

1901 — RESTEN VAN DE OUDE SLUIZEN VAN SLIJKENS.

Lezers van onze jaarboeken weten allicht op welke wijze, rond de eeuwwisseling, de nieuwe haveninstallaties werden aangelegd en welke de gevolgen waren voor Bredene. Een paar van de voornaamste:

het verdwijnen van de woonwijken Mosselhoek en het Varretje, het graven van de grote spuikom. Ten behoeve van dit artikel moet ik hieraan nog toevoegen: de afbraak van de Franse Sluis en de Militaire Sluis (Schaperssas) die dan met zich meebracht dat een nieuwe brug moest gebouwd worden over de Voorhaven ten einde de verbinding met de oosteroever te verzekeren.

Langs weerszijden van de Kreek kwam een stenen constructie met daartussen de 'Duinebrugge' of 'Voorhavenbrug'. Het vaarwater werd op deze plaats wat breder zodat de noordelijke, met stenen belegde berm over 60 meter wat naar achter werd omgebogen in de richting van de nieuwe 'mole' of havendam waarop nu het lokaal van de Yacht Club te zien is.

Heel wat afbraakwerken werden verricht door de firma 'Coppieters, Cox, Baar et Watrin' (aangeduid als Coppieters en Consoorten). Militaire gebouwen werden afgebroken nabij het Schaperssas waarbij in de ondergrond nog resten gevonden werden van vroegere bouwsels. Hun verantwoordelijkheid eindigde op het punt waar, achter de nieuwe brug, de ombuiging van de berm een aanvang nam, aangeduid op de plans als 'profiel 15'. (Dit is het punt waar nu het eerste zeevaartse huis van de Bredenesteenweg staat -nr.4)

Bij het uitvoeren van peilingen door de Dienst van Bruggen en Wegen werd vastgesteld dat, vanaf profiel 15 naar de sluisen van Slijkens toe, nog resten lagen van de oude ingestorte sluisen, bestaande uit metselwerk, houten vloeren en heipalen. Het was wel zo dat veel resten van deze sluisen nog lang overeind bleven, maar men had zich nog nooit bekommerd over datgene wat onder water lag. In een rapport over de toestand van de haven van Oostende (1820) vermeldt de Bredense ingenieur Jean de Brock de nog in stand gebleven delen van de sluis: 'De muren uit Doornikse steen zijn in een uitstekende staat van bewaring en kunnen behouden blijven zonder al te grote onkosten. Zij dienen als aanlegkaai en bekleding van de oever. Een kaai in houtwerk werd het jaar tevoren volledig vernieuwd en dient als aanlegplaats voor boten die het kanaal naar Brugge willen opvaren. Een andere houten kaai die deel uitmaakte van de oude sluisen is echter geheel vervallen, vormt een gevaar voor de openbare weg die daarachter ligt en dient afgebroken te worden.' Tot zover J. de Brock, die we achteraan nader zullen belichten.

Er waren dus nog overblijfsels onder water. Tijdens een werkbezoek had de minister van Financiën en Openbare Werken de wens geuit deze te laten verwijderen ten einde het uitdiepen van de vaargeul mogelijk te maken. Zijn ondergeschikten opperden de mening dat dit werk best kon uitgevoerd worden door Coppieters & Co., en zulks tegen de voorwaarden vervat in het

lastenkohier dat opgemaakt was voor hun vorige opdracht.
(brief 19.11.1901)

Dit was tenminste de mening van de ingenieur Van der Schueren en achteraf ook deze van de minister. Wie niet akkoord gingen, dat waren Coppieters en Co. De resten lagen niet in het hen toegewezen werkgebied en een andere opdracht veronderstelt ook nieuwe voorwaarden. Deze stelden ze dus op papier en brachten ze ter kennis van de heer Cadola, conducteur van Bruggen en Wegen te Oostende. (21.01.1902)

