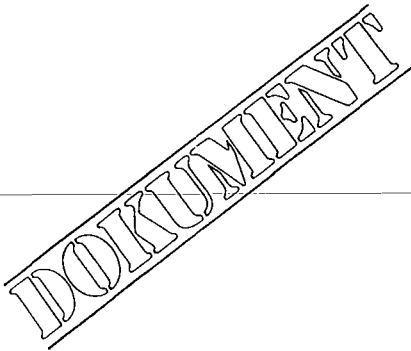


HONDERDVIJFTIG JAAR KANAAL GENT-TERNEUZEN.



Op 18 november 1827 werd in de toen nog «Vereenigde Nederlanden» op een grootse wijze feest gevierd : het kanaal van «Neuzen naar Gent» werd op die dag feestelijk opengesteld. In die honderdvijftig jaar speelde dit kanaal een rol van onmeetbare betekenis in de economische en sociale geschiedenis van de achteraf gescheiden Nederlanden, nl. België en Nederland.

«Equipe» vond het dan ook passend de geschiedenis van dit Kanaal, waarvan het Ministerie van Openbare Werken beheerder is, even nader te belichten. Wegens plaatsgebrek wordt in deze bijdrage enkel de geschiedenis van het kanaal en zijn tracé beschreven zonder het belangrijke sluitstuk ervan, nl. de haven van Gent, hier in detail bij te betrekken.

DE SASSE VAART

In het gemeenschappelijk historie-verhaal der vier kanaalgemeenten nl. Gent, Zelzate, Sas-van-Gent en Terneuzen, dat zich nu al over een tijdspanne van 150 jaar uitstrekt, speelt Gent ongetwijfeld de hoofdrol. Het kanaal van 1827 was immers het resultaat en tevens de bekroning van het eeuwenlange streven van de stad om een volwaardige verbinding te bezitten met de zee.

Al in de 13de eeuw zochten de Gentenaars door het graven van de Lieve een verbinding met de bloeiende Zwinsteden Damme en Brugge. Toen in de 16de eeuw het economisch zwaartepunt van het Zwin naar de Westerschelde en Antwerpen had verplaatst, werd in die richting de Sasse Vaart gegraven, de verre voorloper van het huidige kanaal naar Terneuzen. Al in de 16de eeuw liet zich in Gent de noodzaak van een nieuwe verbinding met de zee gevoelen. Het lag voor de hand dat men die ging zoeken in de richting van het nieuwe internationale handelscentrum : de Westerschelde, die met Antwerpen en met de rede van Walcheren juist in dit tijdperk de voornaamste commerciële slagader was van West-Europa. Met een nieuwe scheepvaartverbinding hoopte Gent zich bij dit economische complex te kunnen aansluiten. Een diepe Scheldetong, de Papegeule (later Sasse Gat genoemd), had zich ver landinwaarts in de richting van Gent ontwikkeld. Van Gent tot Zelzate had men slechts bestaande grachten en waterloopjes te verdiepen en te verbreden. Eens te Zelzate lag de Papegeule vlakbij.

Reeds in 1545 tekende landmeter Frans van de Velde in die zin een kanaalplan. Op 26 mei 1547 verleende Keizer Karel V de toestemming om het gedeelte van de Sasse Vaart te graven tussen Rodenhuize en de zeedijk van de Braakman. Men zette zuik een spoed achter de werken dat de Nieuwe Vaert tegen het eind van 1550 reeds bevaarbaar was. Later, in 1564-1565, werd ook het gedeelte van de Schipgracht tussen Gent en Rodenhuize uitgediept.

Het ontworpen kanaal eindigde bij de versterkte Landdijk, die als waterkering langs de Braakman was aangelegd van Ede bij Aardenburg over Sint-Laureins, Bentille, Boekhoute, Westdorpe en Axel naar Terneuzen.

