

# Historisch-geografische schets van de "vaart".

door F. Gevaert

Het verzanden van het Zwin, dat reeds hinder vormde voor de scheepvaart in de 13e eeuw, was eind 16e eeuw zo ver gevorderd dat de normale scheepvaart onmogelijk en Brugge als zeehaven dood was.

Dit ondanks de vele inspanningen zoals baggerwerken, bouwen van spuibeekens, aanleggen van verbindingskanalen en andere voor die tijd grote werken.

Door de ontwikkeling van de politieke toestand gedurende het laatste kwart van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw was het onmogelijk een zeekanaal, waarvan de plannen reeds geruime tijd opgemaakt waren, te graven.

Niet alleen had Brugge geen verbinding meer met de zee, doch ook, wat van nationaal belang was, hadden Gent en Antwerpen hun vrije verbinding met de zee verloren door het sluiten van de Schelde.

Het landsbestuur besloot tot het verbinden van de Schelde met de zee, door kanalen te graven van Gent naar de zeehavens op de Vlaamse kust, Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke. Brugge lag op het tracé van de nieuwe verbinding.

Verbindingen te water tussen de verschillende steden waren op zichzelf geen nieuw gegeven. In de eeuwen voorafgaand aan 1600 waren er waterwegen tussen de onderscheiden steden, waarop ook Ieper aansloot (1). Langs deze waterweg werd o.a. Iepers laken gebracht naar Brugge, alwaar het uitgevoerd werd overzee.

- Ieper was verbonden met Brugge over de Ieperlee, de Ijzer tot Nieuwendamme in de omgeving van Nieuwpoort, en verder de Ieperleet over Leffinghe, Oudenburg, Plassendale en Stalhille tot Brugge.
- Gent was verbonden met Brugge via Damme en verder de Lieve.
- Gent was verbonden met Antwerpen door de Schelde.
- De haven van Oostende, aangelegd in de eerste helft van de 15e eeuw, sloot aan op de Ieperleet over de Havenvliet, de Oostendsche Watergang, vervolgens de Hoofwatergang tot snaaskerke, alwaar over een overdracht verbinding bestond met de Ieperleet.

---

(1)- zie figuur nr.1 Ludovica Guicciardini, " Discritione du tutti Paesi Bassi " , Antwerpen, 1587.



Figur nr. 1, Ludovica Guicciardini, "Discriptione du tutti Paesi Bassi", Antwerpen, 1587.

Langs deze waterweg werd haring vervoerd van Oostende naar de binnenlandse markten. (2)

De binnenvaart geschiedde uitsluitend in de winter, daar er tijdens de zomermaanden te weinig water stond in de waterlopen.

De toenmalige " binnenvaartschepen " hadden slechts geringe afmetingen en een kleine diepgang. Doch zelfs bij deze minimale diepgang was het verkeer te water meestal onmogelijk tijdens het droge seizoen.

Om het water niet uit de waterlopen te laten wegvloeien en ze op peil te houden werden er op bepaalde plaatsen afdammingen in het bed van de waterlopen gebouwd. Bij grote watertoevoer, zoals tijdens het regenseizoen liep het overtollige water over naar de volgende sekte en zo verder naar de zee. Dergelijke dammen werden ook gebouwd op de plaatsen waar de polderdijken doorboord werden door een waterloop. Zoals bijvoorbeeld te Plassendale, waar de Ieperleet de dijk van de Watering van Blankenberge doorkruiste. Om het verkeer te water toe te laten werden de dammen uitgerust met een overdracht.

Een overdracht of " overtoom " is een constructie dat toelaat bij vaarwaters op verschillend peil, waar het de moeite niet loont, of bij gebrek aan middelen om een schutsluis te bouwen, een vaartuig een vaartuig over te brengen van het ene watervlak naar het andere.

Het bestaat uit een dubbel hellend vlak in hout, gebouwd overheen de dam die beide watervlakken scheidt. Waarover de kleine platbodenvaartuigjes gehaald worden van het ene watervlak naar het andere. Met behulp van een windas of vaste rollen die men onder het vaartuigje of schuit plaatst (3).

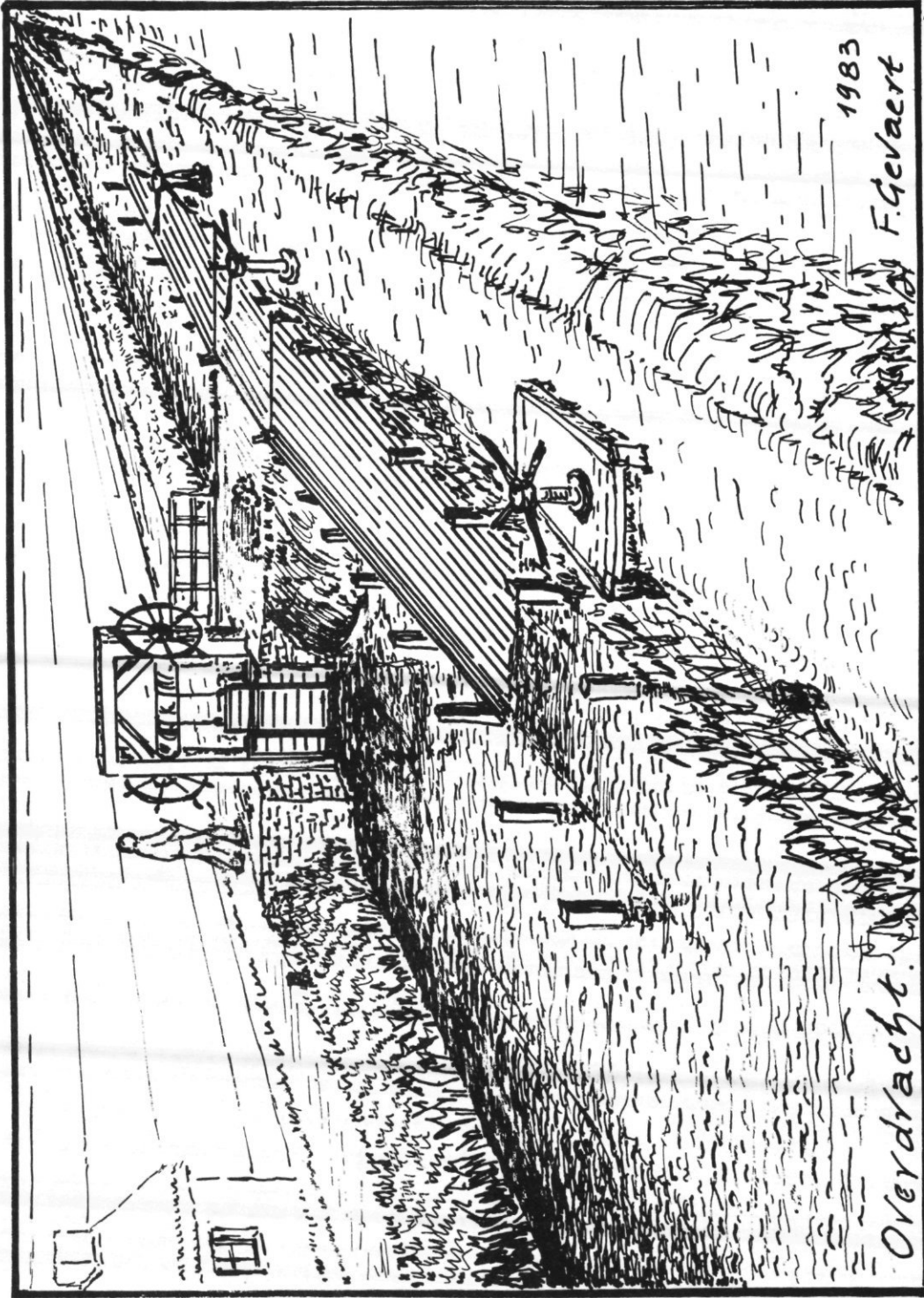
De overdrachten waren niet geschikt voor schepen of vaartuigen met ronde kiel, zoals ondermeer de zeeschepen uit de 16e en 17e eeuw.

In de tweede helft van de 16e eeuw braken de godsdiensttwisten en de opstand tegen de Spanjaarden uit. Vanaf 1572 werd Oostende door de Geuzen (4) uitgebouwd tot een groot bolwerk. Om de stad te vrijwaren van bestorming werden de duinen ten Oosten van de stad in 1584 doorstoken, zodat bij hoogtij de omgeving van de stad overspoeld werd door zeewater. Door de werking van eb en vloed vormden zich kreken en inhammen.

(2) - zie figuur n°2 " Haven en stad Oostende 16e eeuw.  
- zie figuur n°3 " Verbinding van de haven Oostende met de Ieperleet ".

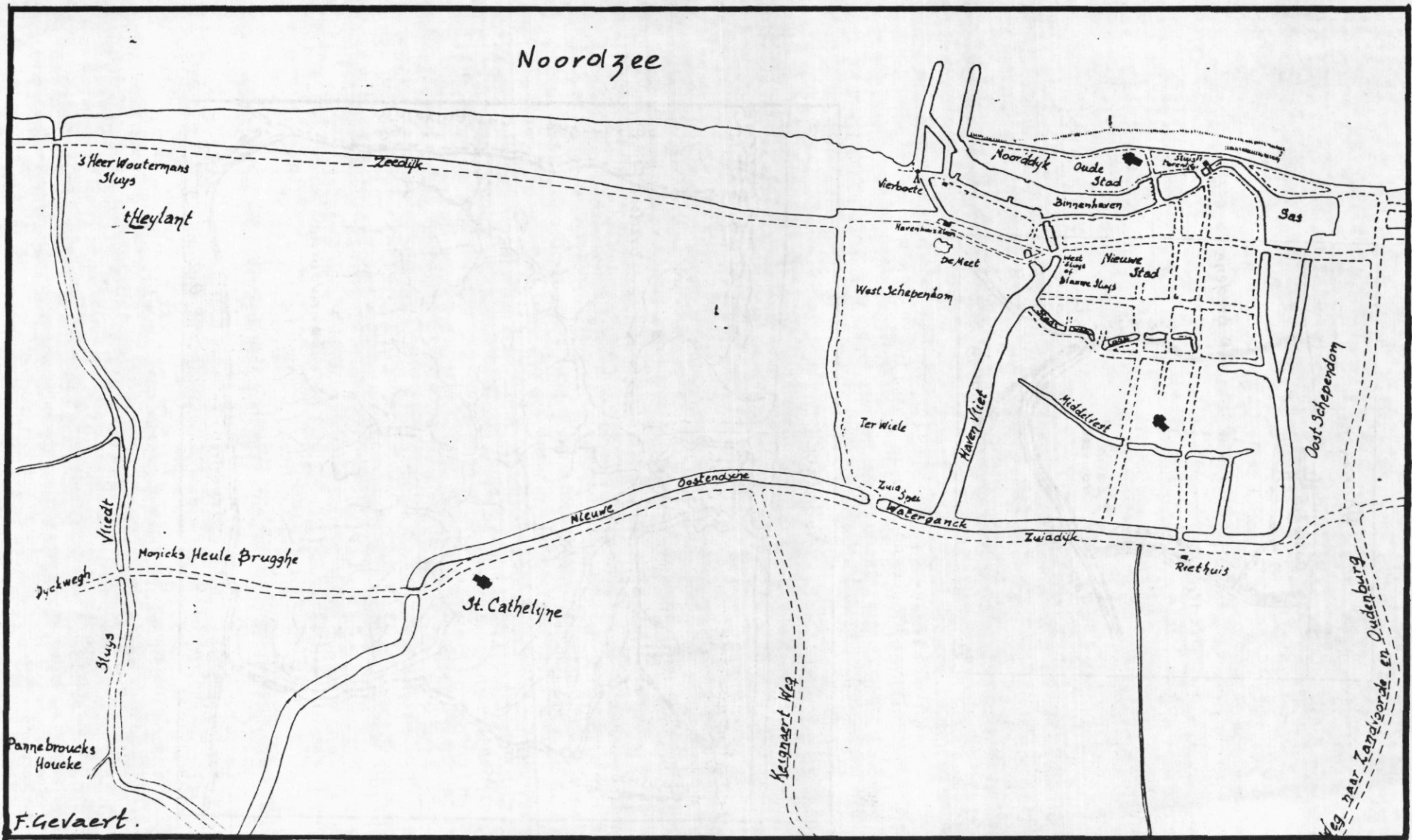
(3) - Later ontwikkelden de overdrachten zich tot wat men nu " Hellende vlakken " noemt. Het " Hellend vlak van Ronquières " is hiervan een modern en groots voorbeeld.

(4) - Geuzen : partijnaam voor de vijanden van Filips de tweede van Spanje.



1983  
F. Gevaert

Overdracht.



Figuur nr. 2, Haven en stad Oostende 16e eeuw.

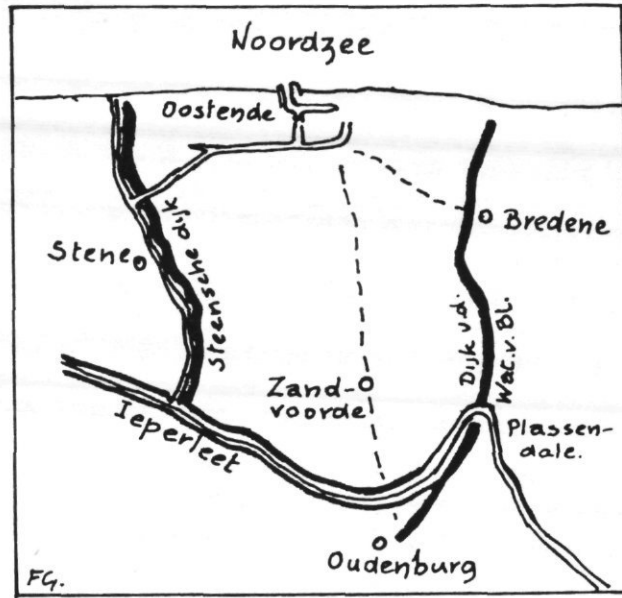


Fig. nr. 3, "Verbinding van de haven van Oostende met de Ieperleek", 16e E.

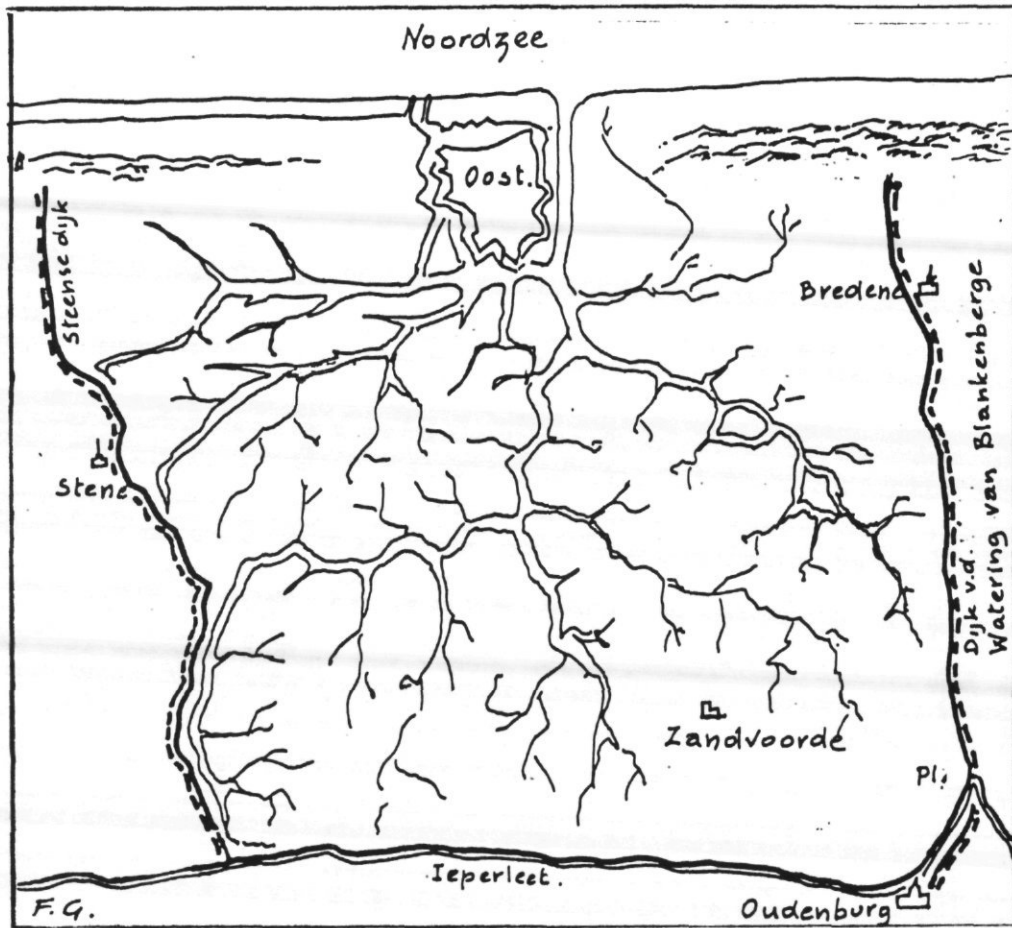


Fig. nr. 4, "Krekengebied rond Oostende - eind 16e eeuw".

Bij hoogtij en storm kwamen grote oppervlakten onder water te staan (5) De Geuzen stroopten de omgeving af tot ver in het binnenland. Door de Spanjaarden werd een kring van forten gebouwd op de natuurlijke barrière gevormd door de Gentele, de Ieperleet en de Ijzermonding. Dit om de bewegingsvrijheid van de Geuzen te beperken en de kunstwerken te behoeden van vernieling. Zo werden er forten en garnizoenen gelegerd te Blankenberge, St Jan-op-de-dijk, Nieuwege, Stalhille, Plassendale, Oudenburg, Snaaskerke, Leffinge, Nieuwendamme, Nieuwpoort (6).

Geleidelijk werd de kring dichter toegehaald. Ter voorbereiding van het eigenlijk beleg van Oostende werd in 1599 een fort gebouwd te Bredene-dorp. Om de materialen en bevoorrading aan te voeren voor het fort werd een bevaarbare waterloop gemaakt tussen het fort van Plassendale ( op de Ieperleet) en Bredene dorp. Daartoe werd de sloot gelegen naast de Zydelling ( dijk van de Watering van Blankenberge) uitgediept en verbreed en een overdracht gebouwd te Plassendale (7). Later werd de waterweg verlengd tot in de nabijheid van de forten van het Kwartier van Bucqoy, dicht bij de stad.

Het beleg van Oostende dat begon in 1601 eindigde in 1604 bij de overgave van de stad door de Geuzen aan de Spanjaarden.

Tijdens het beleg werd de oude haven van Oostende ( zie figuur n°2) onbruikbaar voor de Geuzen, daar de haveningang onder het vuur kwam te liggen van de vuurmonden van de Spanjaarden. Tengevolge van de slechting van de duinen ten Oosten van de stad was er een diepe en brede inham ontstaan, die bij alle getijden bevaarbaar was. Door de Geuzen werd die dan gebruikt als haveningang. Na het beleg werd de oude haven volledig opgegeven. Er werd een havenkom ingericht in een vestingsgracht gelegen in de zuid- oost hoek van de wallen, die verbinding had met de nieuwe havengeul ( nu nog steeds de huidige havengeul ). Even voorbij de stad splitste de geul zich in twee hoofdarmanen, de St. Katherinekreek en de Gauweloze kreek. Deze laatste kreeg wat verder nog een grote zijarm, de Keignaertkreek ( zie figuur n° 11).

In 1613 werd met de aanleg van het kanaal Gent- Brugge begonnen, waarbij gebruik werd gemaakt van de Zuidleie tussen Aalter en Brugge. In 1624 was de verbinding tussen beide steden klaar.

- (5) - zie figuur nr.4 " Krekengebied rond Oostende - eind 16e eeuw "  
De overstromingen werden begrenst door de dijk van de Watering van Blankenberge, de Ieperleet en de Steensche Dijk.  
( Dijk van de watering van Blankenberge is de huidige Duinenstraat te Bredene, de Sluizenstraat en de Plassendale steenweg, de Ieperleet het tracé van de huidige vaart Plassendale-Nieuwpoort ).
- (6) - zie figuur n°5, kaart December 1590, met opgave van de forten en garnizoenen, aangeduid door wimpels. Rechthoekig voor de Geuzen, driehoek voor de Spanjaarden.
- (7) - zie figuur n°6 " Kaart Juli 1600 " waarop het kanaal naar het fort van Bredene voorkomt.