Als vergoeding werd gevraagd: 20 fr. per kubiek voor stenen en metselwerk - 18 fr. per kubiek voor het timmerwerk - drie frank per lopende meter voor de heipalen - 2 fr. de meter voor de damplanken - 1 fr. per kubiek voor de opruiming van alles wat de eigenlijke afbraak zou belemmeren. Maar nu kwamen de toegevoegde voorwaarden:

- 1.- afbraakmateriaal blijft eigendom van de ondernemer.
- 2.- afgebroken metselwerk en hout moest gaandeweg opgemeten worden.
- 3.- Tijdens de afbraakwerken mag er geen scheepvaartverkeer meer zijn in de achterhaven.
- 4.- Het waterpeil moet op kosten en door zorgen van de administratie op deze van laagwater gehouden worden.
- 5.- De uitvoering van de werken moet voltooid zijn binnen de twaalf maanden.

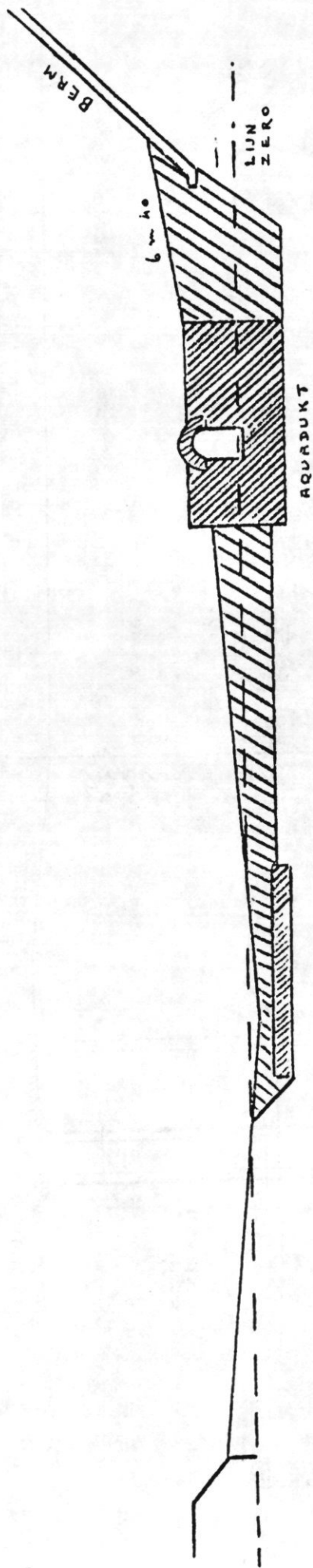
Maar hiermede ging de overheid dan weer niet akkoord. Afgezien van allerhande berekeningen over kubiek, boven en onder water, was ingenieur Van der Schueren de mening toegedaan dat er in de vorige overeenkomst reeds een buitengewoon hoge vergoeding was toegekend wegens de grote moeilijkheden die men voorzag bij de afbraak van de Franse en Militaire sluis. Daar zou moeten gewerkt worden op grote diepte, in water dat gedurig onderhevig was aan ebbe en vloed.

Van stilleggen van de scheepvaart kon absoluut geen sprake zijn en het was onmogelijk gevolg te geven aan de eis om het water op zijn laagste peil te houden. Het kanaal van Brugge dient ten slotte ook om het overtollig water naar zee af te voeren. Het alternatief, dit water eventueel langs het kanaal van Plassendale of langs de omleidingsvaart af te leiden, kon niet in aanmerking genomen worden wegens het te lage debiet. Was het de bedoeling van Coppieters & Co. misbruik te maken van de nieuwgeschapen toestand? Dit vermoedde altans de heer ingenieur.

De afbraakfirma had ook berekenaars in dienst. Ondertussen hadden ze een schrijfmachine gekocht. Hiermee werd een nette brief getypt, vol ingewikkelde berekeningen, om te bewijzen dat ze geen frank te veel eisten. Hierin werd ook melding gemaakt dat, na mondelinge onderhandelingen, zij afzagen van de voorwaarden gesteld onder nummers 3 en 4.