De Gentenaars maakten handig gebruik van het bezoek van Keizer Karel in juli 1549, om hem de toestemming te vragen voor het doorsteken van de Landdijk en het bouwen van een schutsluis. Karel V liet zich niet beïnvloeden door de uit concurrentievrees geuite bezwaren van Antwerpen. Hij gaf op 13 december 1549 de toelating om de Landdijk, die over het bewuste gedeelte beter bekend was als Joos Hamerlinckdijk, te doorsteken en er de nodige sluizen, kaaien en havendammen aan te leggen.

Op 29 augustus 1551 legde de Gentse voorschepen Antoine de Baenst de eerste steen van de Zoute Spey, het sluishoofd naar de Braakman. Wegens voortdurend treuzelen en ook het nijpend geldgebrek, had de eerste steenlegging van de Zoete Spey, vlakbij de Landdijk langs de kant van het zoutloze Sasse Vaartwater, eerst tien jaar later plaats, op 8 mei 1561. Aan de beide sluishoofden bouwde men van 1551 tot 1563. Op 4 april 1563 konden het voltooide sas en de aansluitende vaart feestelijk worden geopend. Een haringschuit komende uit Dordrecht, met als schipper Pieter Jacobsz Soetemelck uit Lekkerkerk, voer als eerste boot door de sluishoofden en de Sasse Vaart rechtstreeks tot in Gent. Die dag betekende meteen de officiële geboorte van de nederzetting Sas van Gent.

Op 1 juli 1564 stortten de verlaatgaten van het zoute spui in. Het kunstwerk werd volledig afgebroken en 85 m dichter landwaarts werd een nieuw buitensluishoofd gebouwd. Het was helemaal voltooid voor de plechtige openstelling op 29 juli 1567.



De brug over de Sasse Vaart te Meulestede in 1789.
Gravure door Trachez, Gent, Stadsarchief.

Het is duidelijk dat de Sasse Vaart, met een diepte van slechts 1,30 tot 1,60 m en een gemiddelde bodembreedte van 15 tot 19 m geen echt zeekanaal was, zelfs niet volgens 16de-eeuwse normen. Toch was het economisch belang ervan niet onaanzienlijk.

In Gent zelf stond de Sasse Vaart rechtstreeks in verbinding met de Leie en de haven van de Graslei via de Schipgracht. In 1645 werd de Blaisantvest verbreed en verdiept, zodat er eveneens een verbinding was met de Lieve. De Lievekaai werd aldus een binnenhaven, waarvan de kom in 1611 werd gegraven.

Het hele kanaal, met inbegrip van de jaagpaden, de nederzetting Sas van Gent, de sluizen en de strekdijken, was integraal eigendom van de stad Gent.

De Sasse Vaart heeft aan Gent geen loon naar werk geboden. Oorzaak daarvan was de Tachtigjarige Oorlog,

die in ruime mate aan de strategisch en kommercieel belangrijke Westerschelde werd uitgevochten. Op 21 mei 1572, anderhalve maand na de inneming van Den Briel, kwamen watergeuzen uit Vlissingen de huizen en sluizen van het Sas in brand steken.