Figuur nr. 5, Omgeving van Oostende, december 1590.



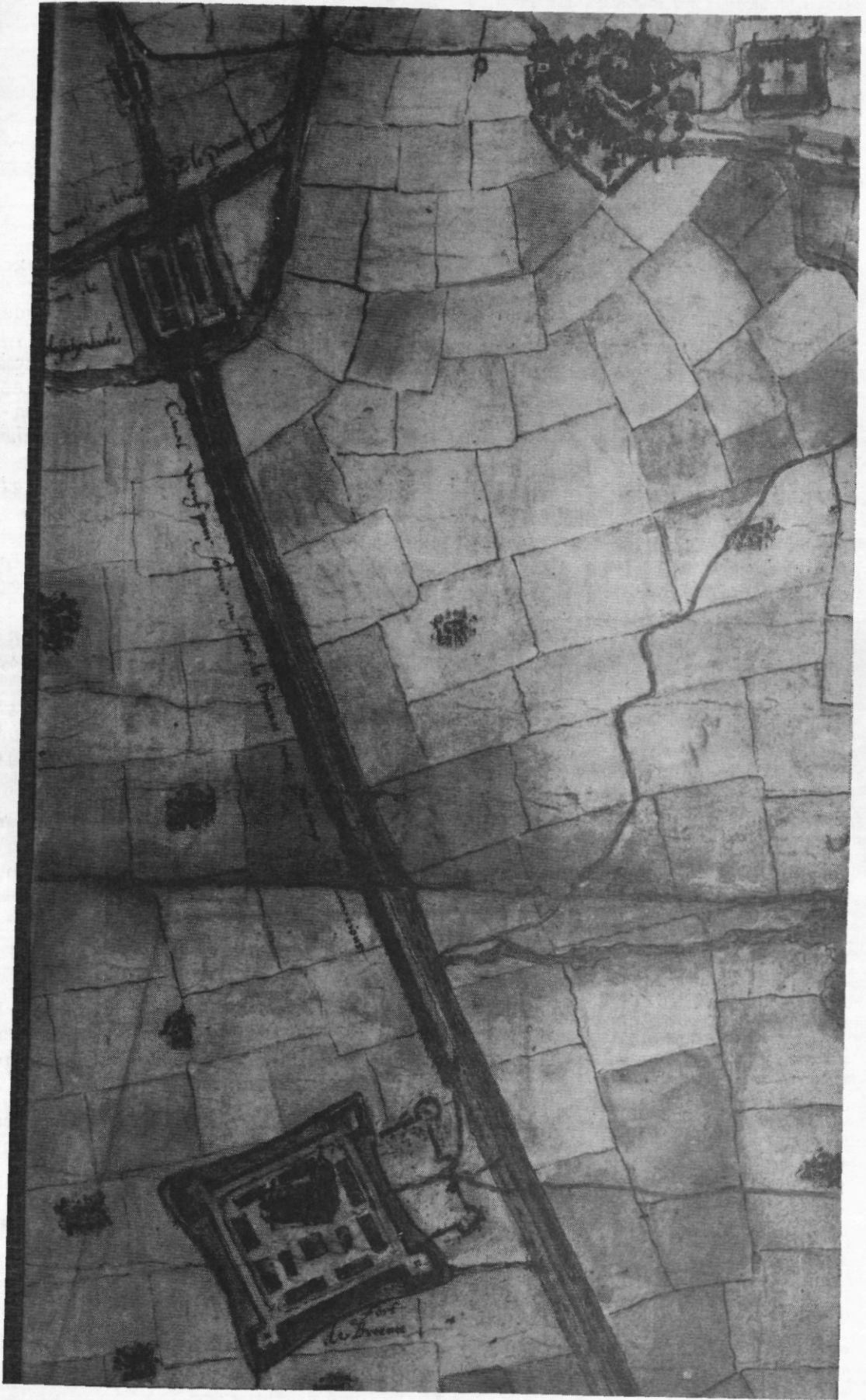


Fig. nr. 6, "Fort van Breedene, juli 1600".

Ondertussen was men in juni 1608 gestart met het verwijderen van slib uit de Ieperleet tussen Brugge en Plassendale. De waterloop was praktisch onbevaarbaar geworden door gebrek aan onderhoud, zelfs voor de binnenschepen uit die tijd die slechts een geringe diepgang hadden. Tevens werden de overdrachten hersteld.

In deze periode kende Oudenburg een zekere bloei als overslaghaven. Het vervoer te water uit Oostende, Nieuwpoort en Ieper kon slechts geschieden tot Oudenburg, alwaar de goederen overgeladen werden op wagens en karren voor vervoer over de weg naar en van Brugge. (8).

*" La ville retira un profit momentanē des travaux qui s'effectuèrent à l'Yperleet. Comme la rivière était impracticable, et que les marchandises venant d'Ostende par bateau étaient, à Oudenbourg, chargées sur des voitures pour Bruges et les autres directions, les marchands et les bateliers demandèrent que, dans le but de faciliter le déchargement et le chargement, la ville établît une sorte de grue ( wip ) et s'engagèrent à autoriser, pour couvrir les frais, la perception d'un droit sur leurs bateaux, chariots, chevaux, et sur les marchandises d'après leur poids. Suivant cette promesse, la loi plaça une grue à la tête du quai de déchargement, derrière le fort; elle répara le quai et construisit dans le ruisseau une écluse destinée à empêcher l'irruption de l'eau salée. Cette machine, dont les frais en fer, bois, main d'oeuvre, ne paraissent pas s'être élevés au delà de 10 livres de gros, fut affermée, le 21 novembre 1618, pour 19 livres de gros par an. Il est vrai de dire que l'année suivante cette somme est réduite de plus de moitié; en 1622 elle n'est plus que de 38 sols 10 gros, et diminue d'année en année. En 1648 la grue est hors d'usage et ne produit plus rien. "*

Oostende was te bereiken met kleine vaartuigen vanuit Oudenburg en zelfs vanaf de westelijke oever van de overdracht van Plassendale, door de Ieperleet tot aan Snaaskerke, daar overheen de overdracht van de watergang van Sheerwoutermans Ambacht, verder door de genoemde watergang, diverse kreekarmen naar de St.-Katharinekreek en zo tot Oostende.

Vanuit Oostende was het ook nog mogelijk de Ieperleet te Plassendale te bereiken met kleine vaartuigen langs de havengeul, de kreek Sluisvliet, het kanaaltje naar Bredene ( aangelegd door de Spanjaarden in 1599 ) tot aan de overdracht van Plassendale, alwaar het vaartuigje overgewonden werd in de Ieperleet.

Het is echter zeer de vraag of dit nog kon na 1608 -1612, toen de dijk van de Watering van Blankenberge hersteld werd en alle openingen afgedicht werden ter bescherming van de Polder van Blankenberge. Voornamelijk daar waar het vaartje naar Bredene hoogstwaarschijnlijk aan de oostkant van de dijk lag. ( zie figuur n° 6 ) en er dus een opening moest zijn in de dijk om verbinding te maken met de kreek ( later genaamd Sluisvliet ) die dan afgedicht werd.

---

(8) - cfr. " Histoire d'Oudenbourg " blz. 333 ; E.Feys en D.Vandecasteele Brugge 1879.

Of werd er dan daar ter plaatse een overdracht gebouwd zodat "De Blauwe Sluis" dan voor het eerst op het toneel verschijnt. Mogelijk is deze overdracht vervangen door de in 1626 gebouwde "sluize van Wateringhe van Blankenberghe", later genaamd de "Blauwe Sluis". (zie figuur n°7)

Ook is het mogelijk dat de "Sluisvlietkreek" (nu gekend als Noordede) of één van de armen van deze kreek, doorliep tot in de omgeving van de overdracht van Plassendale en er een verbinding bestond tussen beide. In elk geval werd deze verbinding verbroken in 1634 bij het opwerpen van de Cruysdijk ter gelegenheid van het inpolderen van de Saspolder (zie figuur n° 8).

Al deze mogelijkheden bestonden echter niet meer na 1618 toen de overdracht van Plassendale gesloopt werd.

In 1618 besloten de Staten van Vlaanderen de Ieperleet te kanaliseren en bevaarbaar te maken voor zeeschepen, een vaargeul te graven tussen Plassendale en de havengeul van Oostende en een zeesluis te bouwen te Plassendale.

De werken werden aangevat in hetzelfde jaar. De bedding van de Ieperleet werd uitgediept en verbreed. Met de uitgedolven specie werden hoge dijken opgeworpen op beide oevers, zodat het waterpeil van het kanaal kon verhoogd worden tot boven het niveau van de omliggende landerijen. Dit ook om in de droge seizoenen het kanaal bevaarbaar te houden voor grote schepen (toenmalige). De overdracht te Plassendale ter plaatse van de dijk van de Watering van Blankenberge (oude zee-weringsdijk aangelegd in de 10e -11e eeuw) werd opgeruimd. Een zeesluis werd gebouwd voor de verbinding met de zee en een sluis voor de geplande verbinding met Nieuwpoort.

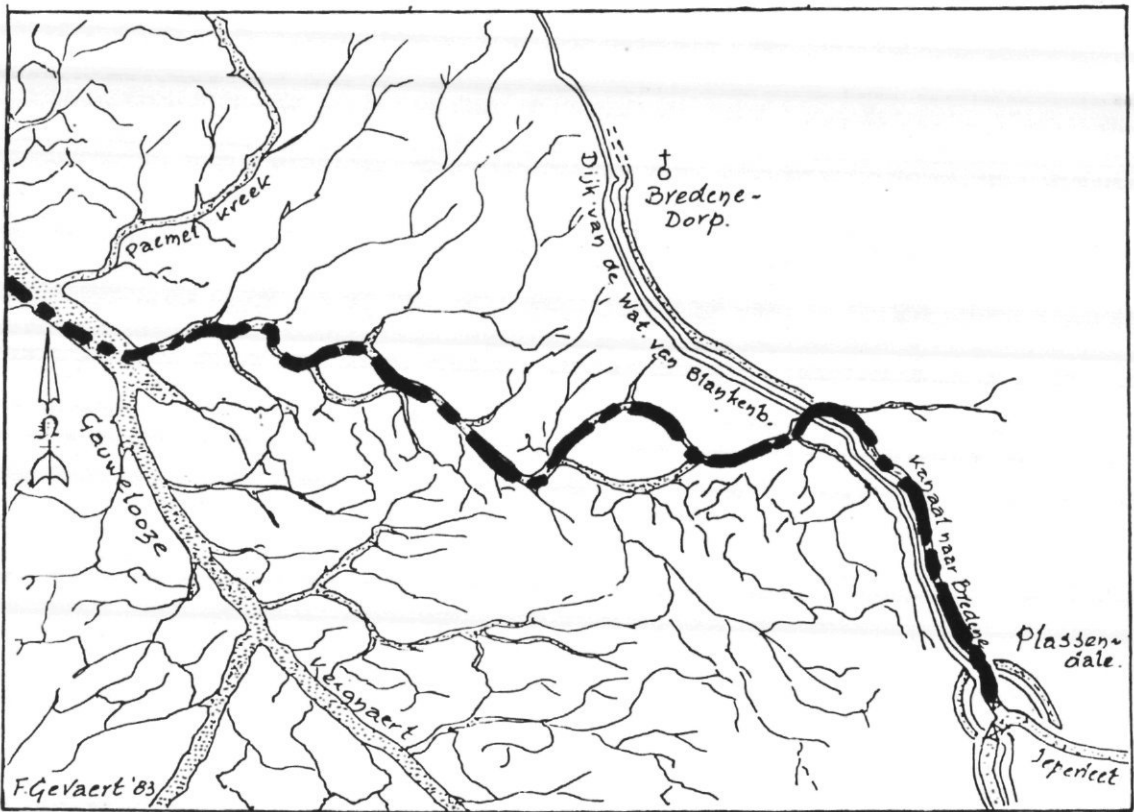
De sluis werd beschermd door de oude "Sterckte van Plassendaele", gebouwd vóór het beleg ter bescherming van de overdracht. Het lag op de rechteroever van het kanaal. In 1647 werd het fort uitgebreid met halve-manen en versterkingswerken op de linkeroever. In het fort was een garnizoen geëgerd. Naast logementen voor de militairen huizen voor sluismeester en -knechten, was er tevens een brouwerij gevestigd in het fort. Het fort droeg de naam "Royale Fortesse van Plasschendaele" (9).

De sluis te Plassendale werd verbonden met de Oostendse havengeul door een rechtlijnige vaargeul, gedolven tussen de sluis en de monding van de Gouwelozekeek. De weggedolven aarde werd op beide zijden van de vaargeul geworpen om oeverdijken te vormen (zie figuur 10).

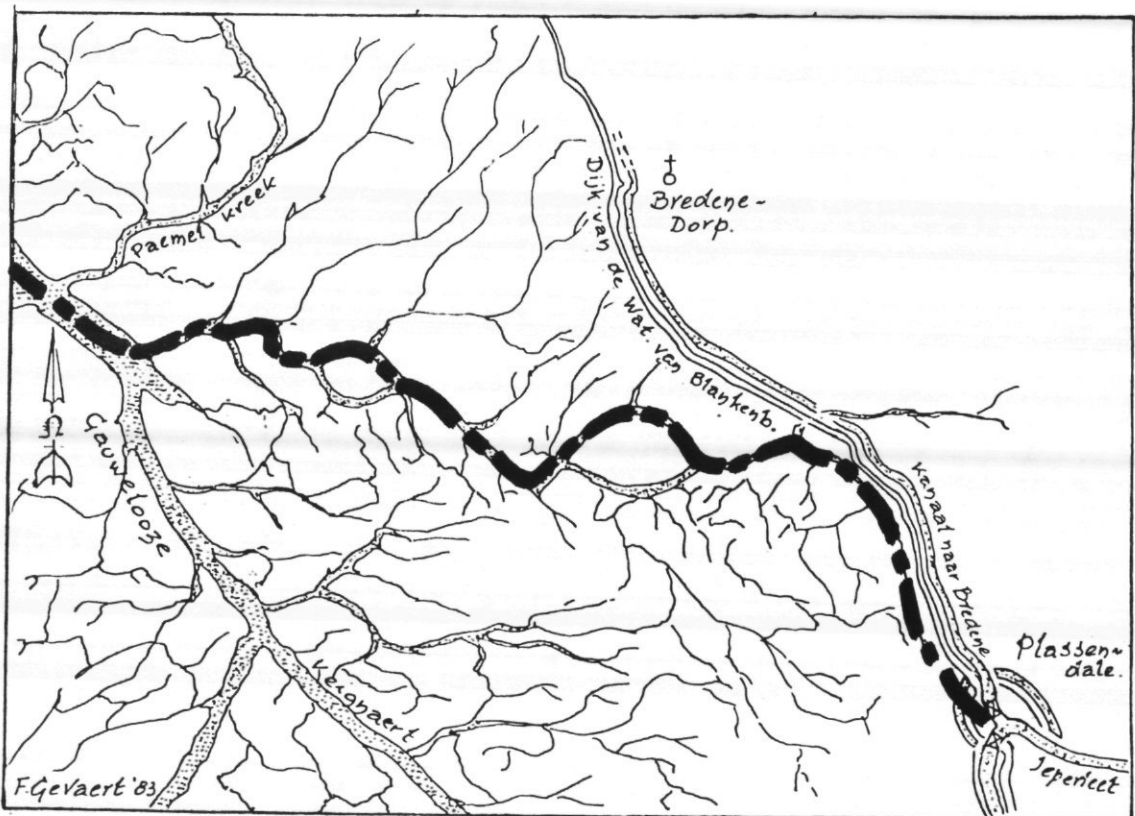
In 1623 kwamen de werken klaar, de dammen die het water afsloten in de Ieperleet en vaargeul naar Oostende werden afgegraven. Brugge had terug aansluiting gekregen met de zee (10).

(9) - zie figuur n° 9, "Plasschendaele", J.Bleau,  
"Toonneel der steden van 's Konings Nederlanden".

(10)- zie figuur n° 11, uittreksel uit kaart "Omgeving van Oostende"  
circa 1650", RAG nr 1292/1  
zie verder volgende blz.



Figuur nr. 7, hypothese I, verbinding havengeul/Plassendale



Figuur nr. 8, hypothese II, verbinding havengeul:Plassendale

De Ieperleet verloor haar naam, voor wat de sectie Plassendale - Brugge betreft. Ze werd voortaan " Riviere van Oostende naar Brugghe " " Vaert streckende van Oostende naar Brugghe " . Nu rest er nog slechts een kapelletje gewijd aan "Onze-Lieve-Vrouw-van-de-Ieperleet" om ons te herinneren aan de oorsprong van de Brugse vaart. Het kapelletje staat aan de voet van de vaartdijk in de pompestraat op het grondgebied van Stalhille, op de linkeroever van de vaart.

Het kanaal Oostende - Brugge was niet alleen een vaarweg doch tevens afwateringskanaal voor het gebied ten zuiden van Brugge en voor de Polder van Blankenberge. Deze tweevoudigheid zou veel last en moeilijkheden opleveren, daar de belangen van de waterlozing en deze van de scheepvaart zelden of nooit samengaan.

Het overtollige water van de streek ten Noorden en ten zuiden van Brugge werd afgevoerd naar zee langs het kanaal Oostende- Brugge. De wateren van de Polder van Blankenberge werden in zee geloosd door de Sluis van Blankenberge en in de vaart Oostende- Brugge over de Vertige speye.

De Watering stond in voor het aanleggen en onderhoud van de dijken, het grachten- en slotenstelsel en het afvoeren van het overtollig oppervlaktewater, door het te lozen in zee bij laag tij.

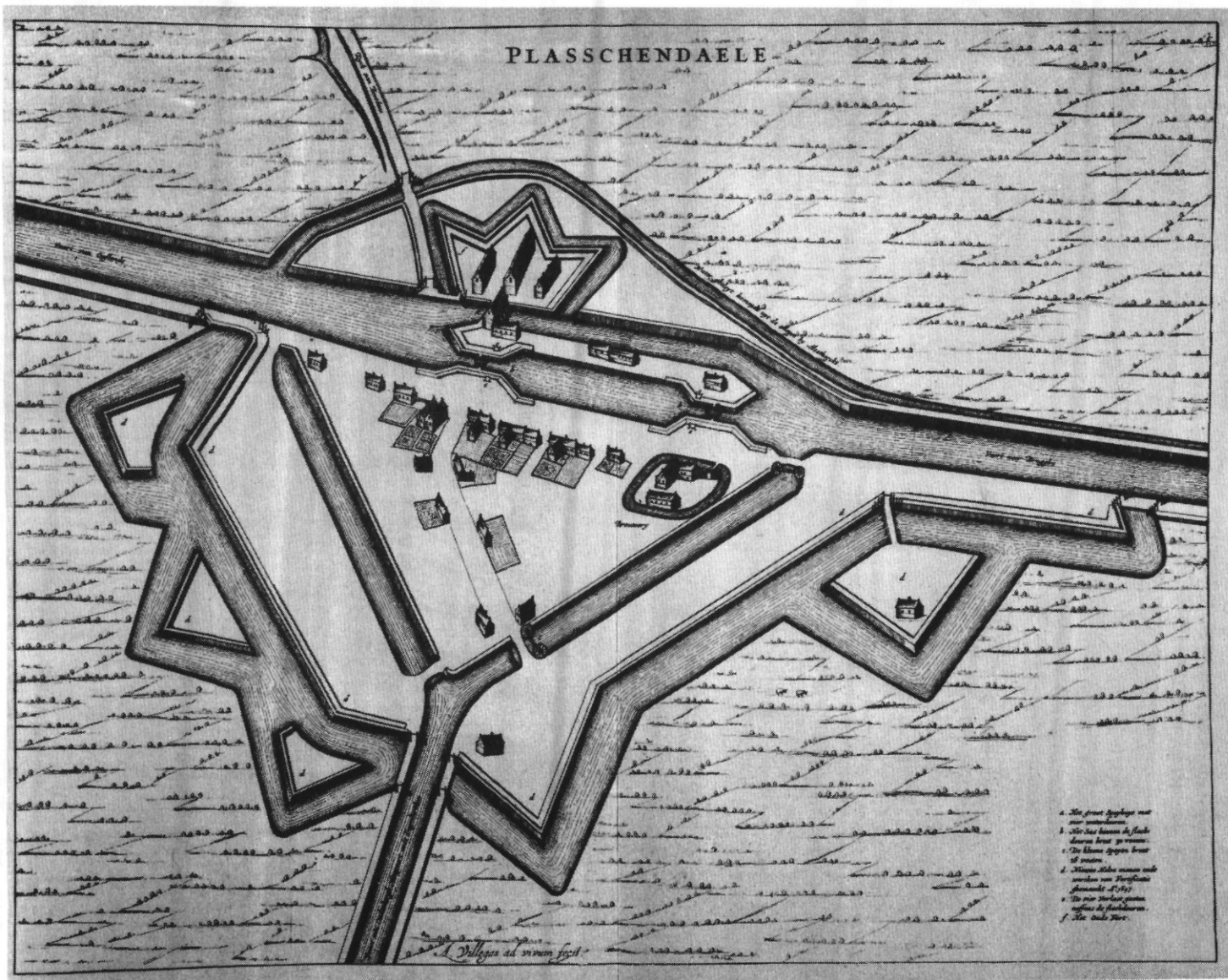
De watering was de vereniging van de grondeigenaars die onder voogdij stond van de overheid. Ze bestond uit een vergadering van de grote landeigenaars en afvaardiging van de overheid, die moest hoeden over de belangen van de Watering en een uitvoerende commissie die moest instaan voor het uitvoeren van de besluiten van de vergadering, het uitvoeren van onderhoudswerken en de eigenlijke afwatering.