Een akkoord werd bereikt. De vergoeding werd aanvaard en op 23 april 1902 kregen Coppieters & Co. de opdracht om de resten van de oude sluisen te verwijderen. Vlak naast de kuisbankrooster van de firma Declodt werd een dam aangelegd zodat min of meer op het droge kon gewerkt worden.

Wat was er van de bevloering van de sluis overgebleven? Alle heipalen bevonden zich nog in de grond, en dat waren er niet weinig. De houten vloer was voor de helft verdwenen. De andere helft, aan de oeverzijde, lag er nog volledig. Ook de aquadukt tussen de sluisgedeelten was er nog. Deze had een lengte van 23m50, een binnenbreedte van 1m15 en een hoogte van twee meter. Hij lag binnen de stenen bemuring.

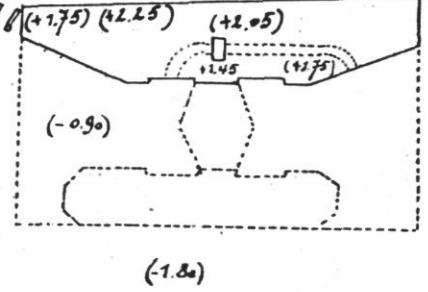


1901

huizen

muurtje

berm



Slykens.

Profil 15.