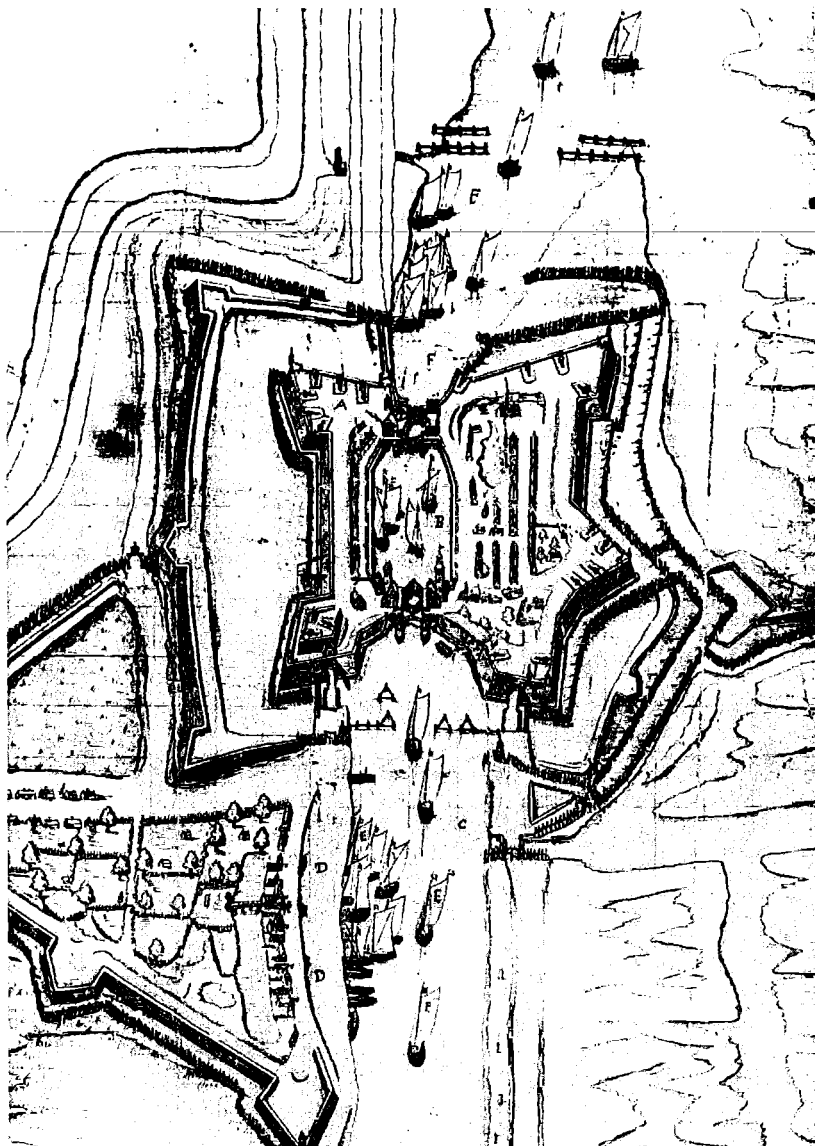
Vijf jaar duurden de herstellingswerkzaamheden. Al in 1578 werd met de aanleg van de eerste vestingwerken begonnen. De Spanjaarden die zich in 1583 opnieuw meester maakten van Sas van Gent, gingen de bouw van de vesting voltooien en legden bovendien een hele reeks grote en kleine versterkingen aan op de oostzijde van de Sasse Vaart, met als belangrijke sterkten het fort van Rodenhuijze en dit van Sint-Antonius te Zelzate. In 1644 volgde dan de verovering van het Sas door Frederik Hendrik, waarna de fortifikatiën daar andermaal werden versterkt en uitgebreid. De vesting was enige malen het trefpunt van gevechtshandelingen. De Fransen namen het stadje in 1747 na een beleg van bijna twee jaar in bezit.

SAS VAN GENT in 1633.

(Tekening op papier)

Leiden universiteitsbibliotheek.

Sas van Gent is in 1633 reeds tot een vesting omgebouwd, volledig omringd met een houten palissade. Bemerkt de sluisconstructies, het stadhuisje en de kerk. Er is duidelijk een intense trafiek op de Sasse Vaart.



Tegen het einde van de 18de eeuw werd, mede ten gevolge van de inpolderingen van het Braakmangebied, de Sasse Vaart steeds minder bruikbaar, zodat hij geleidelijk ging verworden tot een erg verwaarloosde, slijkerige geul. Eerst na de hereniging van Zuid en Noord in 1815 kwam de vaarweg weer aan de orde.

HET KANAAL VAN TERNEUZEN.