Vervolg 10.

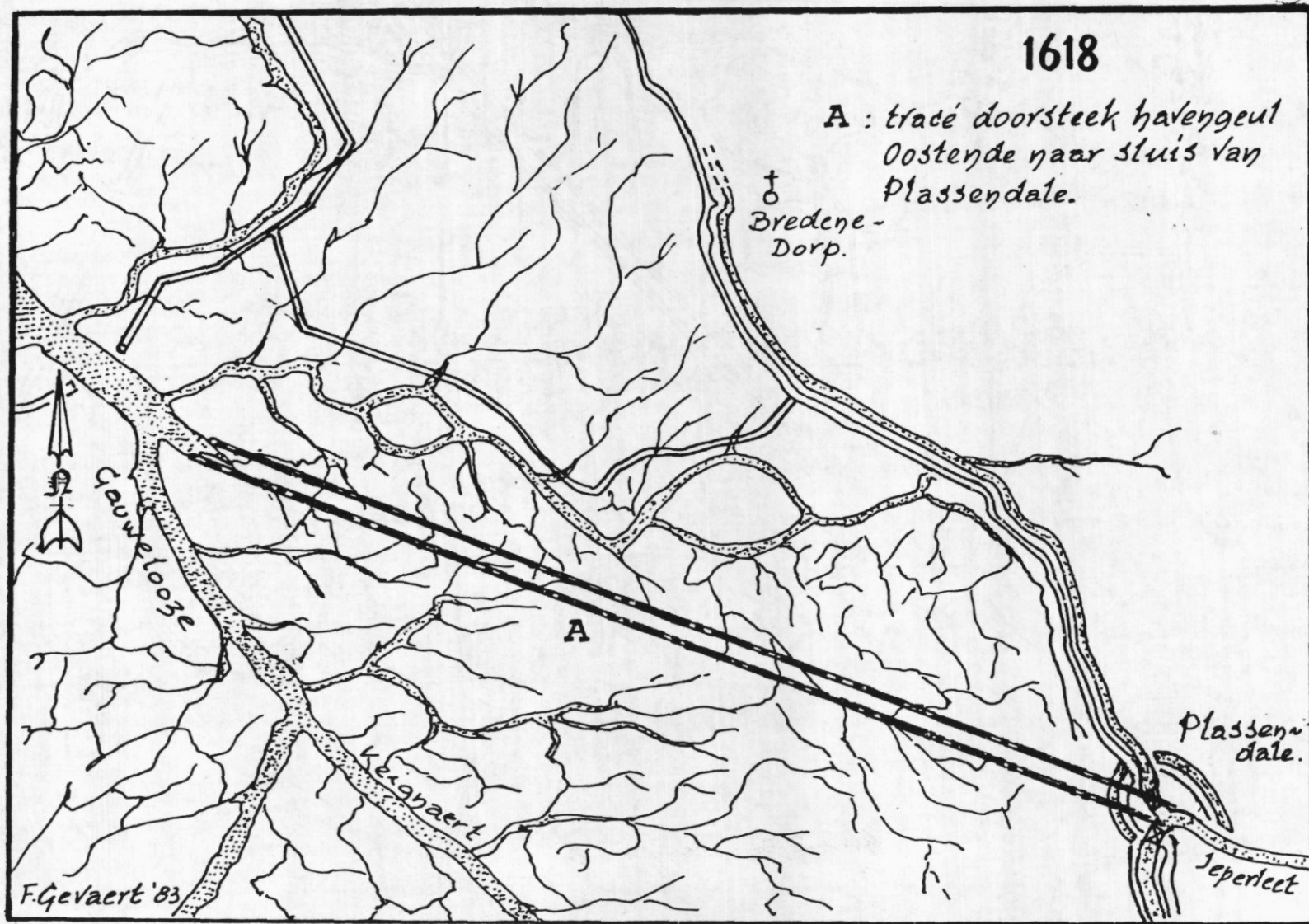
Op deze kaart bemerkt men :

- De havengeul van Oostende met de havenkom.
- de vaargeul tussen de Pierhoek en Plassendale, bedijkt.
- de sluizen van Plassendale.
- de vaart naar Nieuwpoort
- de loop van de Ieperleet bij Oudenburg.
- de dijk van de Wateringe van Blankenberge. ( Van Oudenburg tot de duinen te Bredene, de huidige Plassendale steenweg, Sluizenstraat en Duinenstraat).
- De Dijk van de Grote Polder van Bredene ( Groenedijk).
- de afsluitdijk van het inundatiegebied rond Oos-ende, die nooit voltooid werd, de plannen werden gewijzigd daar men genoodzaakt was de schorren te behouden als scheurpolder om de haven van Oostende op een behoorlijke diepte te houden.
- de Legaardsdijk, aangelegd bij het droogleggen van de Polder van Zandvoorde.
- de Cruysdijk, opgeworpen bij het droogleggen van de Saspolder.
- de dijk van de Potteriepolder, aangelegd bij het droogleggen van de Potteriepolder.

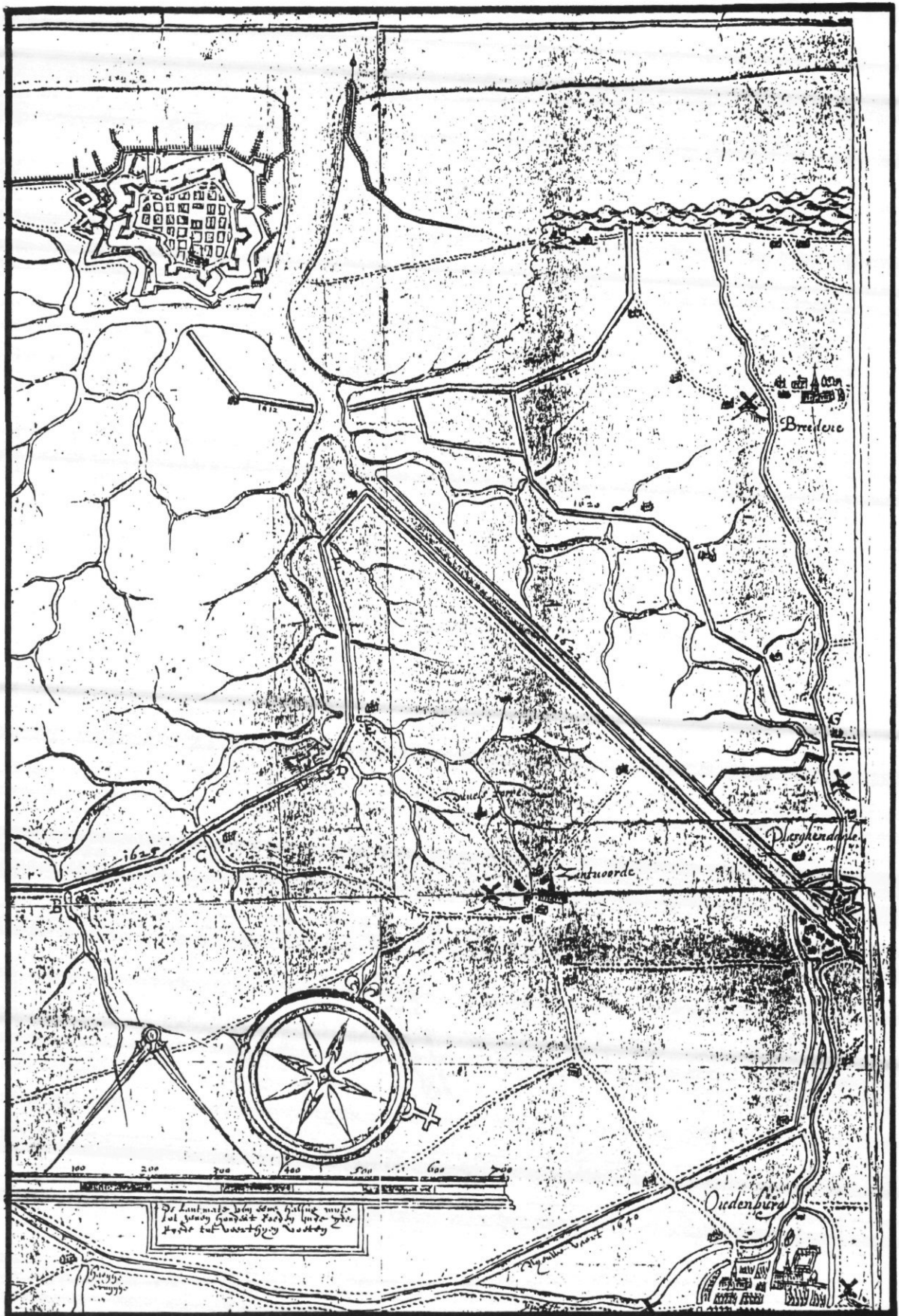
Voor situering en datering van de dijken, polders en waterwegen, zie figuur 12.



Figuur nr. 9, "Plasschendaele", J. Bleau, "Toonneel der Steden van 's Konings Nederlanden", 1650.

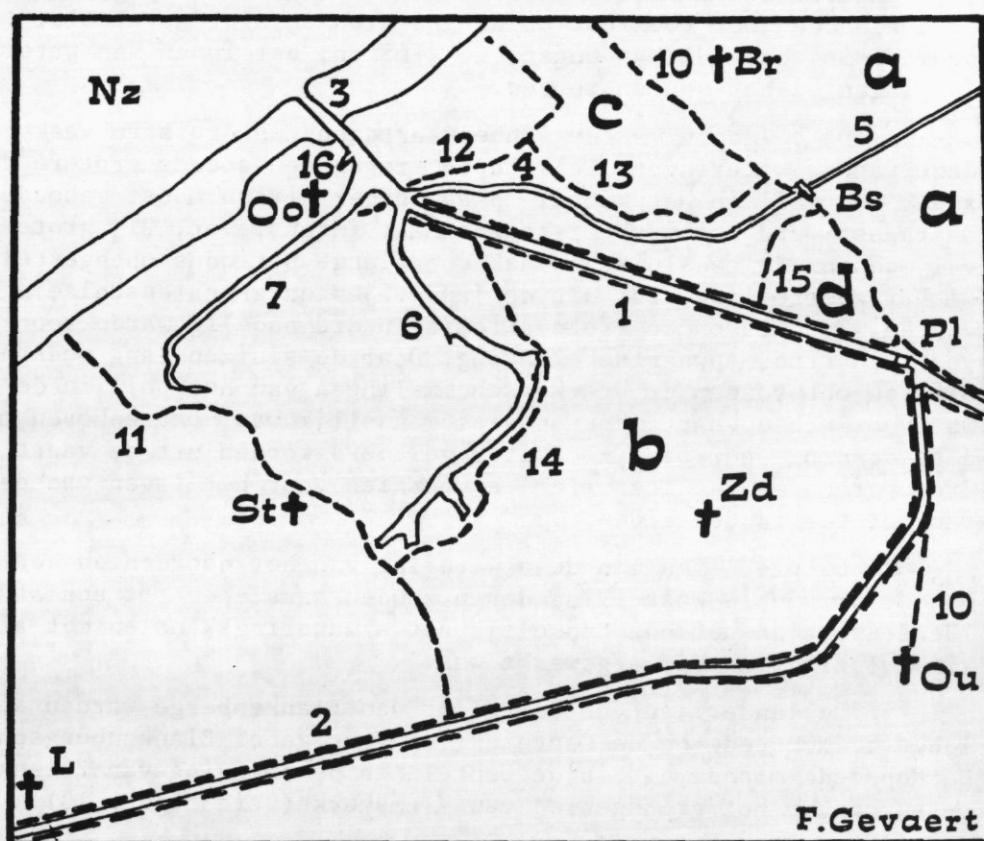


Figuur nr. 10, 1618, tracé doorsteek havengeul Oostende naar Sluis van Plassendale.



Figuur nr. 11, Omgeving van Oostende, omstreeks 1650. RAG nr. 1292/1





Figuur nr. 12, Dijken en polders omgeving Oostende, 1650.

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Br : Bredene                 | 1 : vaart Oostende-Brugge, 1622   |
| Bs : Blauwe sluis, 1626      | 2 : vaart Plassendale-Nieuwpoort, 1641  |
| L : Leffinge                 | 3 : havengeul, ontstaan 1584  |
| Oo : Oostende                | 4 : Sluisvliet, ontstaan na 1584  |
| Ou : Oudenburg               | 5 : verleng Noordede, gegraven omstreeks 1626                                     |
| Pl : Plassendale             | 6 : Gauweloze kreek, ontstaan na 1584   |
| St : Stene                   | 7 : St.-Katharinekreek (of Kercke Crecke) ontstaan na 1584                        |
| Zd : Zandvoorde              | 8 :   |
| a : Polder van Blankenberge  | 10 : Dijk van de Watering van Blankenberge, aangelegd 10e-11e eeuw, hersteld 1608 |
| b : Polder van Zandvoorde    | 11 : Steense dijk, hersteld 1608  |
| c : Grote Polder van Bredene | 12 : afsluitdijk inundatiegebied, omstreeks 1610                                  |
| d : Saspolder.               | 13 : Dijk van de Grote Polder, 1612   |
|                              | 14 : Legaertsdijk, 1626   |
|                              | 15 : Cruysdijk, 1634  |
|                              | 16 : Handelskom   |

De commissie benoemde dijkgraven en wateringsambtenaren die als opdracht hadden het toezicht op de grachten en slotenstelsels, (ook genaamd zwin, geleed), de wegen, de sluizen, het innen van wateringsbelastingen en het spuien in zee.

De belangen van de scheepvaartdiensten druisten vaak in met deze van de wateringten. De schepen kregen een steeds grotere diepgang zodat het peil in het kanaal op een hoger niveau moest gehouden worden. Daarnaast werd het verkeer steeds maar intensiever. Bij grote regenval moesten de zeesluizen vaak voor lange periodes opengesteld worden om het overtollig water uit de landerijen en grachtenstelsels af te voeren. Zo ontstonden grote stromingen die nadelig waren voor de scheepvaart in stroomopwaartse richting. Daar de sluizen lang moesten openblijven ontstonden er sterke schommelingen van het peil in de vaart, wat voor scheepvaartdiensten niet wenselijk was. Daarenboven moest tijdens de droge periodes zoetwater geleverd worden uit de vaart om de droge grachten van zoetwater te voorzien voor het laven van de dorst van het vee in de weiden.

De problemen van de afwatering van het noorden en het zuiden van de provincie West-Vlaanderen zouden aanslepen tot een stuk in de 19e eeuw, toen het onafhankelijk net afwateringskanalen met afzonderlijke lozing in zee, afgewerkt was.

De landerijen van de Polder van Blankenberge werden afgewaterd langs de Noordede en de Gentele (de Vertige of Blankenbergsch vaartje) De Noordede mondde uit in de Gentele in de omgeving van Zuienkerke en ontsprong op het grondgebied van Klemskerke (zie figuur 13)

Het water van het westelijk gedeelte van de polder moest een grote afstand afleggen vooralleer het afvloeide in een afvoerkanaal. Gelet op de nabijheid van de nieuwe Oostendse havengeul en het krekennet werd na het beleg beslist een sluis te bouwen te Bredene. In 1626 werd de "Sluyze van de Wateringhe van Blankenberghe" gebouwd. Het kreeg later de naam "Blauwe Sluis" Om de sluis met de Noordede te verbinden werd een recht kanaal gegraven tussen de sluis en de oorsprong van de Noordede, gelegen in de omgeving van wat nu genaamd wordt "de Grote Palingpot" (zie figuur 14)

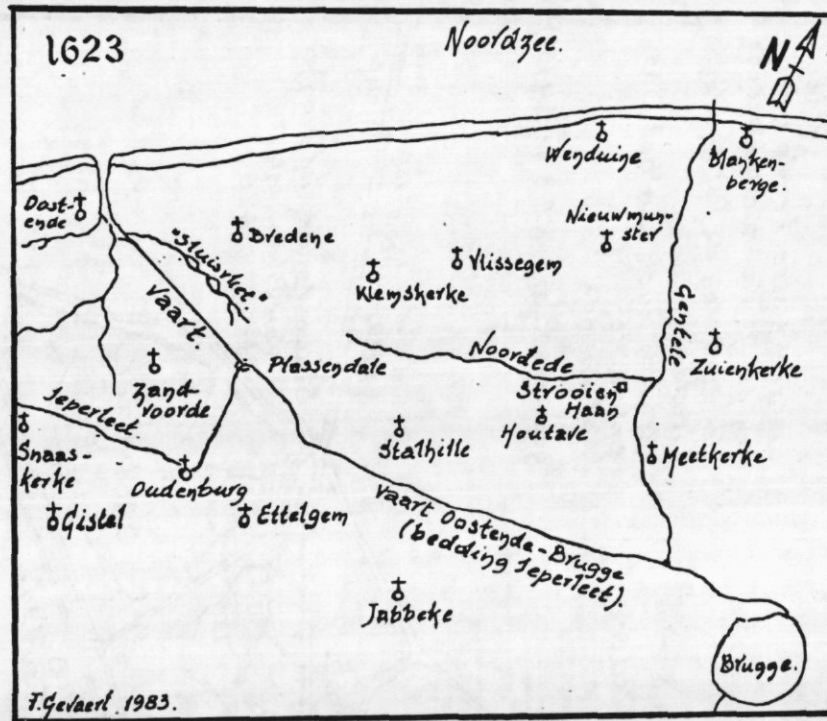
De stroomaf zijde van de sluis was verbonden met een kreekarm in de onmiddellijke omgeving van de sluis. Omstreeks 1650 werd een rechte watergang gegraven tussen de sluis en het breder gedeelte van de kreek die dan genoemd werd "Sluysvliet" (zie figuur 15).

In de periode 1638 - 1641 werd het kanaal Plassendale - Nieuwpoort en Nieuwpoort - Duinkerke gegraven. Voor het graven van het eerst genoemde kanaal werd gedeeltelijk gebruik gemaakt van de bedding van de Ieperleet. Dit is duidelijk te zien op de kaart van Bleau uit 1662 (11) Te Plassendale werd een speye gebouwd met een breedte van 16 voet om het waterpeil te reguleren.