Voorhaven brug

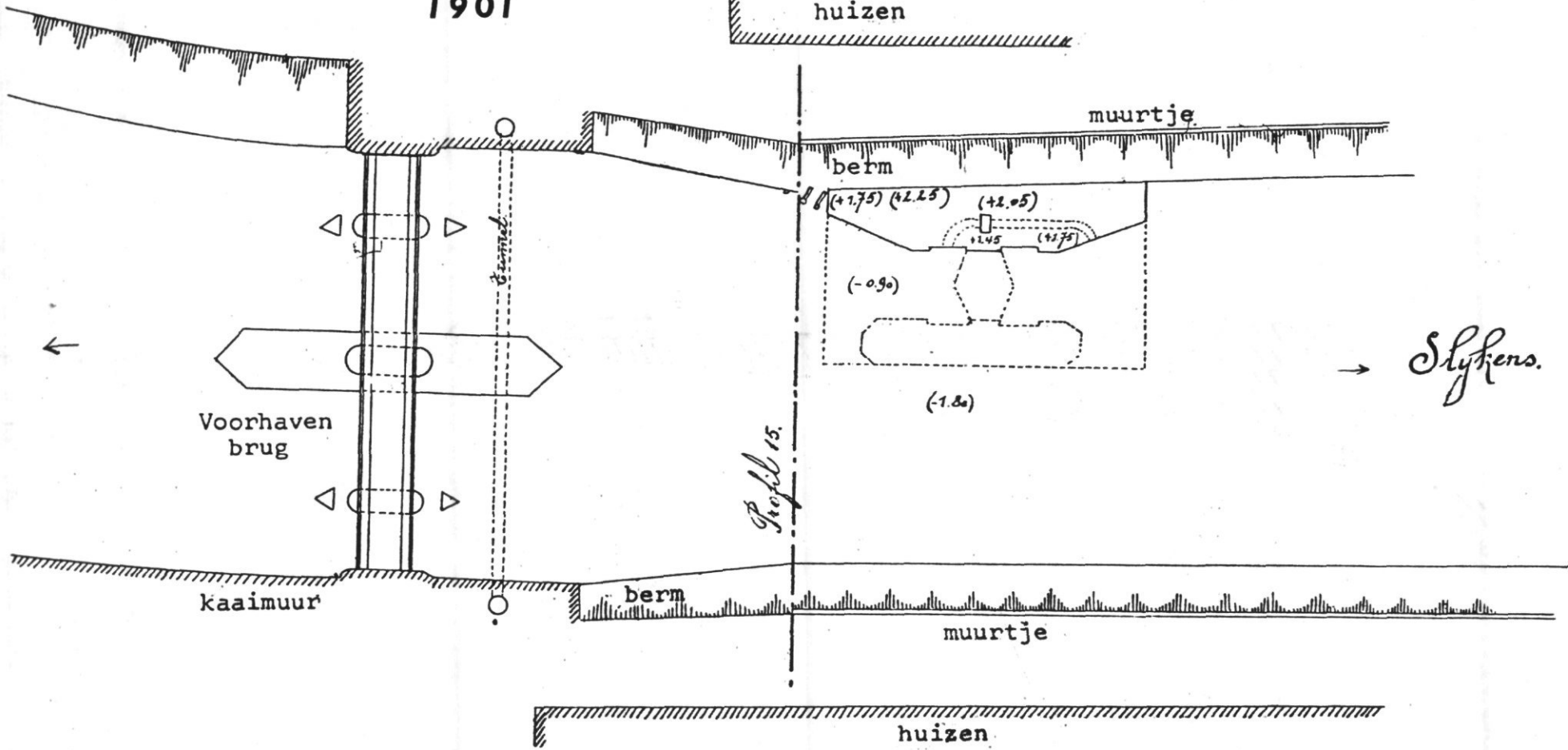
kaaimuur

berm

muurtje

huizen

9001 p.m.



Na het vinden van de overblijfselen van de oude sluis werden zeer gedetailleerde plans opgemaakt van de constructie, met aanwijzingen hoe dit gedeelte er oorspronkelijk uitzag, en wat ervan overbleef. Waarom ze dit gedaan hebben begrijp ik niet goed. Blijkbaar beschikten ze over veel tijd en personeel, maar ik ben blij dat ze er de moeite voor overhadden. Zo kunnen we er een sport van maken om uit te vissen welk gedeelte werd gevonden.

De noordelijke sluis van het complex bestond uit een sluiskom tussen twee sluishoofden. De sluishoofden waren voorzien van een houten bevloering op heipalen ten einde uitspoeling tegen te gaan. Deze bevloering had de vorm van de doorsnede van een garenklos, of zo ongeveer.

Twee gedachten zijn beter dan een. Samen met confrater Ferdinand Gevaert heb ik mij over oude kaarten gebogen, en we zijn tot het besluit gekomen dat we hier te doen hadden met het landgerichte sluishoofd. Het is welbekend dat de noordelijke sluis in zijn geheel langs het kroonwerk van het fort St-Philippe lag, maar deze omgeving werd bijna volledig verstoord door de aanleg van de nieuwe haven en in het bijzonder door het graven van de spuikom. Na enkele jaren wordt een site, in dergelijke omstandigheden, bijna volledig onherkenbaar. Ook de oorspronkelijke Voorhavenbrug werd sedertdien vervangen. Het gevonden stuk lag op 68 meter van deze brug, en deze doorsneed de plaats waar eens de sluiskom lag. Het zeewaartse sluishoofd zou dan gelegen hebben tegenover, en eventueel een ietsje voorbij het Nieuw Gedelf of Het Varretje (Tweebruggenstraat).

De houten bevloering had oorspronkelijk volgende maten: grootste breedte aan de uiteinden: 22 meter - kleinste breedte (sluisdeuren): 9m85, totale lengte : 53 meter. Iedere sluisdeur had een breedte van 6 meter.

Staan we nu aan het begin van de Bredenesteenweg (waar bij straatwerken enkele jaren geleden, nog heipalen werden gevonden) dan kunnen wij de ligging van het sluishoofd zo indenken: vanaf de voet van de berm lag nog over een zestal meter steenslag. Daarachter lag een stenen bouwwerk van dezelfde breedte met de aquadukt en eerst dan komen de sluisdeuren.

Verscheidene afbeeldingen van deze sluizen kan men vinden in ons Jaarboek 1983.

BIJVOEGSEL: INGENIEUR J. DE BROCK.

