der Provincie Westvlaanderen, en voor het overige door 's Rijks Schatkist zullen bestreden worden.

Onze Minister van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat is belast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit, waarvan een afschrift zal worden gezonden aan onzen Minister van Financien, aan de Algemeene Rekenkamer en aan de Staats Commissie, benoemd bij Ons secreet besluit vanden 1 Augustus 1818 L^a TT, tot informatie.

Brussel, den 6 Juny 1821

(s) Willem

(s) J.G. de Mey de Streefkerk¹⁵.

15. Secrétaire d'Etat.