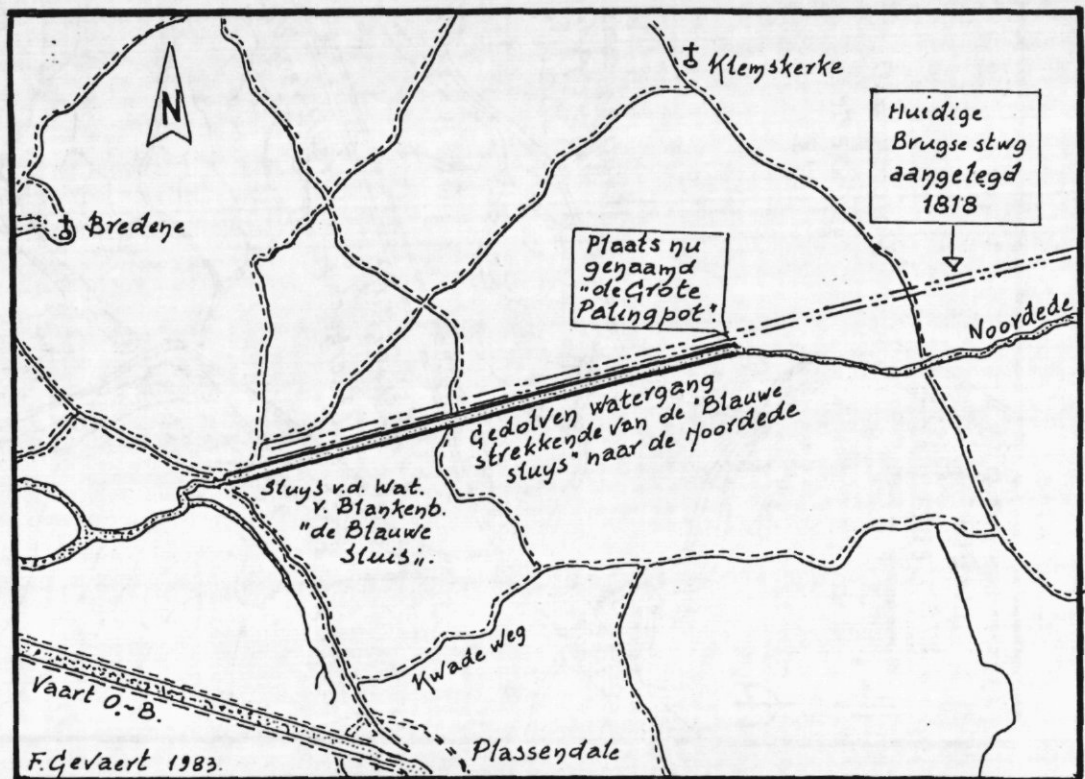
---

(11) -zie figuur 16, Uittreksel uit de kaart van Joannes Bleau, uit "Atlas Major" Amsterdam 1662.

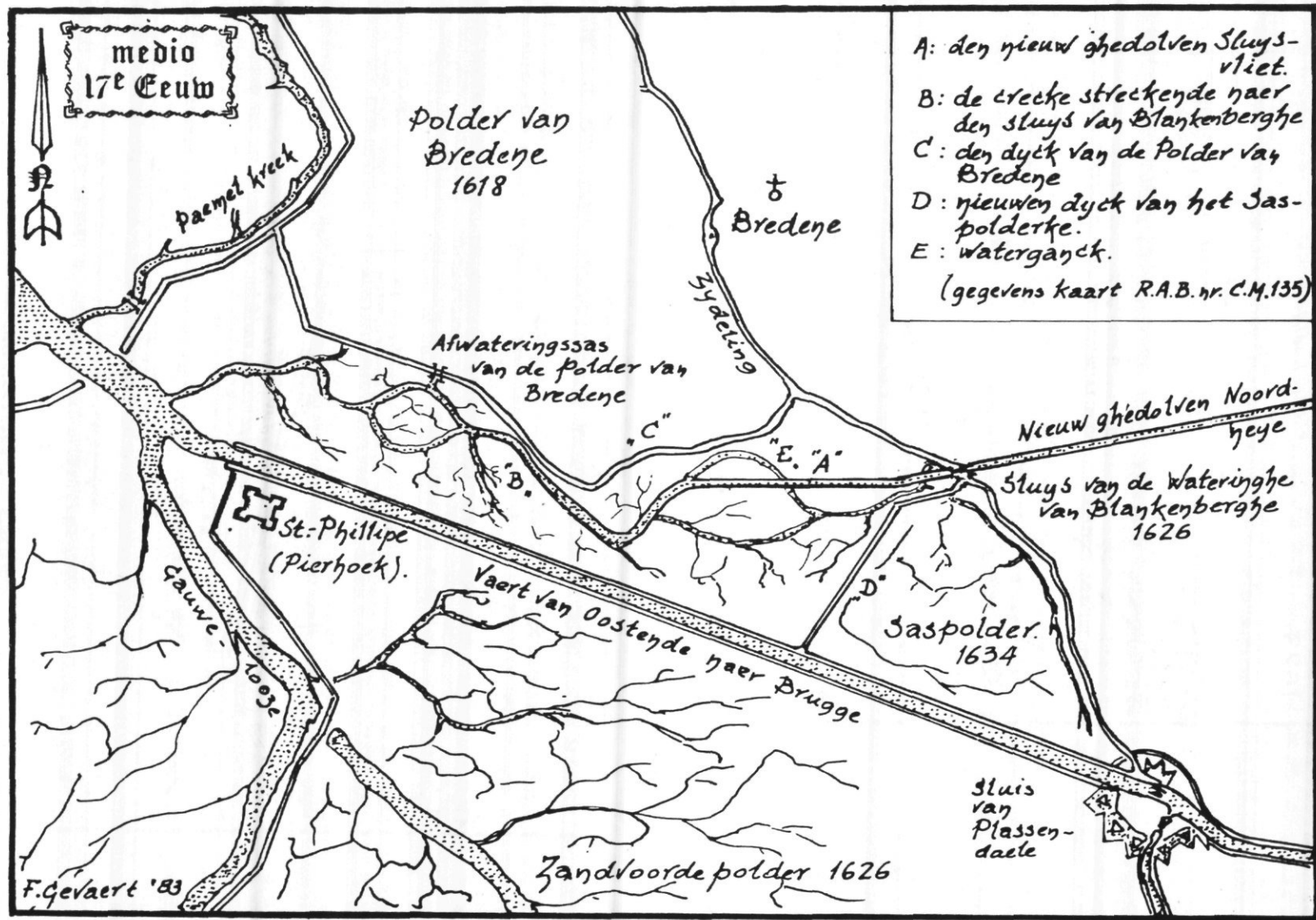
Op deze kaart komen de dijken onder (10) vermeld voor, evenals het kanaal Oostende- Brugge en Plassendale - Nieuwpoort.



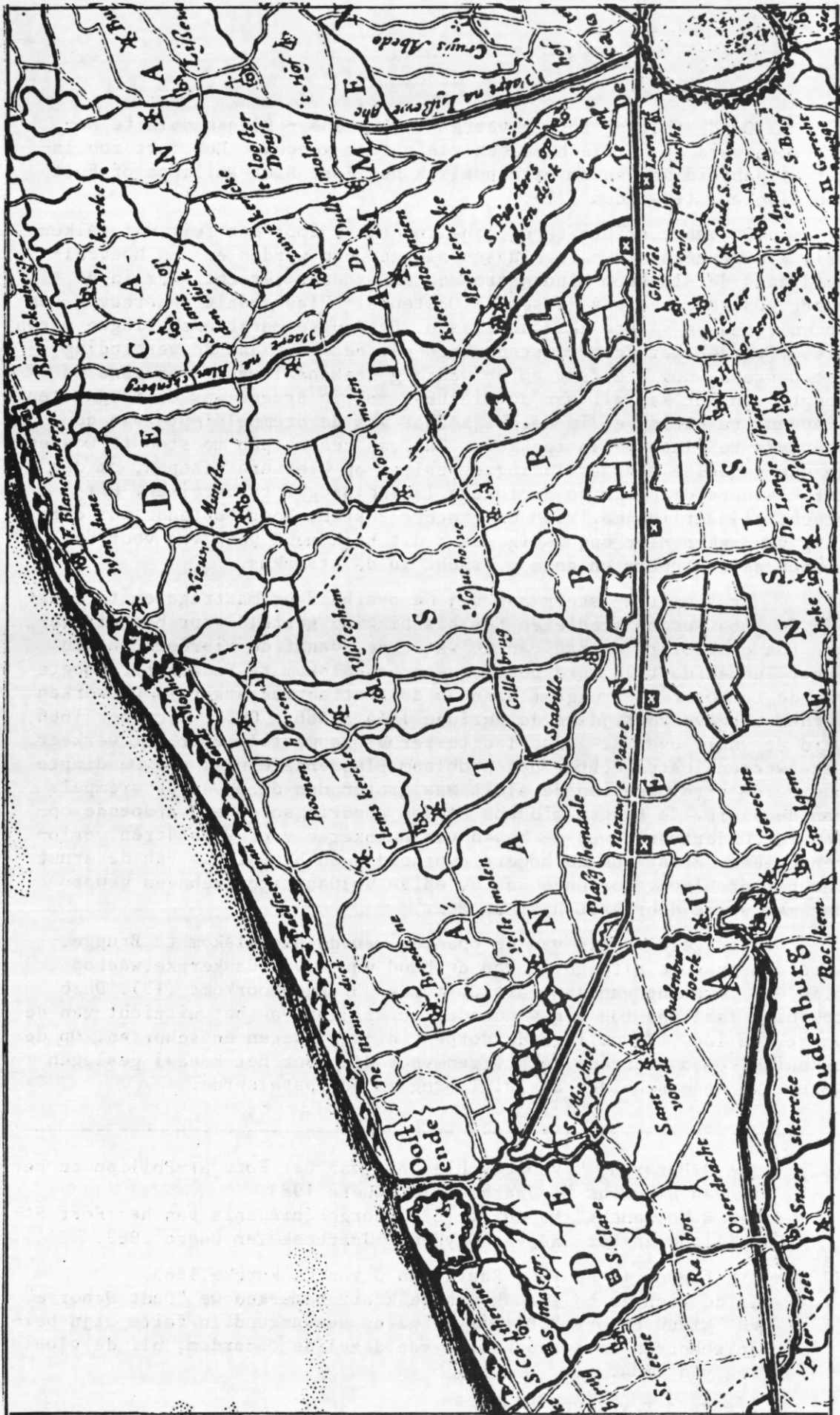
Figuur nr. 13, Waterlopen 1623.



Figuur nr. 14, 1626, doorsteek van de Noordede.



Figuur nr. 15, Vaart Oostende - Plassendale en omliggende, Medio 17e Eeuw.



Figuur nr.16, uittreksel uit kaart van Joannes Bleau, uit "Atlas Major", Amsterdam 1662.

Om de toegang tot de vaargeul Slyckens - Plassendale te beschermen werd op de Pierhoek een klein fort gebouwd. Het fort zou later uitgebreid worden om uiteindelijk het Fort Sint-Philippe of Fort van Slyckens te worden (12).

De vaart slibte terug aan, ondermeer door het feit dat telkenmale als de zeesluizen te Plassendale geopend werden er een hoeveelheid zand de sluis kom binnenstroomde en vandaar terecht kwam in de vaart. Daarenboven was de sectie Oostende - Plassendale onderhevig aan eb en vloed en slibte zeer sterk aan. De Brugse maritieme kringen waren niet tevreden met deze toestand noch met het feit dat de verbinding met Oostende nog steeds geen volwaardig zeekanaal was. Over gans de lengte van het kanaal, van de Pierhoek tot in Brugge was de toegelaten diepgang te gering en in het bijzonder was de drempeldiepte van de zeesluis te Plassendale te Klein. Tal van zeeschepen moesten te Oostende een gedeelte van hun lading overslaan op kleinere schepen, om dan met kleinere diepgang en geringere lading Brugge te bereiken. Dit bracht tijdverlies met zich en grotere kosten. Voor Oostende was deze gang van zaken niet ongunstig, daar dit bijkomend werk was voor de Oostendse schippers en geld bracht in de stadskas.

Brugge drong sterk aan bij de overheid om maatregelen te treffen. In 1664 werden kredieten ter beschikking gesteld voor het uitdiepen tot op grotere diepte van de waterweg, vanaf de Pierhoek tot in Gent. Terzelfdertijd werd beslist een handelskom te bouwen ter hoogte van de Dampoort te Brugge ( waar nu de gistfabriek staat ). De werken werden uitgevoerd tijdens de periode 1664 -1666. Op 21 december 1666 werd de vaart over de ganse lengte terug opengesteld voor het verkeer. Deze werken losten echter het probleem Plassendale niet op. De diepte aan beide uiteinden van de sluis was groter dan deze van de drempels van de sluis. De Brugse middens bleven aandringen op een afdoende oplossing. Ondertussen was de haven van Duinkerke voor Vlaanderen verloren gegaan, zodat ook de hogere overheid goed bewust was van de ernst van het probleem. Oostende was de enige volwaardige zeehaven geworden met vrije doorvaart naar de zee.

Ter gelegenheid van de opening van de handelskom te Brugge, werd een gravure uitgegeven van de hand van C. van Caukercke, waarop o.m. een tekening van de vaart Oostende- Brugge voorkomt (13). Deze tekening laat ons toe een goed idee te krijgen van het uitzicht van de vaart, de loop, de omliggende dorpen, dijken, wegen en schorren. Op de tekening komen eveneens de bruggen voor die over het kanaal geslagen waren. We onderscheiden Stalhillebrug en Schipstalebrug.

(12) - Zie D. Farasyn, " Voorgeschiedenis van het Fort St-Philippe en het Sas van Slyckens ", Jaarboek Ter Cuere 1983.

- Zie R. Verbanck " Naschrift bij Voorgeschiedenis van het Fort St-Philippe en het Sas van Slyckens" Jaarboek Ter Cuere 1983.

(13) - Zie figuur 17 en 18 , Kaart van C. van Caukercke, 1665.

In de rechter bovenhoek van de kaart bemerken we "Oudt Schorre" en "Nieuw Schorre" Dit is enigzins verwarrend. In feite zijn beide schorren oorspronkelijk van dezelfde ouderdom, nl. de vloeiing van 1584.

zie verder volgend blad.

Vanaf de zee te Oostende tot in Stalhille waren er geen vaste oeververbindingen. Daarom werden er veerponten ingelegd. Te Oostende was er een pont die voertuigen inscheepte (14) De overige veren, zoals aan het Pompegat en te Plassendale, vervoerden alleen maar personen en vee. Het pompegatveer gaf verbinding tussen de " Noorhoek " van Oudenburg en het " steetje " zelf.

Brugge bleef aandringen op een verbetering van de sluisen van Plassendale. Deskundig onderzoek bracht echter aan het licht dat de algemene staat van de sluis slecht was en dat het hydrografisch en waterbouwkundig aangewezen was een totaal nieuwe sluis te bouwen zo ver mogelijk naar zee toe. Dit zou drie belangrijke voordelen bieden :

- men was niet meer gebonden aan bepaalde afmetingen van reeds bestaande constructiedelen en kon men totaal ongebonden een grotere sluis ontwerpen en bouwen, met veel groter toelaatbare diepgang.
- de sektie van de vaarweg onderhevig aan eb en vloed zou veel korter zijn en dus minder verzandingsproblemen brengen,
- het lozen van de overtollige binnenwateren zou een bijkomende scheuring van de havengeul uitmaken en het op peil houden van de toegang tot de haven van Oostende en tot de nieuwe sluisen zou minder zorgen vergen.

Met deze aanbeveling besliste 's Lands overheid een zeesluis te bouwen op de Pierhoek te Bredene, ofte ter plaatse van " Slykens" , ter hoogte van het aldaar gelegen fort St.- Philippe of Fort van Slykens. (15) Op 17 juni 1669 werden de werken aanbesteed om op 22 juni reeds te worden aangevangen.

Vervolg (13)

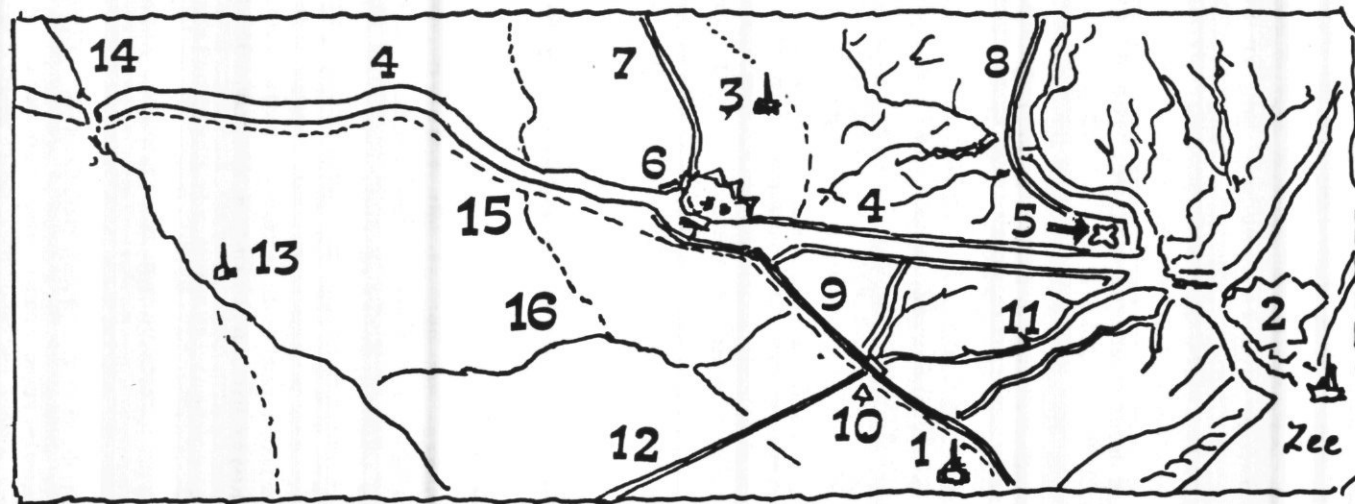
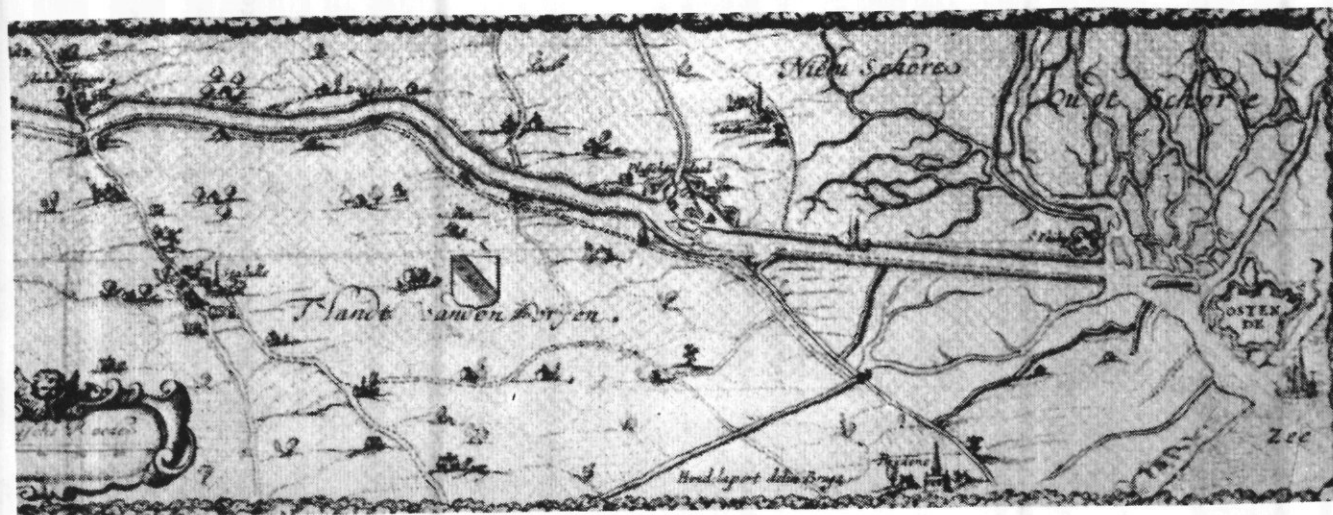
In 1626 werd de Legaertsdijk aangelegd en de Polder van Zandvoorde (Keignaertspolder ) gevormd. Op dat ogenblik bleef nog slechts het gebied begrenst door de Oostendse vaart- Legaertsdijk - Steense dijk - St.-Katharinekreek over als schorre, gebruikt als scheurpolder voor het op diepte houden van de Oostendse vaargeul ( havengeul ).

In 1627 werd de Legaertsdijk doorstoken, daar de havengeul te snel aanslipte. Deze toestand bleef zo tot in 1631, toen de Legaertsdijk terug gedicht werd.

In 1663 was de toestand van de havengeul zodanig dat er terug nieuwe maatregelen moesten genomen worden om de scheurpolders uit te breiden. De Zandvoordedijk werd opgeworpen om het dorp te beschermen tegen mogelijke overstroming bij storm. De Legaertsdijk werd terug doorstoken en de Keignaertspolder was terug scheurpolder of schorre. Van daar de naam " Nieuw Schorre" zoals ze voorkomt op de kaart van C. van Caukercke, ten overstaan van "Oudt Schorre" voor het gebied gelegen ten noorden van de Legaertsdijk.