Jean (Joannes) de Brock werd geboren te Slijkens op 15 november 1783 als zoon van Joannes de Brock en Joanna Vermeersch die volgens de volkstelling van 1795 woonachtig waren op 'de zuijtkant Sas Slijckens'. Vader de Brock was 'directeur der werken' wat ons niet veel zegt. Zijn titel in de Franse tijd, was eigenlijk 'ingénieur-directeur des travaux du departement de la Lys'. Vader was eveneens een geboren Sassenaar. Reeds in de volkstelling van 1748 vinden we een Joannes de Brock terug als herbergier op het Sas, maar ik weet niet of er een familieverband tussen beiden bestaat. (Volkstellingen/ Rene Rotsaert/ gepubliceerd door Ter Cuere in 1977 en 1981.)

Jean junior werd reeds vroeg aan het werk gezet want op 14-jarige leeftijd hielp hij mee aan het herstel van de sluizen van Slijkens, onder leiding van zijn vader en ingenieur Sganssin. Ondertussen volgde hij wiskundeles aan de zeevaartschool te Oostende. In 1805 maakte hij zich

gereed om het examen af te leggen aan de polytechnische school maar de dood van zijn vader weerhield hem hiervan. Hij was de oudste van zes minderjarige kinderen en er werd besloten dat hij conducteur bij Bruggen en Wegen zou blijven. Hier had hij ook zijn zeg over de gebouwen van het Zeewezen. Hij werd hetzelfde jaar op deze post benoemd, werd achteraf conducteur 2e klas en in 1810 conducteur 1e klas. Hij werkte toen onder chef-ingenieur Raffeneau en werd gelast met het toezicht over allerlei bouwwerken binnen de arrondissementen Oostende en Nieuwpoort.

Bij het binnenrukken van de geallieerde legers in 1814 werd hij opgevorderd door de Krijgsraad en oefende de functie uit van hoofd van de administratie naast de Franse préfet die zich binnen Oostende teruggetrokken had.

Op 10 juni 1814 werd hij benoemd tot inspecteur van Openbare Werken om dan, na de vereniging met de Noordelijke Nederlanden, hoofd-ingenieur 2e klas te worden voor het distrikt Oostende-Nieuwpoort bij de Waterstaat. Als kenner van beide havens stelde hij in 1820 een verslag op over de toestand van beide haveninstellingen.

Dit verslag werd in 1976 gepubliceerd in 'Handelingen voor Geschiedenis' te Brugge door Marie-Rose Thielemans. De loopbaan van J. de Brock vond ik in de Inleiding en geef deze hier in vertaling.

Van J. de Brock kennen wij ook het voorname plan van Oostende en de haveninstellingen opgemaakt in 1831 en bijgewerkt in 1839 (Verbouwe 439 en 445 - Rijksarchief Brugge). Het plan toont ons een schat aan oude en nieuwe gegevens.

Maar er was nog een De Brock die betrokken was bij grote werken. We lezen in 'De havens aan de kust en aan het Zwin' - Rene Laurent:

'Om het effect van de Engelse blokkade om te buigen, besloot Napoleon een kanaal te laten graven van Brugge naar Breskens; deze waterweg moest de haven van Duinkerke langs een geheel van interne verbindingen aansluiting doen geven met de Schelde.

De uitvoering van de werken van het vak Brugge-Damme werd op 15 juli 1808 toevertrouwd aan Philippe De Brock uit Oostende. De werken werden twee maand later onderbroken en hernomen in 1810.

In de volkstelling van 1795 vinden we een Philippe De Brock als vijftienjarige zoon van Jacobus De Brock, sasknecht te Bredene. In de volkstelling van 1814 vinden we te Oostende een Philippe De Brock, maar deze staat opgetekend als handelaar en is 42 jaar oud. Indien alle gegevens juist zijn kan het hier niet om dezelfde persoon gaan. Was het de inwoner van Bredene die net als Jean De Brock zijn weg gemaakt heeft bij Openbare Werken? Alles doet zulks vermoeden; de lucht van Slijkens, nietwaar. Maar zeker zijn we niet.

Richard Verbanck.
juli 1986.