In 1817 werden plannen gemaakt om de oude Sasse Vaart te hergraven en vanuit Sas van Gent in rechte verlenging door te trekken naar de Margarethapolder aan de Westerschelde, zowat 4 km ten oosten van Terneuzen.

Op 19 augustus 1822 kregen de hoofdingenieurs Pieter van Diggelen en Jan-Felix Noël, belast met de directie van de Waterstaat respectievelijk in het voormalige Staats-Vlaanderen en in Oost-Vlaanderen, opdracht een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden van de doortrekking van de bestaande Sasse Vaart naar Terneuzen. Men kwam toen tot het huidige tracé, dat volgens het koninklijk besluit van 1823 zowel voor de afwatering als voor de scheepvaart zou dienen, met dien verstande dat «gansch het kanaal voor den toegang der zeeschepen tot aan Gent bevaarbaar zal worden gemaakt».

Een eerste pand, 21.360 m lang van Gent tot Sas van Gent, zou grotendeels gegraven worden in de oude bedding van de Sasse Vaart. Dit deel kreeg een konstante diepte van 4,40 m

onder het navigatiepeil, zou 23 tot 25 m breed zijn aan de waterspiegel en 10 m breed op de bodem.

Het vak Sas van Gent-Terneuzen, 12.736 m lang, werd getrokken in een schorregebied langs de Braakmaninham, het Sasse Gat (de oude Papegeule) en doorheen het Axelse Gat.

Vóór Terneuzen werd de vaargeul in twee armen gesplitst die ongeveer de vorm van een ruit kregen en Terneuzen zelf met zijn oude vestingen insloten. De voornaamste geul, in het verlengde van het kanaal, eindigde op de Westsluis. De oostelijke arm liep uit op een kleinere sluis, die voornamelijk voor de afwatering zou gebruikt worden. Van Sas van Gent tot Terneuzen bedroeg de bodemhelling 1,20 m en de bodemwijdte 20 m.