- (14) - Het veer fungeerde slechts bij laag water. Bij hoog water waren de toegangswegen tot de inschepingsplaats op de oosteroever overspoeld.
- (15) - zie D.Farazyn " Voorgeschiedenis van het Fort ST.Philippe en het Sas van Slykens" Jaarboek Ter Cuere 1983.  
 - zie R.Eeckhout, " Zoeklicht op Bredene " 1968.  
 - zie F.Gevaert " De Geule, bijdragen tot de geschiedenis van de haven van Oostende " Schuttevaer Oostende 1976.

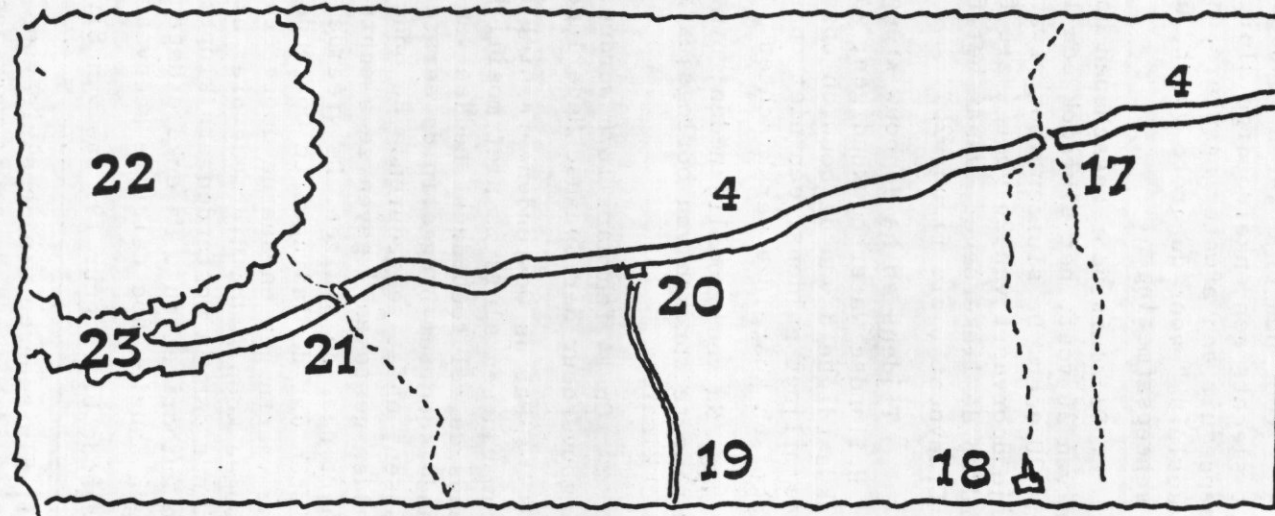
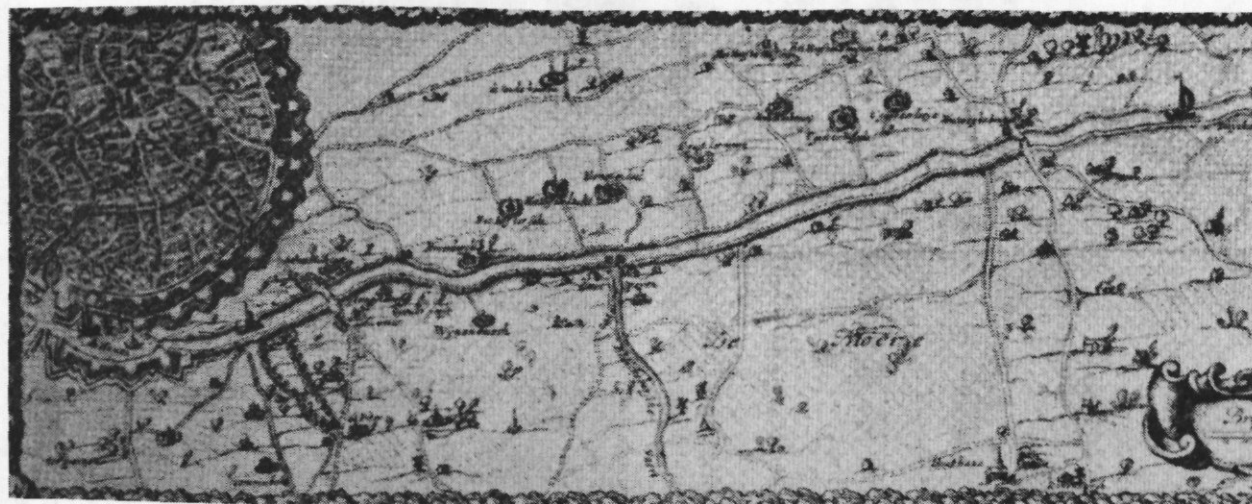
1. Bredene
2. Oostende
3. Zandvoorde
4. Vaart
5. Fort St.-Philippe
6. Plassendale, sluisen en fort
7. Kanaal Plassendale-Nieuwpoort
8. Legaertsdijk
9. Dijk van de Watering van Blankenb.
10. Blauwe sluis
11. Sluisvliet
12. Noordede
13. Stalhille
14. Stalhillebrug
15. Pompegat
16. Noordhoek (Oudenburg)



Figuur nr. 17, Kanaal Oostende-Brugge, 1665,  
Noordelijk deel,  
door C. van Caukercke, 1665.



- 17. Nieuwegebrug
- 18. Houtave
- 19. Vertige
- 20. Ten twee Speye
- 21. Schipstalebrug
- 22. Brugge
- 23. Handelskom



Figuur nr. 18, Kanaal Oostende-Brugge, 1665,  
Zuidelijk deel,  
door C. van Caukercke, 1665.

Voor hun tijd waren de Sassen een huzarenstukje, daar het hier niet slechts een enkelvoudige sluis betrof maar een sluizencomplex bestaande uit een afwateringssluis, een sluis voor de binnenvaart en een "zeesluis" voor de grote vaart, uiteraard in functie van de toenmalige scheepsafmetingen.

De sluis voor zeeschepen had een vrije breedte tussen de deuren van 36 voet, het sluisdok een lengte van 350 voet en een breedte van 120 voet. De sluizen voor afwatering en binnenvaart hadden een vrije doorvaart van 26 voet (zie figuur 19). Ten geleide van de schepen werd op de linkeroever, vanaf het fort, een geleidestaketsel gebouwd 't Craeynest (zie figuur 25)

Tijdens en na de bouw kreeg men veel bezoek waaronder zelfs van Hollandse waterbouwkundigen, wat zeker een aanwijzing is voor de merkwaardigheid van de bouw en opzet van het kompleks. De bouw kostte twee miljoen guldens, een niet onaardige som, zelfs in de tijden van praktisch kosteloze werkkrachten.

Na veel moeilijkheden, o.m. geldzorgen en politieke bemoeiingen om niet te spreken van oorlogsjes allerhande, kwamen de sluizen in 1675 klaar.

Op 14 februari 1676 werden de sluizen plechtig ingehuldigd door de gouverneur der Spaanse Nederlanden, de Hertog de Villa de Hermosa (16)

Dat de Oostendenaars niet bijzonder in hun schik waren met de bouw van een sluis is niet moeilijk te begrijpen, daar ze zich zelf reeds de rol toebedacht hadden van doorvoerhaven voor het industrie- en handelscentrum Brugge. In de eerste dagen na de ingebruikname van de sassen, nadat ze gedurende de bouw nogal wat "stokken in de wielen hadden gestoken" gaven ze slechts aan "Vlaamsche schepen" vrije doorvaart naar de sluizen. De vreemde schepen hielden ze op op de rede en eisten dat de ladingen te Oostende zouden overgeladen worden op Oostendse vaartuigen en daarna doorgestuurd naar Brugge. Dat de machtige Brugse kooplieden hiermede niet akkoord waren is duidelijk. Machtiger zijnde dan de Oostendenaars klopten ze niet ongehoord op de deuren van de autoriteiten. Na enkele dagen moesten de Oostendenaars met lede ogen aanzien hoe talrijke koopvaarders vrij de weg naar Brugge opvoeren.

Legende bij figuur 19, Sas van Slycke's.

- 
1. Sluisdeuren van de sluis voor zeeschepen.
  2. Sluiskom van de sluis voor zeeschepen.
  3. Sluis voor de binnenvaart en kleine zeeschepen.
  4. Afwateringssluis met vaste brug.
  5. Havengeul.
  6. Vaart naar Brugge.
  7. Fort St.-Philippe.
  8. Vestingsgracht.
  9. Kroonwerk van het Fort St.-Philippe.
  10. Noordhee.
  11. Noordheesluis, of Kleine Blankenberghsche Sluis.
- NB. Over de zeesluis en binnenvaartsluis lag er geen brug.
- 

(16) - zie W. Debaillie "De merkwaardigste stenen van Slyckens" Jaarboek Ter Cuere 1982.

!!! E R R A T U M !!!

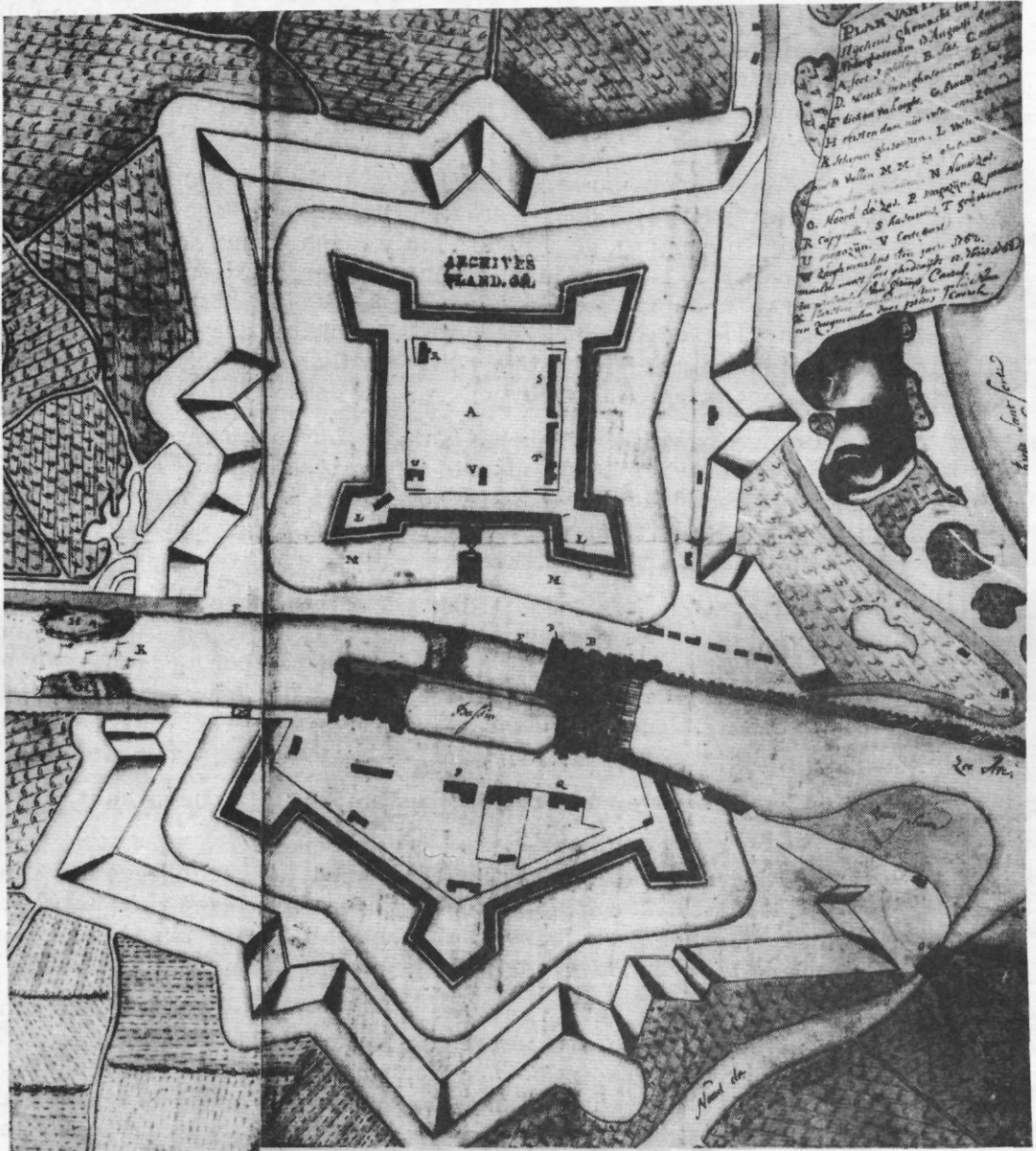
=====

Door verkeerde nummering zitten bladzijden 31 tot en met 40 verkeerd .

Na bladzijde 30 overschakelen naar 40 en dan afzakken naar 31 . Vervolgens weer naar bladzijde 41 , enz .

40	moet zijn :	31	
39	.....	32	tekst
38	.....	33	
37	.....	34	
36	.....	35	
35	.....	36	
34	.....	37	
33	.....	38	tekst
32	.....	39	tekst
31	.....	40	





Figuur nr. 24, Instortingen Sas van Slyckens, 1752.

Legende: Plan van Fort en 't Sas Slyckens ghemaekt ten jaere 1675.

- A. fort St.-Philip. B. Sas. C. muren die staen,
- D. werck nederghesonken. E. Sas dat staet.
- F. dieken verhooght. G. bracke in 't Bassin.
- H. eersten dam niet volmaekt. I. tweeden dam.
- K. schepen ghesoncken. L. vesten ghebroken om te vullen MM.
- M. vesten ghebroken om de tweeden dam te maeken.
- O. Noord de sas. P. Magazyn. G. Proventiehuis.
- R. Cappelle. S. Kaseernes. T. Gouvernement.
- U. magazyn. V. Cordegart.

Niet helemaal onverwachts deed er zich op 13 augustus 1752 een instorting voor in het sas van Slyckens. De saskommuren tussen de binnenvaarsluis en de afwateringssluis waren verzakt, er was een bres geslagen in de saskommuur ( zie figuren 24 en 25 ). De schade was te wijten aan het begeven van de houten heipalen die de fundaties uitmaakten.

De sasdeuren waren ontzet en lieten water door. Bij opkomende tij drong het zeewater door tot in Brugge. Daar men vreesde dat bij het volgende springtij de landerijen zouden onder water komen door het buiten de oevers treden van het kanaalwater werd snel besloten een dam op te werpen in de vaart een honderdtal meters stroomopwaarts van de sassen. Men liet de bekende Lippens aanrukken die reeds op 17 augustus ter plaatse kwam met een grote schare volk. Men begon aanstonds met de voorbereidingen tot het opwerpen van de dam.

Om een basis te hebben voor den aarden dam liet men in het midden van de vaart vier beschadigde scheepjes zinken, in lijn met de geplande dam. Van beide oevers uit begon men met aarde te storten in de vaart. Dit vorderde echter te langzaam o.m. daar men niet vrijelijk over genoeg aarde kon beschikken.

Men besloot een tweede dam te werpen op een plaats waar de dam korter kon zijn en bijgevolg minder aarde vergde en waar men sneller over aarde kon beschikken. Om de dam op te werpen werden twee bastions van het fort St.-Philippe afgegraven. Voor de Provincie was dit een eenvoudige beslissing, daar én de vaart én het fort tot haar bevoegdheid behoorde( zie figuur 24 en 25).

Door het opwerpen van de dammen was de scheepvaart naar Brugge onmogelijk geworden.

Door de Staten van Vlaanderen werd opdracht gegeven een nieuwe sluis te bouwen. Uit een vooronderzoek was gebleken dat het herstellen van de schade onmogelijk was. Niet alleen door de omvang van de schade, doch ook omwille van de staat van de ondergrond.

Door tal van bevoegde waterbouwkundigen, zowel buitenlandse als binnenlandse werden voorontwerpen opgesteld. Brugse ingenieurs stelden voor geen nieuwe sluis te bouwen doch de kanaaloevers te verhogen en te versterken en de zee te laten doordringen tot in Brugge. Dit voorstel werd wijselijk afgewezen gelet op de slechte ervaringen met kanalen die onderhevig zijn aan eb en vloed, met spoedige verzanding als gevolg.

Na veel beraadslagingen werd uiteindelijk besloten het ontwerp van de Duinkerkse waterbouwkundigen Fruytière en Taquet te weerhouden.

Negentien maanden na de instorting begon men op 22 maart 1754 met het opwerpen van twee dammen om de bouwput voor de nieuwe sassen te bouwen, op circa 300 meters stroomopwaarts van de oude sluisen. ( zie figuur 26, leg.1).

Onderwijl had een aanbesteding plaats gegrepen voor het heien van de pijlers en de paalflanken van de sluisen. De meester-timmerman Jan de la Vlyne had de voordeligste inschrijving en het werk werd hem toegewezen. Op 6 juni 1754 kon hij de eerste paal inheien.

Het aantal "zuigers" was angstwekkend toegenomen in het sluizenkompleks en men vermoedde terecht dat heel wat houtwerk waarop het metselwerk van de sluizen rustte, door de houtwormen, die vanaf 1731 de havenwerken teisterden, was aangevreten.

Om tot de herstelling te kunnen overgaan diende men het sas van Slyckens droog te leggen door het opwerpen van dammen en tevens door het graven van een afleidingskanaal er voor te zorgen dat de overvloedige binnenwateren naar zee konden afgevoerd worden.

Men was het in bevoegde kringen op betrekkelijk korte tijd eens geworden dat het derivatiekanaal best in het zuidelijk deel van de Gouverneurspolder tussen de Gouwelozekeek en de vaart zou aangelegd worden. Vermits het goederenverkeer tussen Brugge en de zee in die jaren weinig omvangrijk was, achtte men het voldoende een eenvoudige stenensluis met twee openingen van 14 voet in de vaartdijk in te werken. ( zie figuur 23).

Het nodige oktrooi werd in het najaar 1742 verleend zodat de werken in de zomer 1743 konden worden aangevat. De overbekende Lippens uit Moerbeke Waas zorgde met 800 man voor het uitgraven van de "coupure" Legillon werd tot directeur van de sluisbouwwerken aangesteld.

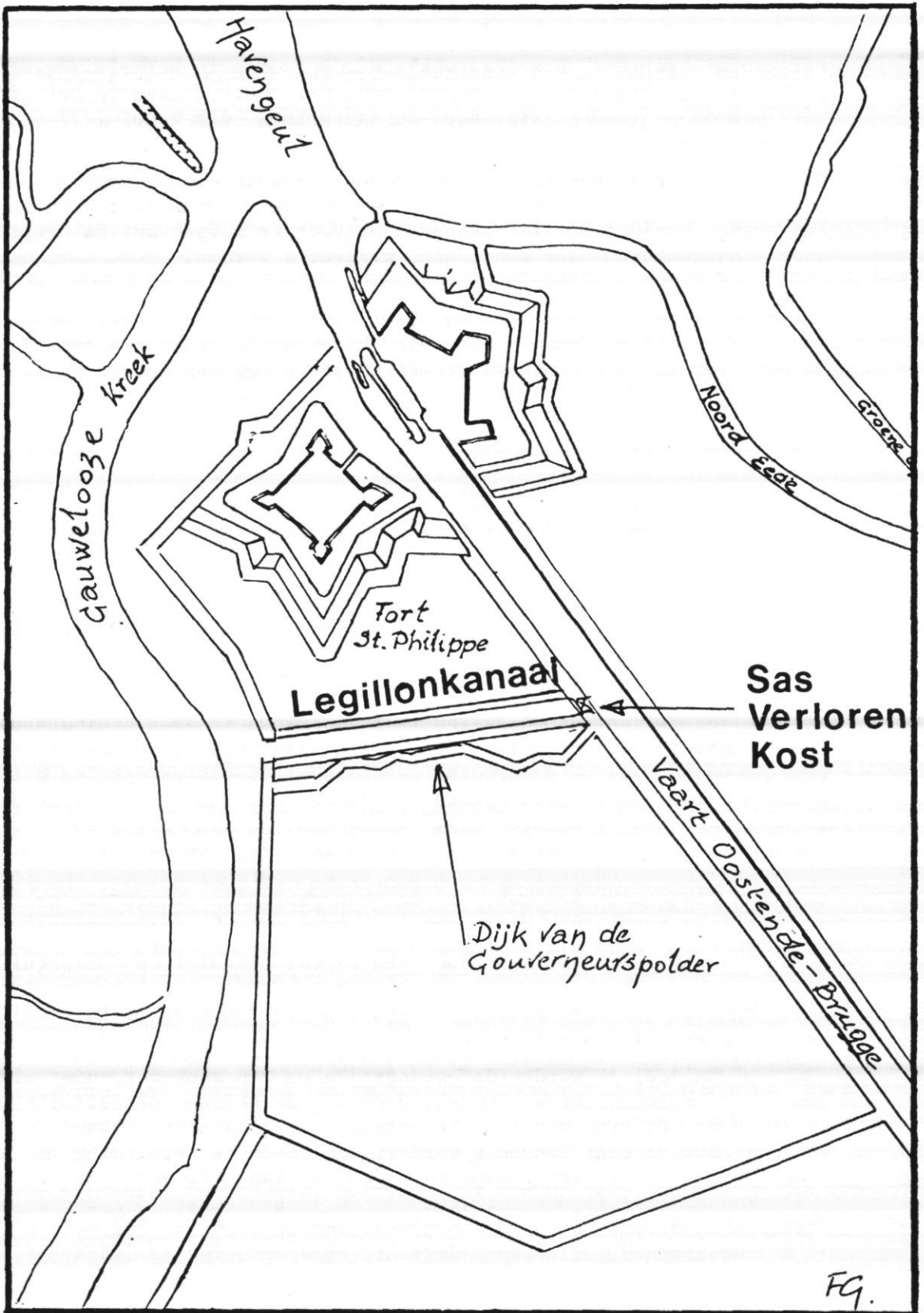
In september 1743 kwam er van diverse zijden protest tegen de aanleg van deze eenvoudige sluis die helemaal niet voor scheepvaart kon gebruikt worden. Ingaande op de talrijke verzoekschriften gaf de Provincie opdracht de plannen voor de sluis te wijzigen en er een sas te bouwen. Zo ver kwam het echter niet. De werken werden in juni 1744 stil gelegd "wegens de onzekeren tydt". Franse troepen dreigden nl. onze gewesten te overompelen. Wat ze inderdaad ook deden. Het resterend bouw materiaal werd verkocht. De sluis bleef onafgewerkt en dus onbruikbaar liggen. Ze kreeg weldra van de bewoners uit het omliggende terecht de benaming "verloren kost" toegewezen. Zo kwam er in het Oostendse naast de "Verloren Kost" van Snaaskerke, een tweede gelijknamige sluis te liggen, nu te Bredene (18). Enkele jaren later zou het kanaal toch een bestemming krijgen, zij het van gans andere aard dan de oorspronkelijke bedoeling. Het kanaal kreeg de naam "Legillonkanaal".

In 1750 werd te Gent door een aantal zakenlui de "Compagnie der Zaegmolens" opgericht, tot het exploiteren van een groot houtzaagcomplex en verkoopsorganisatie, die zou opgericht worden te Bredene langs het kanaal Oostende-Brugge.

Onmiddellijk werden de omvangrijke werken aangevat, niet alleen moesten er molens gebouwd worden, doch ook de nodige infrastructuurwerken voor het transport van boomstammen, uitlogen en verhandelen van gezaagd hout. De Legillonsluis werd afgewerkt om de verbinding met de vaart te maken. Het kompleks werd opgericht langs de vaart en het Legillonkanaal (zie figuur 26, leg. 8). Op 12 september 1752 werden de eerste twee molens in bedrijf genomen. Tussen 1750 en 1752 werden er 16 molens gebouwd. Drie langs de vaart en de overige 13 langs het Legillonkanaal.

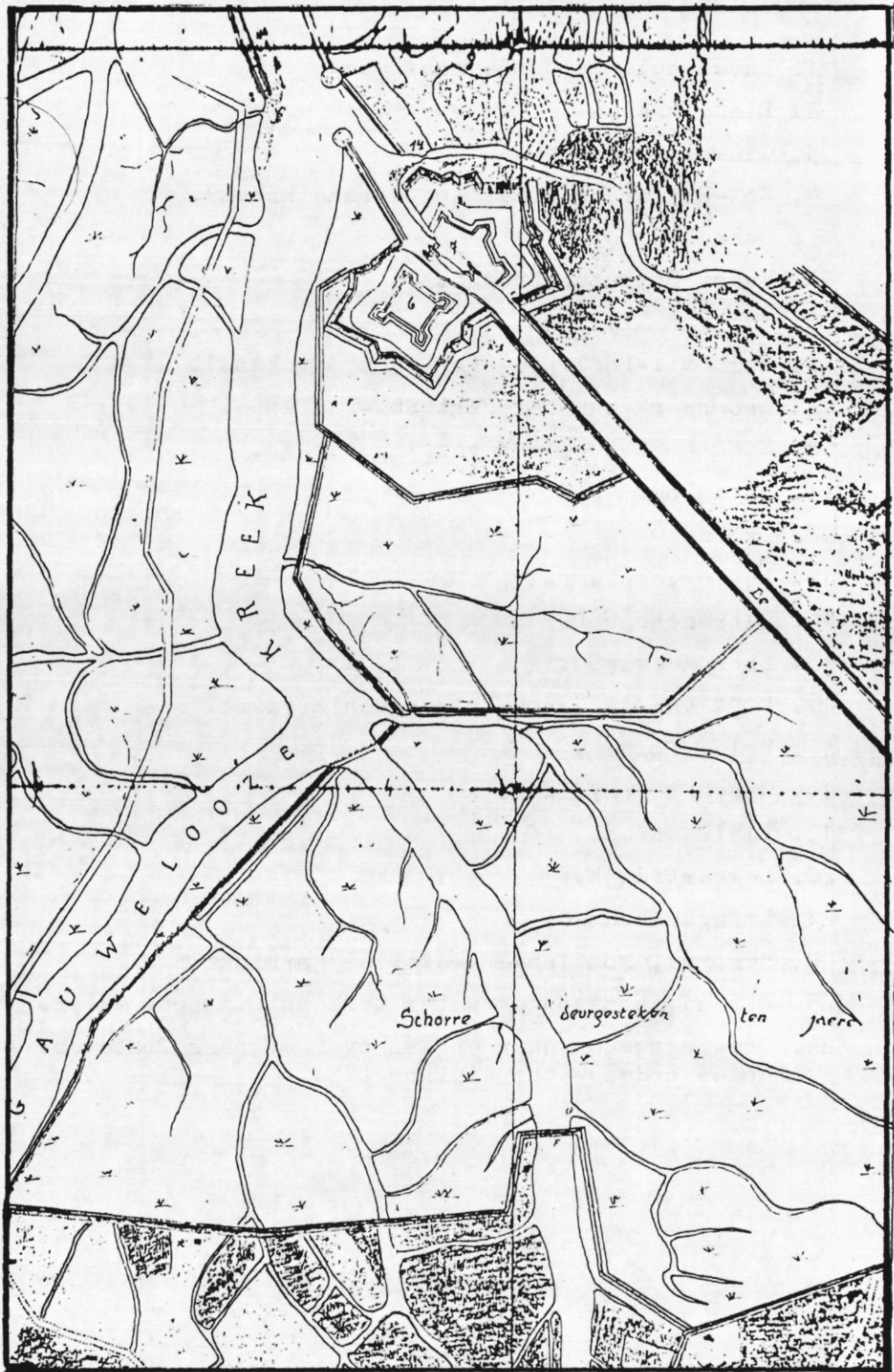
---

(18) - Bron : D.Farasyn.



Figuur nr. 23, Aanleg Legillonkanaal.



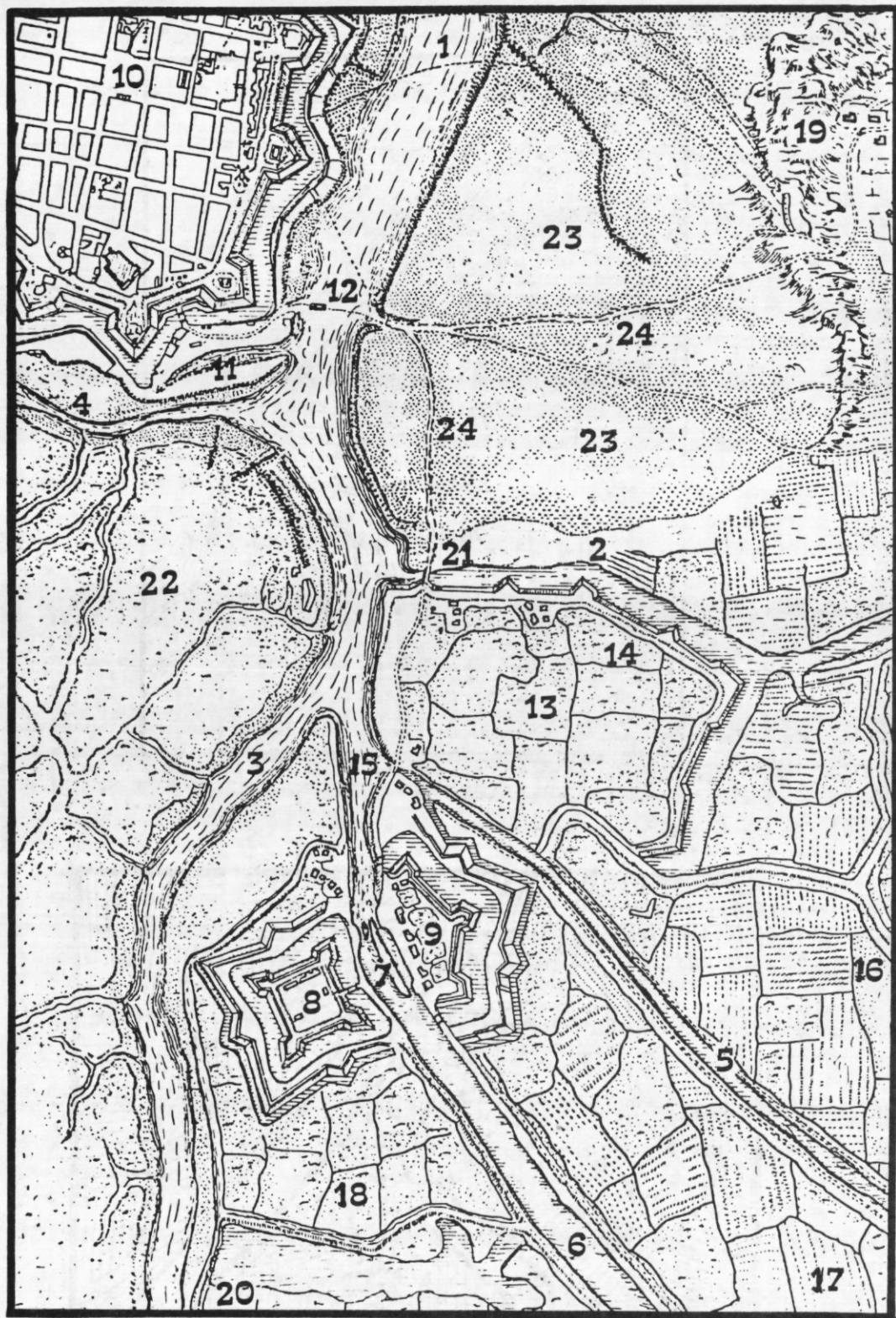


D. Farasyn, naar P.A. Nollet

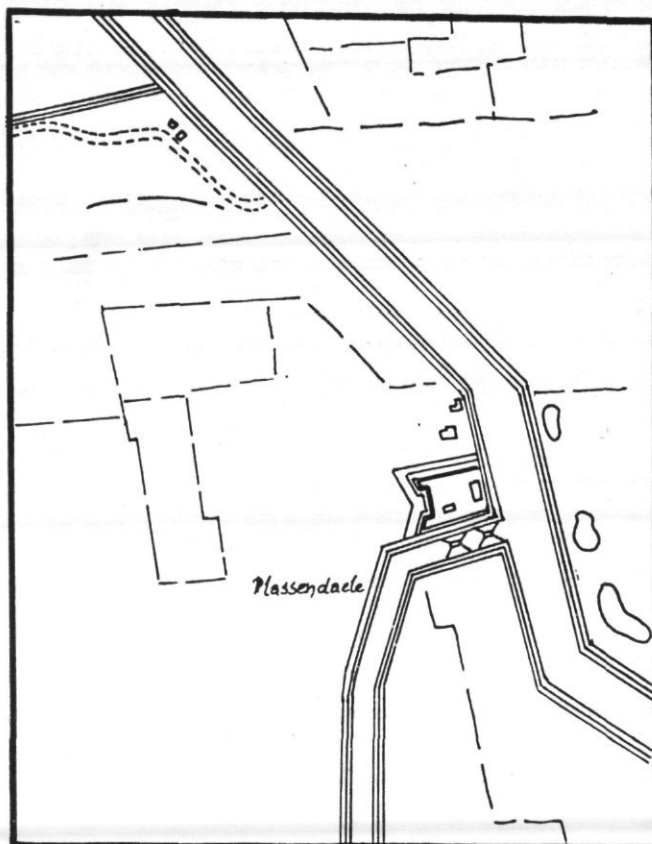
Figuur nr. 22, Omgeving van de sluizen van Slyckens  
1725.

LEGENDE BIJ FIGUUR NR. 21.

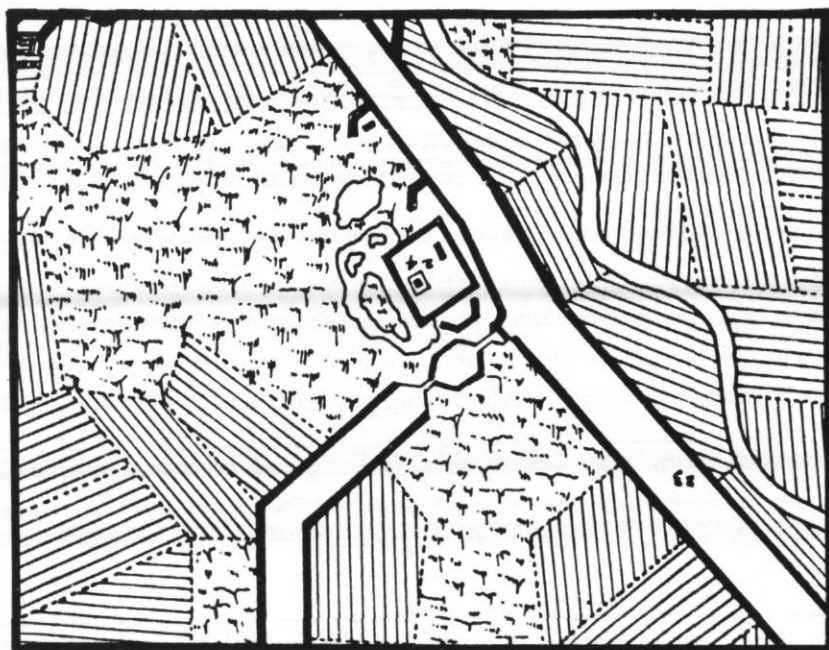
1. Havengeul, leidende naar zee.
2. Faemelkreek.
3. Gauweloze kreek.
4. St.-Katharine kreek (of Kercke kreek).
5. Noordhee,
6. Vaart Oostende-Brugge.
7. Sas van Slyckens.
8. Fort St.-Philippe (Fort van Slyckens).
9. Kroonwerk van het **Fort St.-Philippe**.
10. Stad Costende, met vestingswerken.
11. Havenkom.
12. Overzet.
13. Lotteriepolder.
14. Retranchement.
15. Noordheesluis.
16. Dijk van de Grote Folder van Bredene.
17. Vrije Polder.
18. Gouverneurspolder.
19. Liefkemores.
20. Legaartsdijk.
21. Langghe brugge.
22. Schorre, komt onder water bij springtij.
23. Strand, komt onder water telkens bij hoog water.
24. Toegangswegen naar en van overzet naar Costende.  
komen onder water bij hoogtij.



Figuur nr. 21, Sas van Slyckens en omgeving, Hoppach, 1706.



1725 - P.A. Nollet



1723 - Hatton.

Figuur nr. 20, Fort van Flassendale.

In 1671 -1674 werd het Fort St.-Philippe uitgebreid met een kroonwerk, gelegen op de oosteroever. Het werd gebouwd tussen de vaart ter plaatse van de sluizen en de monding van de Noordhee ( of Noordede) Binnenin het kroonwerk werd het huis van de sluismeester gebouwd. Wat later kwamen ook huizen voor de sasknechten evenals een groot magazijn " SLANTS MAGASYN " waar het materiaal en de onderhoudsmaterialen voor het sluizenkompleks opgeslagen werden (16) . Terzelfdertijd werd een nieuwe afwateringssluis gebouwd op de monding van de Noordhee. De polder van Blankenberge loosde alsdan de binnenwaters rechtstreeks in de havengeul, wat ten goede kwam aan de scheuring van de geul en tevens een groter afwateringsvolume teweeg bracht. Gelet dat het stroomafwaarts gedeelte van de Noordhee niet meer onderhevig was aan verandering door werking van eb en vloed.

Daarnaast werden de oevers van de Noordhee tussen de Blauwe Sluis en de Nieuwe Sluis verhoogd en werden de vele zijarmen gedempt. Het gebied gelegen tussen de vaart, de dijk van de Grote Polder en de Cruysdijk ( aangelegd in 1634) werd aldus ingepolderd en kreeg de naam " Vrije Polder ".

Tijdens de bouw van de Noordheesluis werd een voorlopige verbinding gemaakt met de vaart, ongeveer ter hoogte van waar nu de huidige Brugse steenweg de vaart verlaat.

Tijdens de bouw van het Fort St.-Philippe had men een dijk opgeworpen om de Pierhoek af te sluiten van het overige van de Keignaertpolder, dat als scheurpolder dienst deed. Later werd wat zuidelijker nog een tweede dijk geworpen en het gebied drooggelegd. De polder omheenhet fort kreeg de naam " Gouverneurspolderke " en werd beheerd door de gouverneur van het fort.

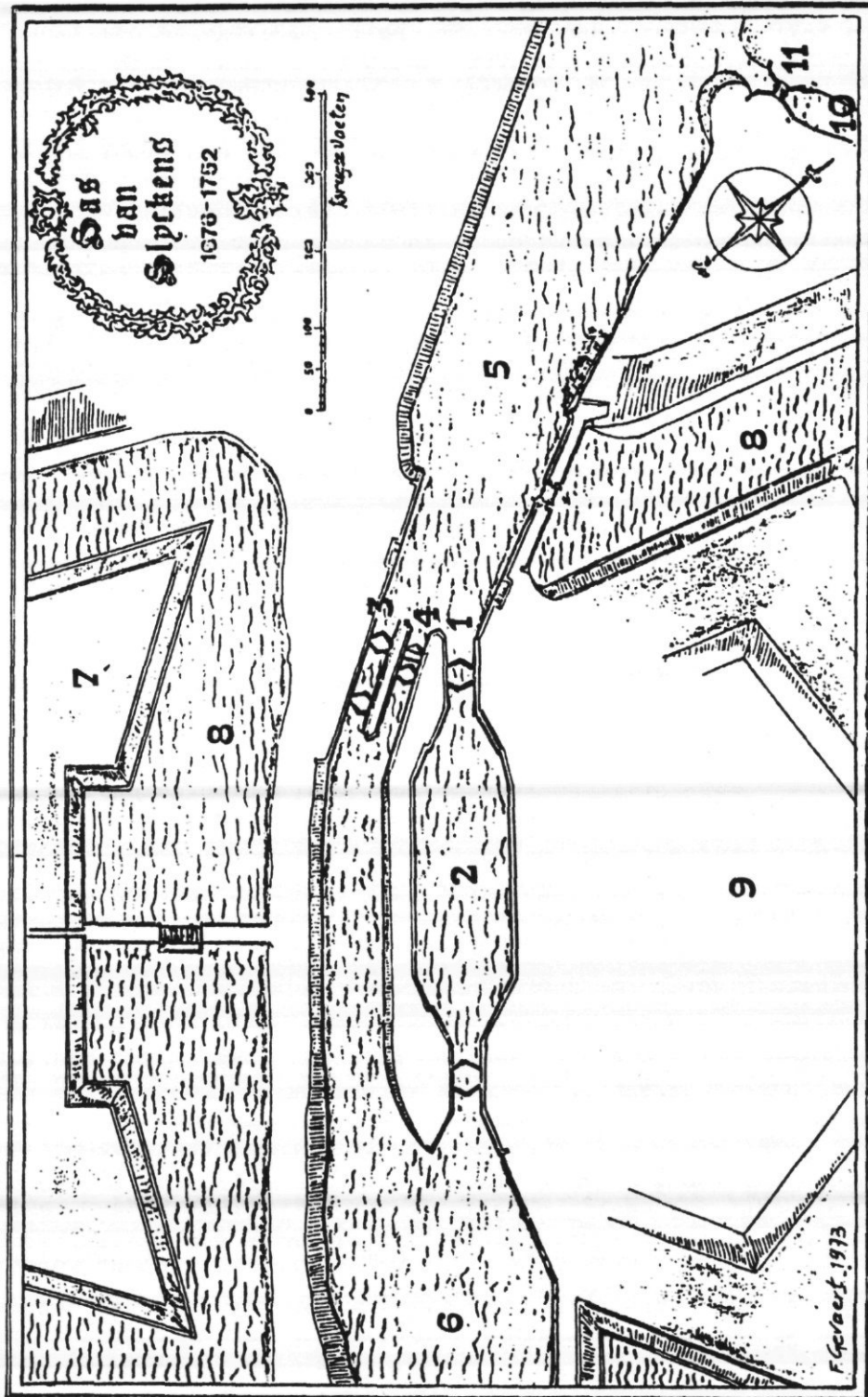
Nadat in de periode 1669 -1675 de zeesluizen te Plassendale gesloopt werden en de vaart ter plaatse uitgediept en genormaliseerd werd, werden de oudste gedeelten van het fort gesloopt. Hoe het fort er in 1725 uitzag wordt weergegeven op figuur 20 (17).