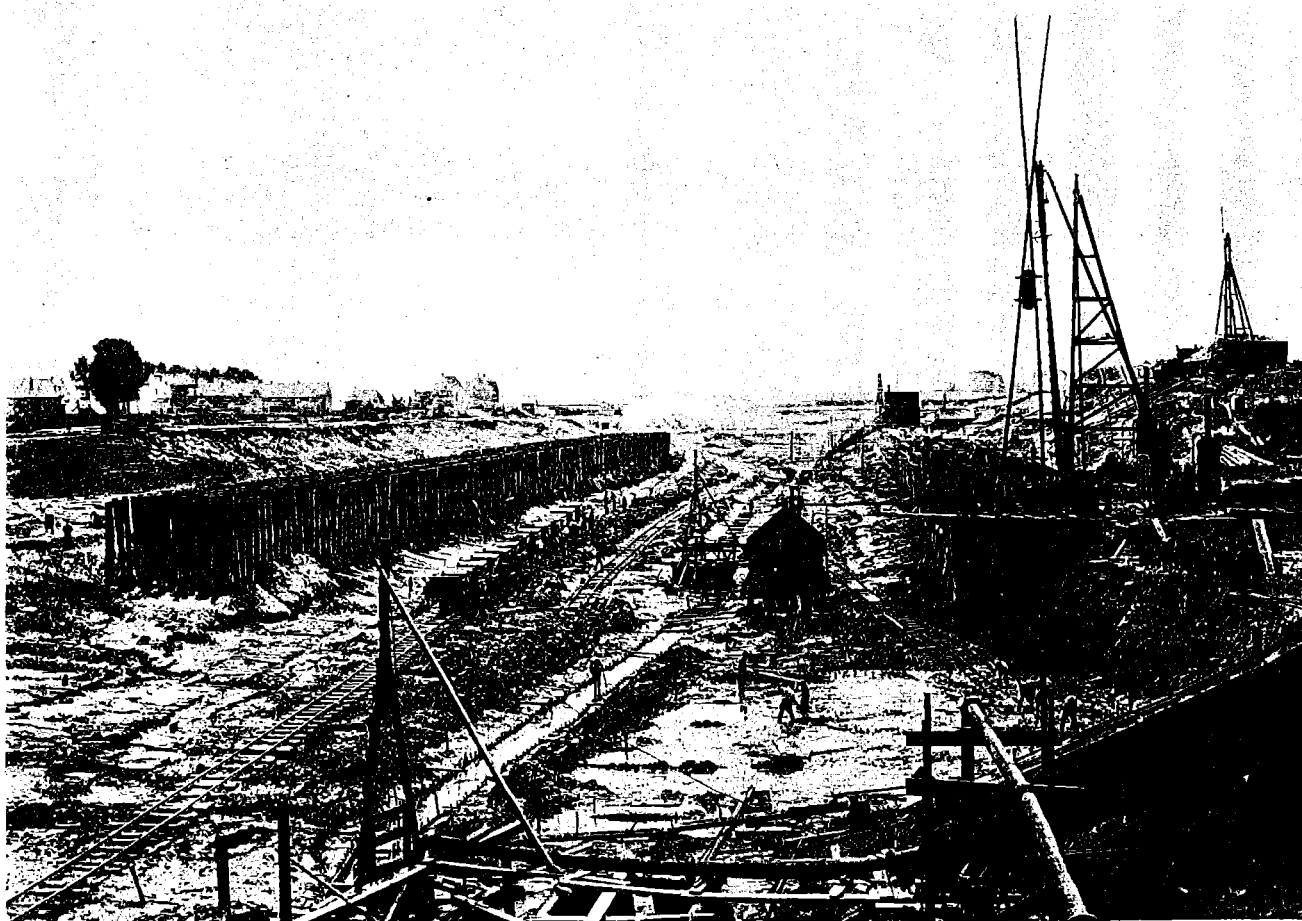
Het laatste vak behelsde de beide kanaalarmen te Terneuzen, vanaf de buitenhoofden van de schutsluizen tot hun punt van samenkomst in een havengeul aan de Westerschelde. Hier zou de bodem- en vaardiepte natuurlijk afhankelijk zijn van de getijden.