In 1722 werd de Oost-Indische Compagnie opgericht, en begon vanaf 1723 voor Oostende een grote bloeiperiode. Brugge wilde haar aandeel in deze bloei en richtte meerdere verzoeken tot de overheid om het kanaal Oostende - Brugge te verdiepen zodat de steeds maar groter n dieper liggende zeeschepen toe te laten tot Brugge te varen met volle lading. Aan het verzoek werd uiteindelijk ondanks het protest van de Oostendse middens een gunstig gevolg gegeven. De werken werden in 1724 aangevat en beëindigd in 1728. Helaas voor Brugge was de bloei van handel op de Oost voor het Keizerrijk toen reeds haar hoogtepunt voorbij.

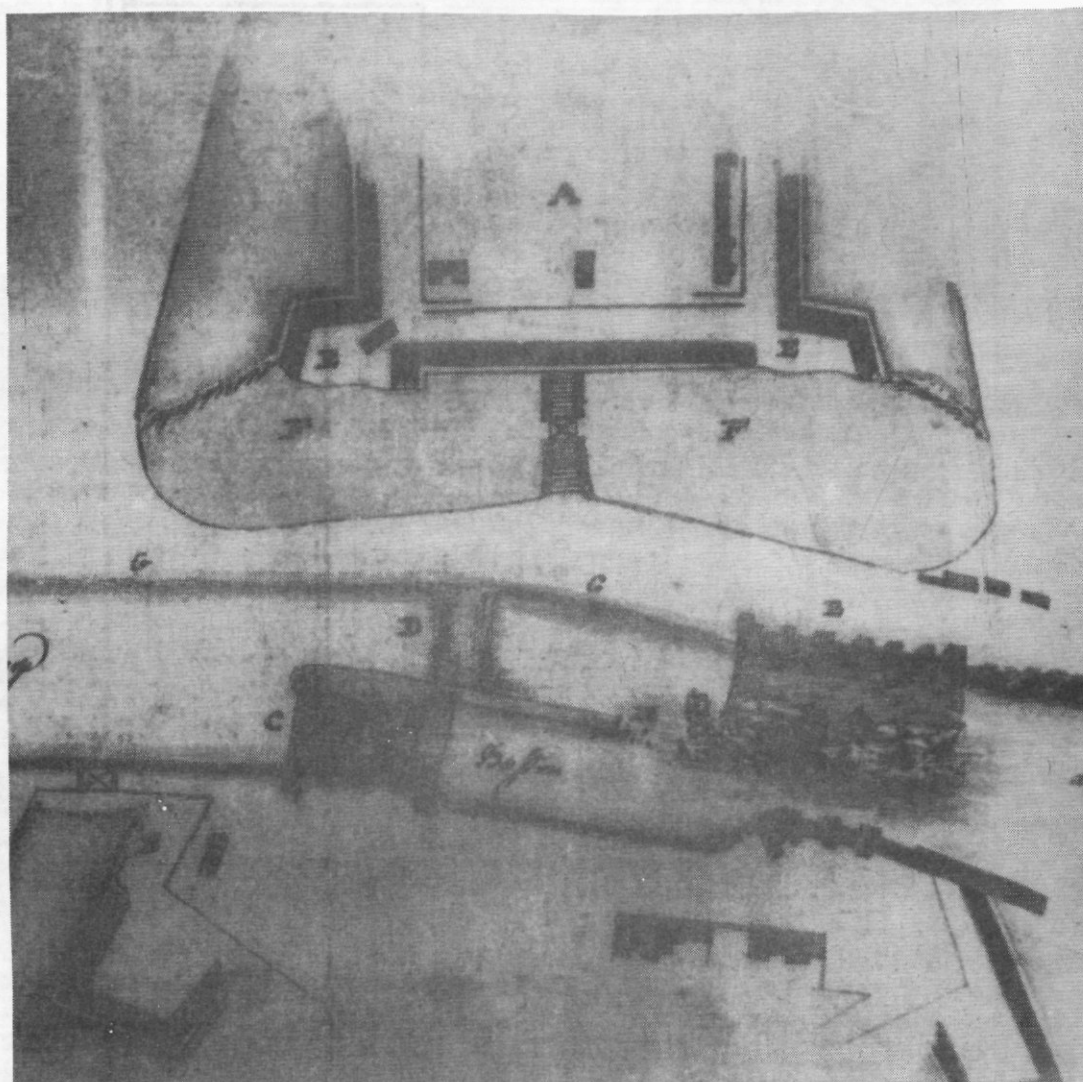
In 1741 werd vastgesteld dat het Sas van Slyckens aan een dringende en grondige herstellingsbeurt behoefte had.

---

(17) Figuur 20, D.Farazyn, uittreksel uit kopie van kaart van P.A. Nollet, 1725.

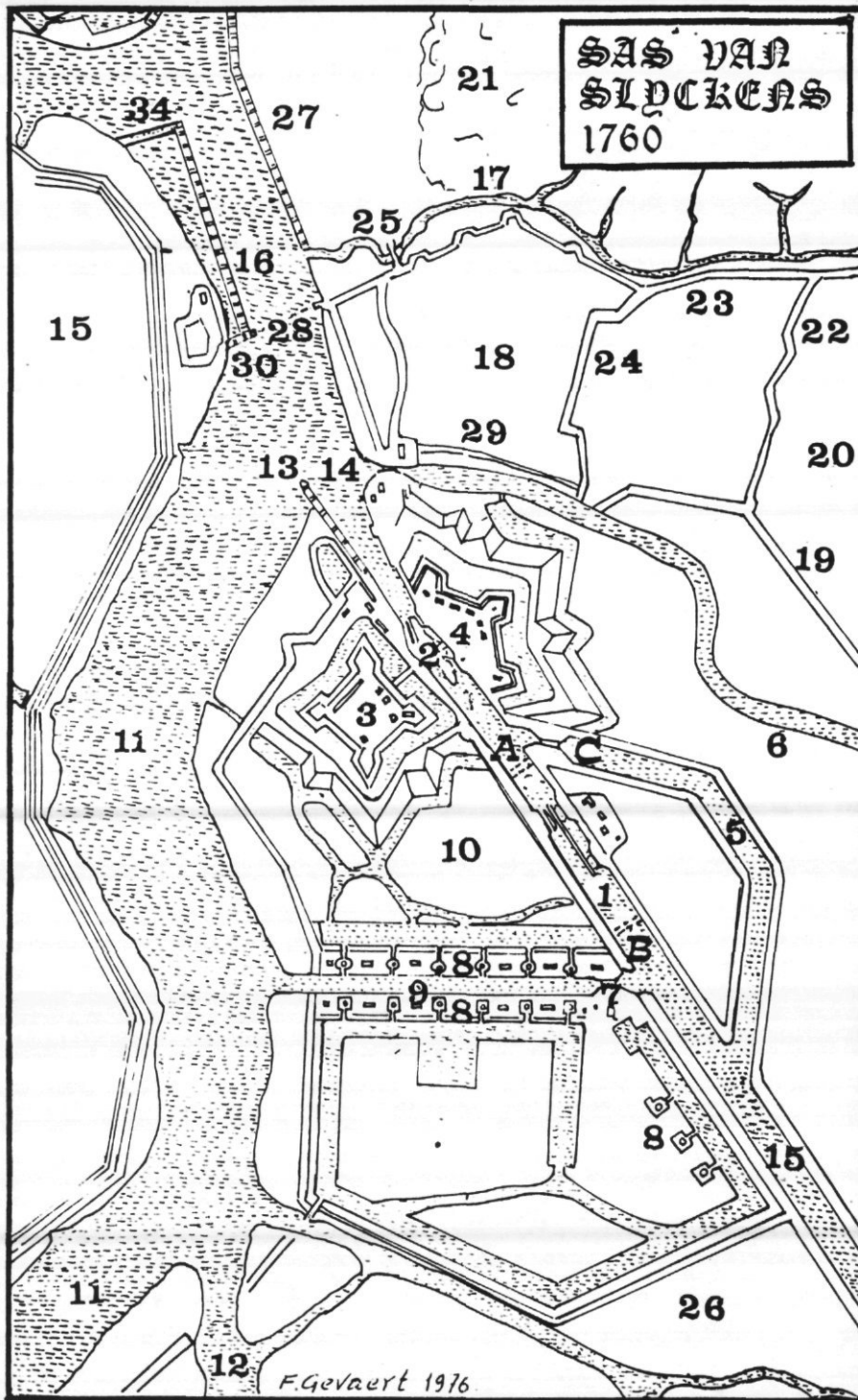


Figuur nr. 19, Sas van Slyckens 1676 - 1752.



Figuur nr. 25, Instorting Sas van Slyckens, 1752.

- Legende: A. Fort St.-Philip.  
 B. Nedergezoncken sas.  
 C. Sas dat is blyven staen.  
 D. Dam den tweeden.  
 E. Alve maenen ghebroken om te vullen F om  
 te maeken dam D en te verhogen diek G.  
 H. Inscheuringen.

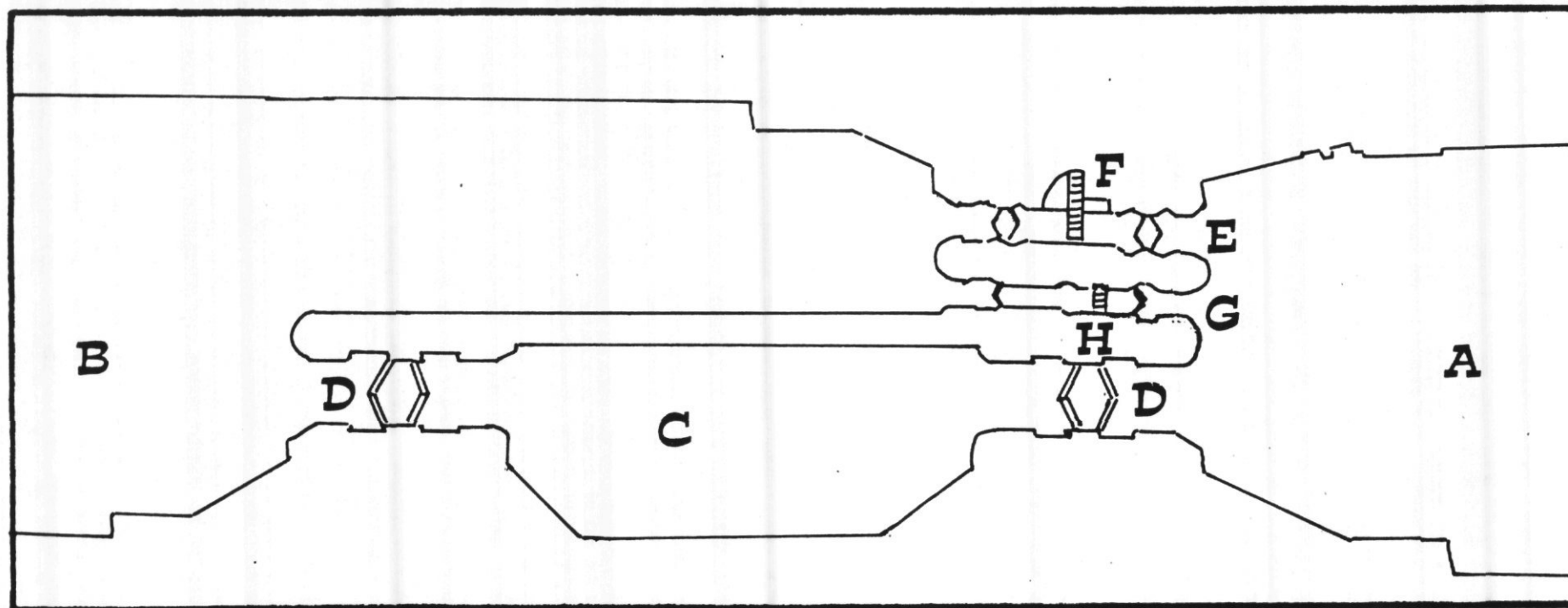


Figuur nr. 26, Omgeving van het Sas van Slyckens, 1760.



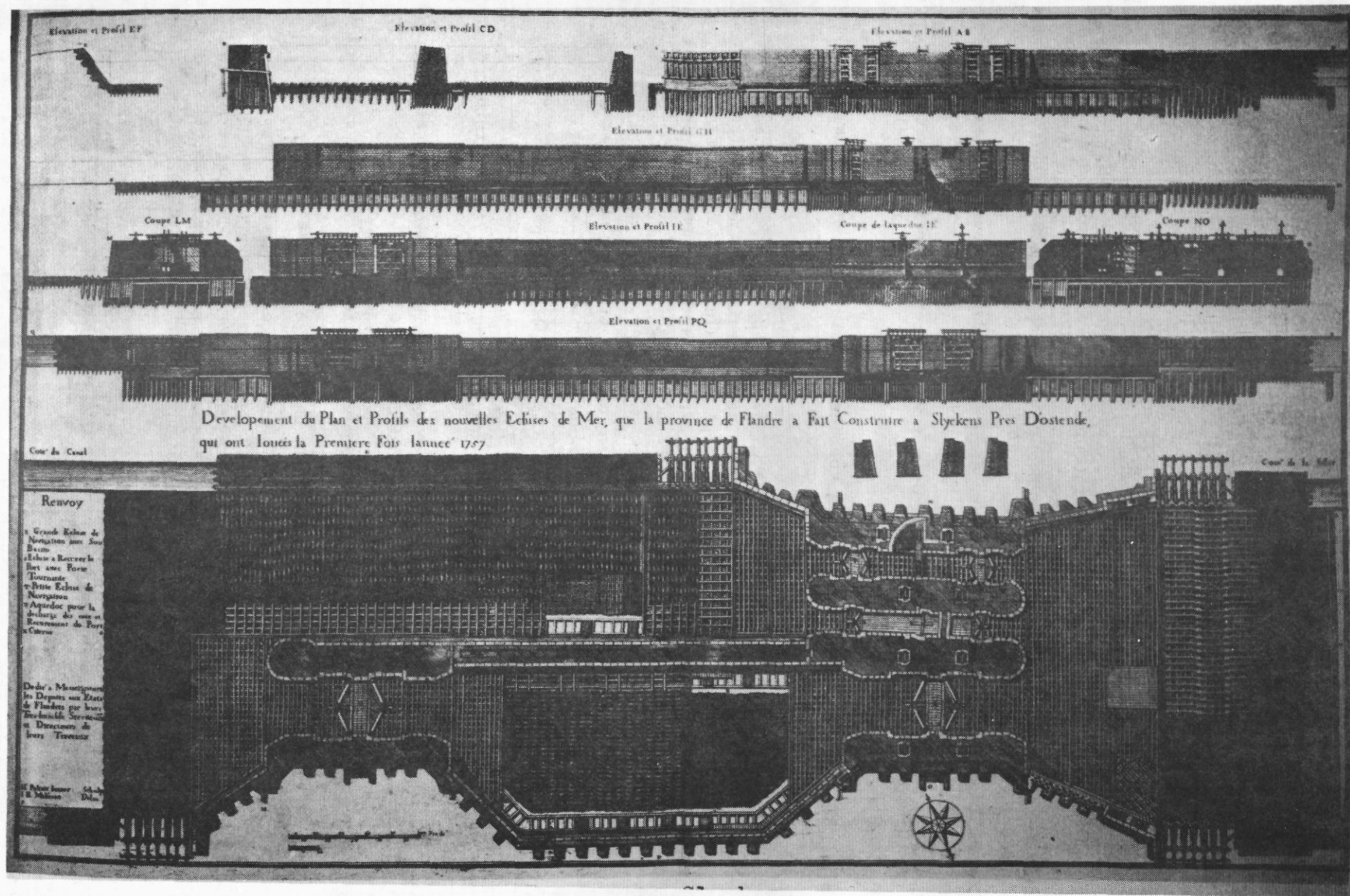
Legende bij figuur nr. 26, Omgeving van het Sas van Slijkens, 1760.

- 
- A, B, Plaats van de voor-  
lopige dammen, vorm-  
ende bouwput voor de  
nieuwe sluizen.
- C. Vingerlynck of  
Coupuresas.
- |   |                       |
|---|-----------------------|
| 1. Nieuwe sluizen.  | 25. Lange brug.       |
| 2. Oude sluizen.  | 26. Zwaenhouckpolder. |
| 3. Fort St.-Philippe.                                     | 27. Lang hoofd.       |
| 4. Kroonwerk.   | 28. Cleyn overzet.    |
| 5. Voorloopige zijarm,<br>"de Coupure".                   | 29. Craeg dijk.       |
| 6. Noordede.  | 30. Slabbincxhoofd.   |
| 7. Sas "Verloren Kost".                                   | 34. Spyt ten Duvel.   |
| 8. Zaagmolens.  |                       |
| 9. Legillonkanaal.  |                       |
| 10. Gouverneurspolder.                                    |                       |
| 11. Gouweloze kreek.                                      |                       |
| 12. Keignaertkreek.                                       |                       |
| 13. 't Craeynest.   |                       |
| 14. Noordedesluis, of<br>Kleine Blankenbergsche<br>sluis. |                       |
| 15. St.-Katharinepolder.                                  |                       |
| 16. De Zout Kaeye.  |                       |
| 17. Paemel kreek.   |                       |
| 18. Potteriepolder.                                       |                       |
| 19. Groene dijk.  |                       |
| 20. Grote Polder van<br>Bredene.                          |                       |
| 21. Lisje Mores.  |                       |
| 22. Dweersch dijk.  |                       |
| 23. Inundatiedijk.  |                       |
| 24. Retranchement.  |                       |



Figuur nr. 27 - Sassen van Slyckens.

A: Havengeul, B: Vaart Oostende-Brugge. C: Saskom van zeesluis, D: sluisdeuren zeesluis,  
 E: Binnenvaartsluis, F: Draaibrug over binnenvaartsluis, G: Afwateringssluis, H: Vaste brug  
 over afwateringssluis/



Figuur nr. 28, Constructietekening van de Sassen van Slyckens.

Hij stelde 37 heistellingen op en wierf meer dan duizend arbeiders aan teneinde met spoed de werken te kunnen afwerken. De meer dan 24.000 pijlers en paalflanken werden vlot verhandeld en op 19 november 1754 was de laatste paal geslagen. Ondertussen werd op 20 augustus 1754 de eerste steen van het sluizenkompleks gelegd.

Op aandringen van de Bruggelingen werd in 1756 een voorlopige verbindinggemaakt tussen de havengeul en de vaart. De verbinding liep van de noordzijde van de in aanbouw zijnde sluizen en werd uitgerust met een sas, genaamd Vyngerlynck of Coupuresas. De voorlopige arm begon aan het huidige Ibisbrugje en kwam in boogvorm terecht in de vaart ter hoogte van de huidige Spaarzaamheidstraat ( Bredene/ Sas Slijkens) ( zie figuur 26, leg. 5 en C ).

Het oude sas werd gesloopt, doch de kaaimuren bleven bestaan. Deze werden slechts opgeruimd in 1876 -1879.

Op 18 november 1758 waren de nieuwe sluizen voltooid en werd in tegenwoordigheid van de Heren van de Staten van Vlaanderen de sluizen plechtig geopend (19).