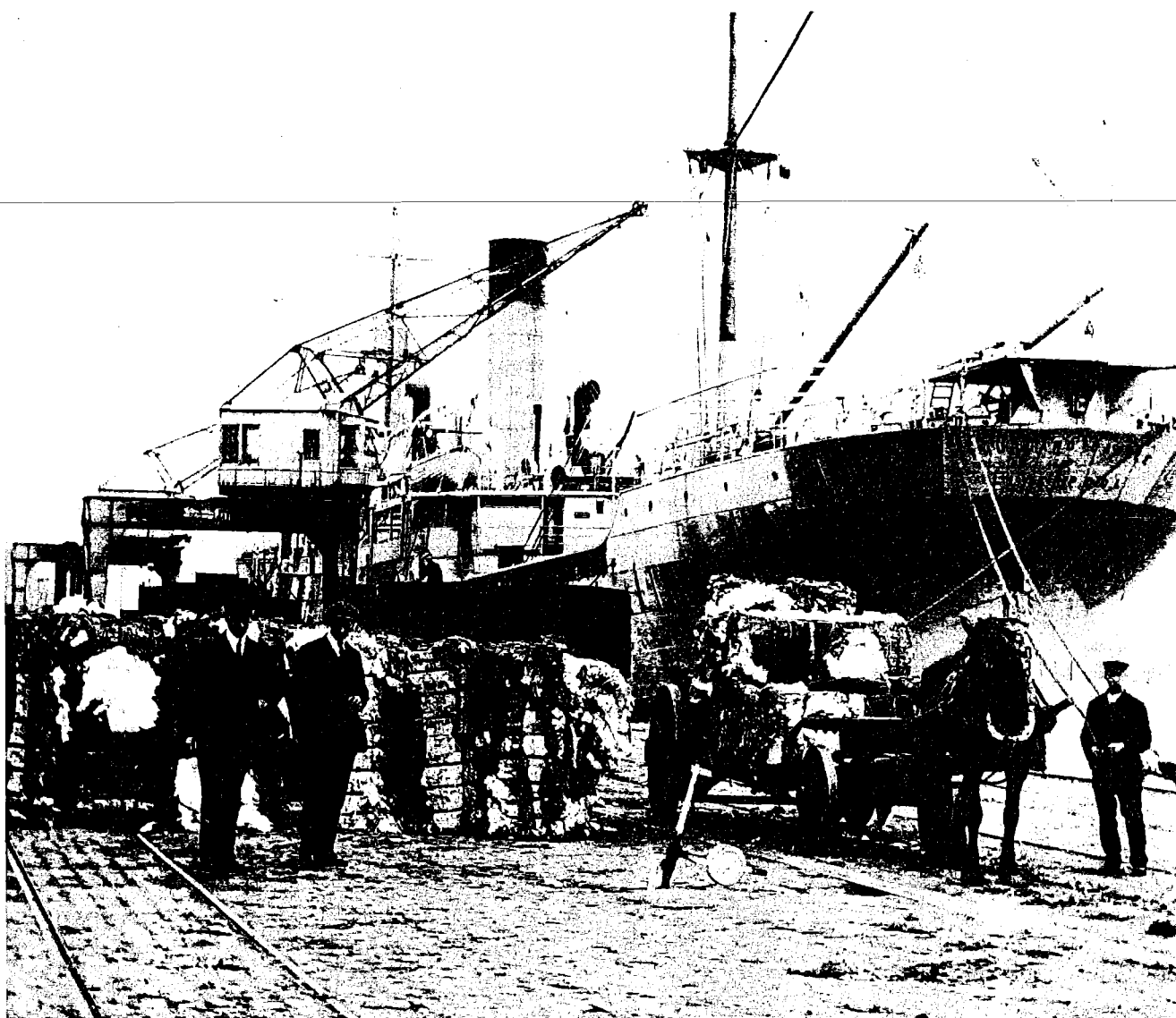
De belangrijkste kunstwerken op het kanaal waren de dubbele houten draai-
bruggen te Meulestede, Langerbrugge, Zelzate, Sas van Gent, Sluiskil en over de oostelijke kanaalarm te Terneuzen, elk met een doorvaartwijdte van 12 m. In Sas van Gent werden de oude speyen aangepast aan de nieuwe afmetingen van de vaart, zodat het sas een doorvaartbreedte kreeg van 12 m tussen de sluishoofden en een lengte van 87 m. De Oostsluis, werd uitgevoerd op 90 m lengte en 12 m breedte. Tenslotte werden nog kleinere schutsluizen gebouwd te Rodenhuize aan de monding van de Moervaart, en te Sluiskil aan het Axelse Gat, met het oog op een nog aan te leggen zijkanaal naar Axel en Hulst.

Met dit alles rekende men erop dat vaartuigen met een diepgang van 4,50 m Sas van Gent zouden kunnen bereiken, terwijl het traject naar Gent ten allen tijde geschikt zou zijn voor schepen tot 2,45 m diep. Gent zou uit die nieuwe scheepvaartmogelijkheden het meeste voordeel halen en moest dan ook instaan voor 2/5 van de gezamenlijke kosten.

Na de aanbesteding op 24 januari 1825 kon op 1 mei daaropvolgend met de werken worden begonnen. Ze verliepen zo voorspoedig dat het nieuwe kanaal op 18 november 1827, verjaardag van koningin Wilhelmina, voor de scheepvaart kon worden opgesteld.

Bouwen van de sluis te Sas van Gent.
Gift Baron Guy d'Udekem d'Acoz.





DE EERSTE EN DE TWEEDE VER- RUIMING : NAAR 10.000 TON.

Na reeds een halve eeuw beantwoordde het kanaal niet langer aan de gewijzigde eisen van de scheepvaart.

Het hele kanaal werd tussen 1874 en 1882 in België en tussen 1882 en 1885 op Nederlands grondgebied verdiept en verbreed volgens de nieuwe afmetingen van 17 m op de bodem, 57 m op de waterlijn en 68 m van wal tot wal, met een diepgang van 6,50 m. Tussen Sluiskil en Terneuzen waren de afmetingen reeds groot genoeg, zodat over die lengte geen verbreding en verdieping hoefde te gebeuren. In Langerbrugge, Rodenhuijze, Rieme en Zelzate werden hinderlijke bochten afgesneden. Graafmachines, gebruikt in de Donau en

baggermolens toegepast bij het graven van het Suezkanaal, werden voor de werken ingezet. In Sas van Gent diende in de nieuwe, meer oostelijk gelegen kanaalarm een nieuwe schutsluis te worden gebouwd (12 m breed, 110 m lang), die op 1 september 1885 voor het verkeer opengesteld werd. Ook alle bruggen werden opnieuw gebouwd, nu met een doorvaarwijdte van 17 m : de draaibrug over de nieuwe kanaalarm te Sas van Gent, de spoor- en wegbrug te Zelzate, de wegbrug te Terdonk, de wegbrug te Langerbrugge, de weg- en de spoorwegbrug te Meulestede.

De «Thurland Castle» was het eerste stoomschip dat na de ingebruikneming van de nieuwe zeelsluis te Terneuzen op 1 oktober 1908 het kanaal opvoer tot in Gent. Dit schip van 6.100 ton kwam, geladen met katoen uit Galveston in Texas, en opende meteen de regelmatige verbinding tussen Texas en Gent.

Gent, Stadsarchief.

De zeevaart op Gent nam in belangrijke mate toe. Zo werden in 1884 door de sluizen te Sas van Gent 1.598 zeeschepen geschut met een bruto-inhoud van zowat 1,4 miljoen ton. In 1889 bedroeg het aantal 1.770 met een bruto-inhoud van 2,5 miljoen ton en in het jaar 1894 telde men er 1.874 schepen met een inhoud van ruim 3 miljoen ton. De gemiddelde tonnemaat van alle schepen die de Gentse dokken binnenvoeren steeg van 320 ton in 1884 tot 566 ton in 1894.

Deze steeds toenemende afmetingen der zeeschepen, de geleidelijke vervanging ook van zeilschepen door veel grotere stoomschepen, deden spoedig gevoelen dat Gent op de duur niet in staat zou zijn om met het bestaand kanaal zijn konkurrentiepositie te handhaven. Aangezien de diepteligging van de buitenslagdorpel van de grote sluis te Terneuzen bij dode getijden het schutten van schepen met grote diepgang belette, werd door Gent op nieuwe verbetering aangedrongen.

De resultaten van de Belgisch-Nederlandse overeenkomst van Brussel van 29 juni 1895, aangevuld door een nieuwe konventie, op 8 maart 1902 te Den Haag ondertekend, overtroffen ver de Gentse verwachtingen. De voornaamste werken die volgens beide konventies uitgevoerd werden waren : het aanleggen van een nieuwe kanaalarm en het bouwen van een nieuwe schutsluis te Terneuzen (Westsluis, thans Middensluis), met een lengte van 140 m, een breedte van 18 m en een waterhoogte van 8,35 m ; het aanleggen van een nieuwe kanaalarm (nu al de derde !) in Sas van Gent, waarin de schutsluis een lengte zou hebben van 200 m, een breedte van 26 m en een waterhoogte van 9,50 m. Later zou blijken dat die sluis er alleen nodig was om in noodgevallen het kanaal in twee panden te verdelen. Ze stond vrijwel altijd open. Het verbeterd kanaaltracé kreeg op Nederlandse bodem een breedte van 67 m aan de waterspiegel, van 24 m aan de bodem ; op Belgisch grondgebied werden de afmetingen respectievelijk 97 en 50 m, behalve de doortocht te Zelzate waar slechts 34 m werd aangehouden. Over gans de lengte

van het kanaal was de waterhoogte 8,75 m met een toegelaten scheepsdiepgang van 8 m. Weer moesten overal nieuwe bruggen worden gebouwd. Ze hadden alle een doorvaarbreedte van 26 m.

Al einde november 1908 was het 6.100 ton metende stoomschip de «Thurland Castle» met een lading katoen uit de Verenigde Staten de Gentse haven binnengevaren. De officiële opening van de zeesluis te Terneuzen volgde op 15 februari 1910 in tegenwoordigheid van koningin Wilhelmina. Vanaf dat ogenblik konden schepen van maximaal 10.000 ton in Terneuzen geschut worden.

Het Gentse stadsbestuur wou met zijn haveninfrastructuur en -installaties klaar zijn om de nieuwe uitbreiding van het havenverkeer op te vangen. Aldus kwamen tot stand : het Groot Dok (1900-1923), het Noorddok (1908-1913), het Middendok (1910-1925) en het Zuiddok (1917-1930). Dit laatste werd op 13 juli 1930 plechtig in gebruik genomen door koning Albert I.

Ook voor de Terneuse belangen werd de infrastructuur in die periode aanzienlijk verbeterd. Daar werden in 1916-1922 twee insteekhavens – de noordelijke kanaalhaven (60m×200m) en de zuidelijke kanaalhaven (75m × 260m) – en in 1938 de Zevenaars haven (125m×375m) gegraven, alle drie gelegen aan de oostzijde van het kanaal.

Na de openstelling van de 10.000-ton-sluys in 1910 was Gent verbonden met zowat alle grote havens ter wereld.

De twee wereldoorlogen hadden telkens een tijdelijke stilstand in de ontwikkeling tot gevolg. Al op 12 oktober 1914 werd het kanaal gesloten voor de zeevaart, en vier jaar lang bleef omzeggens elke havenbedrijvigheid uit. De laatste veertien dagen nog van de oorlog werden zware vernielingen aangericht aan de installaties. De bruggen te Zelzate, Rieme, Terdonk, Langerbrugge en Meulestede werden opgeblazen. Zowel in de vaargeul als in de Gentse dokken waren een aantal boten tot zinken gebracht. Zestig elektrische kranen werden volledig vernield en tot zelfs de straatkeien langs de kaaien waren weggenomen.

Na de wapenstilstand werd onmiddellijk werk gemaakt van de herstelling, die op 19 maart 1919 zover gevorderd was dat het kanaal Gent-Terneuzen opnieuw kon opengesteld worden voor de scheepvaart. Het duurde echter nog jaren vooraleer ook de opgeblazen bruggen hersteld waren. Zo werd in Zelzate de overzet nog tot in 1931 verzekerd door een pontbrug.

Te Gent werd intussen het Zuiddok voltooid. Ook Terneuzen voltooide zijn drie insteekhavens aan de oostelijke kanaaloever.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog voer geen enkel zeeschip nog het kanaal op van mei 1940 tot 20 december 1944. Opnieuw werden in 1940 alle bruggen vernield, dit keer tevens op Nederlands grondgebied. Ook de Westsluis te Terneuzen werd beschadigd. De hele haveninrichting werd daar ontredderd en de havenkranen werden door de bezetter weggevoerd. Ondanks herhaalde luchtbombardementen waaraan de Gentse haven bloot stond in 1940, 1943 en 1944, bleef er toch een beperkte binnenscheepvaart bestaan.

De overhaaste terugtocht van de bezetter spaarde de Gentse haven van de totale vernieling.

(wordt vervolgd)