Om vier uur in de namiddag voer het eerste schip door de sluizen, een driemaster geladen met boomstammen voor de zaagmolens van Slijkens.

De kostprijs van de nieuwe sluizen bedroeg 1.333.300 gulden Vlaams courant, exclusief de 500.000 gulden betaald door de provincie voor het vrijmaken van de doorvaart in de oude sluizen, verwijderen van puin, het opwerpen en verwijderen van de nooddam, het graven van de Coupure, het verhogen van de dijken en andere infrastructuurwerken.

De nieuwe sluizen, die nu nog bestaan, bestonden uit een sluis voor grote schepen, met een breedte van 40 voet (10,90m) en een lengte van 119 m, een kleine langs de zuidkant, breedte 18 voet vlaams (4,90m) lengte 23 m, en tussen beide een afwateringssluis met een breedte van 4m. De drempels van de sluizen lagen op 4,75m onder het peil der XVIII voet. Dit laatste peil komt overeen met +4,05m(Z) ( zie figuren 27 en 28).

De zeeschepen betaalden bij doorvaart van de sluizen 1 stuiver per vat. De binnenschepen 14 stuivers.

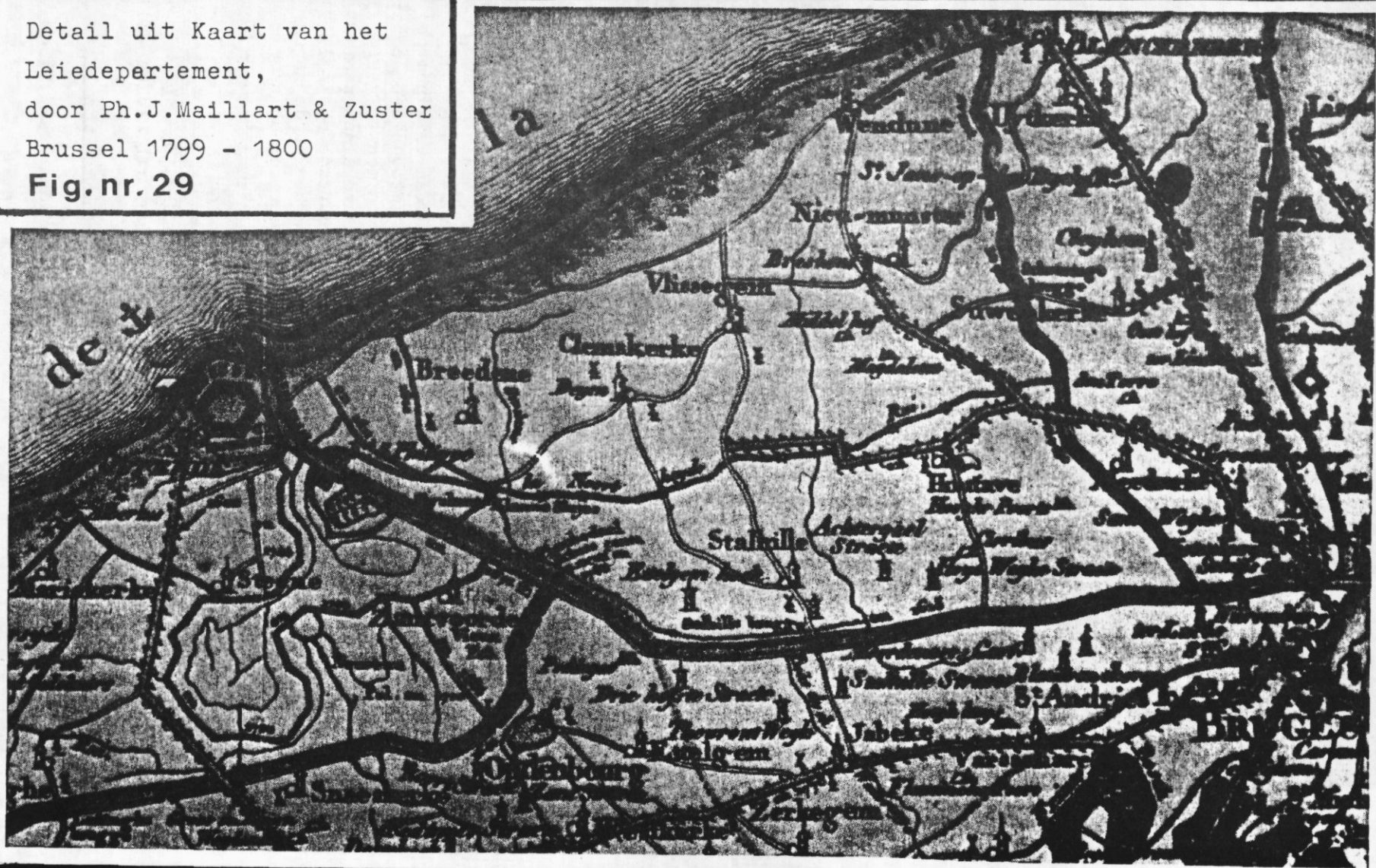
Over de binnenvaartsluis lag er een draaibrug en over de afwateringssluis een vaste verbinding. Doch over de zeesluis was er nog geen brug. Men moest nog vele tientallen jaren wachten vooralleer er een vaste verbinding kwam tussen Oostende en oosteroever van de geul en de vaart. De meest nabije brug bleef deze van Stalhille. Echter kon men steeds beroep doen op de veerdiensten over geul en vaart.

De brug over het sas van Slijkens is er eerst gekomen omstreeks 1818, toen onder het "Hollands bewind" de steenweg "Brugge- Oostende" voltooid werd. De steenweg werd in 1765 aangelegd onder de Oostenrijkers. Doch door omstandigheden werden de werken stilgelegd toen de steenweg "Vijfwege" bereikte ( zie figuur 29) In 1818 werd de sectie Vijfwege (Vlissegem) - Oostende aangelegd met inbegrip van de nodige bruggen.

---

(19) - zie R.Eeckhout, " Zoeklicht op Bredene" blz.88

Detail uit Kaart van het  
Leiedepartement,  
door Ph.J.Maillart & Zuster  
Brussel 1799 - 1800  
Fig.nr. 29



Ondertussen had men in 1754 nog maar eens de vaart ontdaan van slib en normalisatiewerken uitgevoerd.

Omstreeks hetzelfde tijdstip werd het fort van Plassendale opgegeven en totaal gesloopt. In de periode 1783-1790 werd een nieuwe sluis gebouwd te Plassendale op de vaart naar Nieuwpoort, ter vervanging van de sluis gebouwd in de 17e eeuw.

Na de ingebruikname van de nieuwe sluizen van Slijkens werd de Coupure niet gedempt. De zuidelijke toegang tot de vaart werd echter wel omstreeks 1768 afgesloten. De Coupure kreeg later, zoals we zullen zien, een andere functie. Een sectie ervan bestaat nu ten heden dage, 1983, nog steeds.

In 1782 werd het Fort St.-Philippe met het erbijhorende kroonwerk op de oosteroever ontmanteld en gesloopt. Het zou echter nog vele jaren duren vooral eer alle sporen van het fort verdwenen waren. Op de C.POPP kadasterkaart uit 1860 komen nog steeds sekties van de vestingsgrachten voor.

In 1787 werd een afwateringskanaal gegraven in de Vrije Polder. Dit kanaal begon aan de Cruysdijk en mondde uit in de Coupure. Enige jaren later werd er een verbinding gegraven tussen de Noordede en de Coupure, zodat de Noordede alsdan twee afwateringssluizen had, één in de noordelijke arm, één op de zuidelijke, ( zie figuur 30).

In 1794 brak het Napoleon-tijdperk aan met de gekende gevolgen, Het economisch leven in onze gewesten kwam tot stilstand. Het accent kwam te liggen op de oorlogsvoering.

Op 19 mei 1798 gebeurde wat de Fransen hadden gevreesd. Engelse troepen onder bevel van Admiraal Popham (20) voerden, na een hevige beschieting van de stad, een ontscheping uit ten oosten van de havengeul op de stranden van Bredene. Ze trokken op naar de sassens van Slijkens met het doel deze te vernietigen. Waar ze gedeeltelijk in slaagden. Na het opblazen van de sluizen trokken ze zich terug in de duinen van Bredene. Door een opkomende storm moesten hun begeleidingsschepen zich terugtrekken en werd hun aftocht afgesneden. Na een gevecht in de duinen werden de Engelsen tot overgave gedwongen.

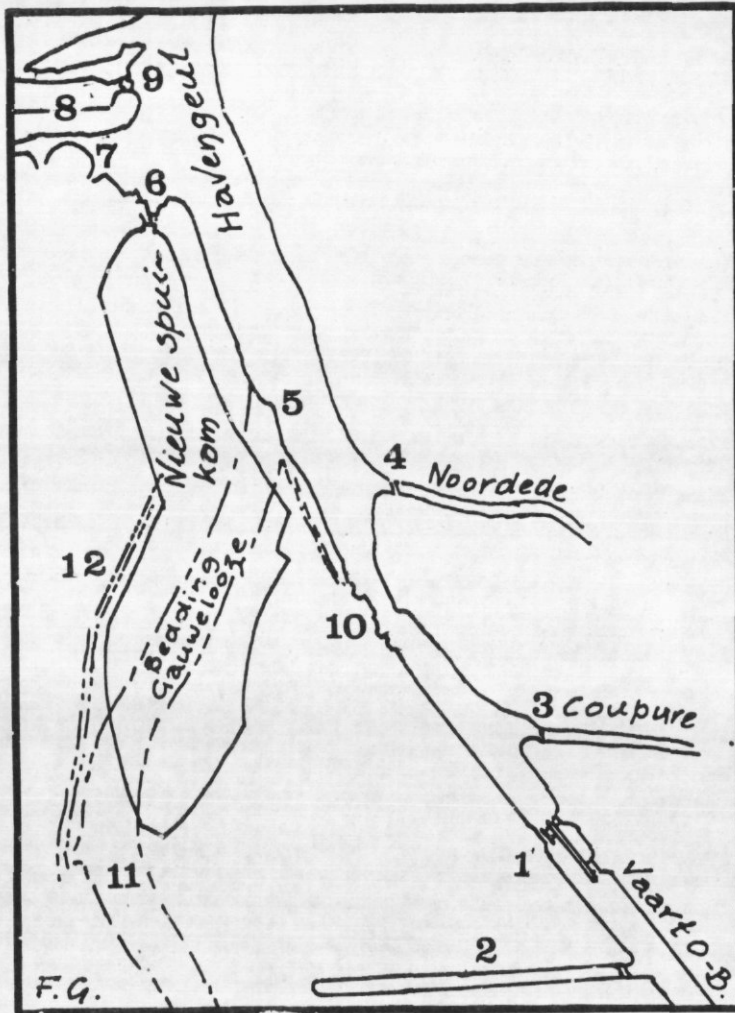
In 1803 brengt Napoleon een bezoek aan de stad en valt hem de zwakheid van de versterkingen op. Tevens werd hem aangetoond dat de haven praktisch onbruikbaar was geworden. Bij laag tij kon men te voet van het ene staketsel naar het andere lopen. Napoleon had plannen om Engeland binnen te vallen. Hierin zou de haven van Oostende een rol spelen. Hij liet plannen opmaken om de stad te versterken en de havengeul te verdiepen. De havengeul was verzand omdat ondermeer de spoelpolders hun functie niet meer konden vervullen, daar ze volledig aangeslikt waren.

Volgende werken werden uitgevoerd :

- herstellen van de westelijke wallen.
- bouwen van wallen omheen de zuidelijke nieuwe uitbreiding van de stad ( wijk Hazegras ).

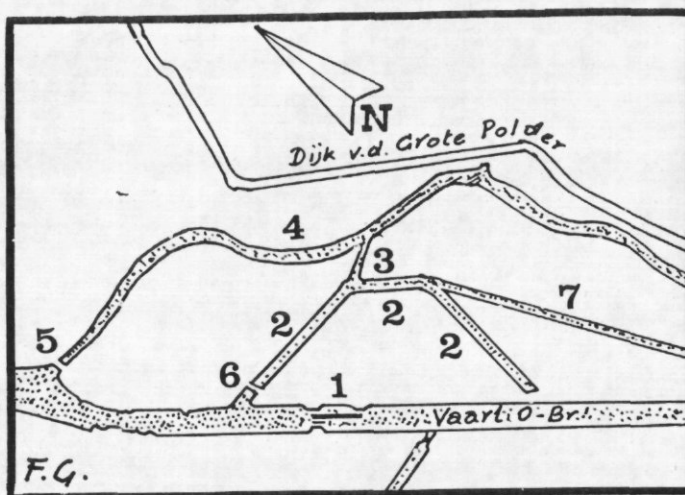
---

(20) zie R.Verbanck, " Twee figuren, kruisende paden" Jaarboek 1973 Ter Cuere, Bredene.



1. Sas van Slyckens
2. Molenkanaal (Legillonkanaal)
3. Vingerlincksluis
4. Noordedesluis
5. Monding Gauweloze
6. Franse sluis
7. Amerikaanse kreek
8. Handelsdokken
9. Sluis Handelsdokken
10. Kaaimuren oude sluizen
11. Gauweloze kreek
12. Dijk St.-Katharine-polder

Figuur nr. 31, Inplant-  
ing Franse spuikom 1820. .



1. Sas van Slyckens
2. Coupure
3. Verbinding Coupure-Noordede
4. Noordede
5. Noordedesluis
6. Vingerlincksluis
7. Afwateringskanaal Vrije Polder

Figuur nr. 30, Afwateringssluizen Noordede, 1800.

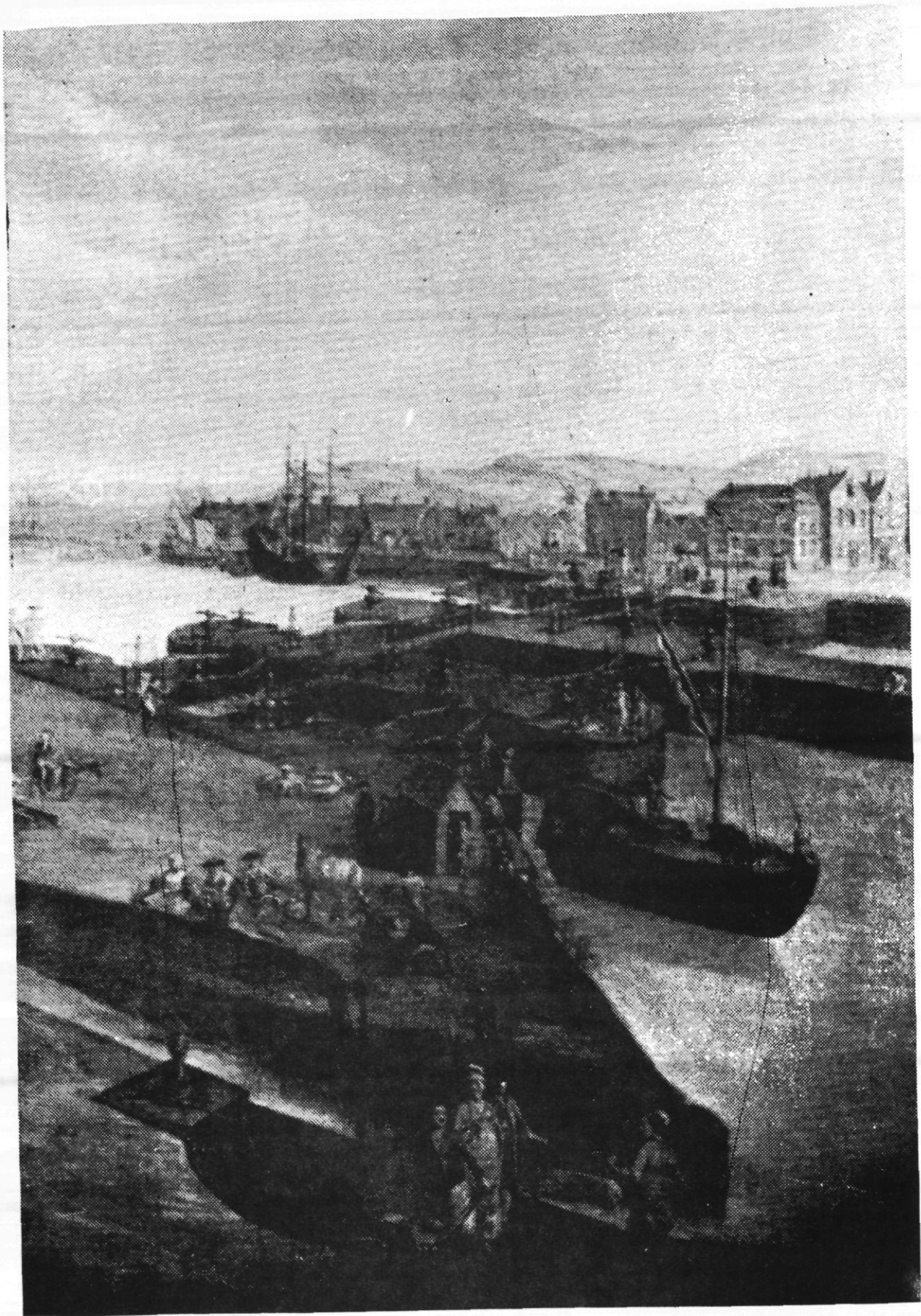


Fig. 33. "Het Sas van Slykens bij Oostende", 1794/1804.  
Jan Beerblock, Brugge, (17.. - 1806).



- bouw van het "Fort Imperial" ( nu genaamd Fort Napoleon) ten oosten van de havengeul.
- bouw van het Fort Royal ( nu genaamd "Fort Wellington") ten westen van de stad.
- bouw van een spuiikom met spuisluis om de haven op diepte te scheuren, gedeeltelijk in de bedding van de Gouweloze kreek.

De spuiikom werd gebouwd volgens de plannen van ingenieur Raffeneaux de l'Isle en kwam klaar in 1810. Het bleek weldra dat de werking onvoldoende was. Na peiling in de haveningang stelde men vast dat de diepte bij ebbe slechts 50 cm bedroeg.

Om de spuiikom aan te leggen werd o.m. de monding van de Gouweloze in de havengeul afgedamd. De dijk van de vaart werd vanaf 't Craeynest doorgetrokken tot aan de monding van de Amerikaanse kreek, een paar honderd meter bezuiden de sluis van de handelsdokken van Oostende. Om de westelijke oever te vormen van de nieuwe spuiikom werd er gedeeltelijk gebruik gemaakt van de dijk van de St. Katharinepolder aangelegd in 1745 ( zie figuur 31) . De wateren van de Gouweloze werden gebruikt voor het voeden van de spuiikom. Op het uiteinde van de kom werd een spuisas gebouwd, de zogenaamde "Franse sluis". De Fransen maakten ook plannen om versterkingen te bouwen ter verdediging van de sluizen en het kanaal, naast deze voor de verdediging van de haven en de stad. Voor de sluis voorzag men het bouwen van een fort te paard op de sassens en nog een paar andere fortifikaties. Ze kwamen echter niet verder dan wat onteigeningen voor het vrij maken van de terreinen. Echter was er wel al een wal en gracht gebouwd op de oosteroever voor al eer de werken stilgelegd werden in 1812 (21)

In 1814 verlieten de Fransen onze contreien. In 1815 werd het Koninkrijk der Nederlanden opgericht. Het zogenaamd "Hollands bewind" begon.

Laat ons even de toestand van de haven in 1815 samenvatten.

1. havengeul verzand en zandbank in de toegang tot de geul.
2. de handelsdokken waren slechts toegankelijk bij hoge tijd daar ze niet voorzien waren van schutsluizen, doch slechts van een enkelvoudige dubbele sluisdeur.
3. de ingang tot de sluis van de handelsdokken was moeilijk, door de haakse ligging ten opzichte van de as van de havengeul.
4. havendokken aangeslibd.

In 1817-1818 werd een uitvoerig programma opgesteld door de Waterstaat om de haven en de verbindingen te verbeteren (22) Deze omvatte ondermeer :

1. bouwen van een schutsluis voor de handelsdokken.
2. dempen van de oude sluis tot de handelsdokken.
3. Versterken van de kaden van de handelsdokken en uitdiepen van de dokken.

---

(21) - zie R.Verbanck, "Rond de Forten van Oostende" Jaarboek Ter Cuere Bredene 1978.

(22) - Hierbij werd gedeeltelijk gebruik gemaakt van reeds vroeger opgestelde ontwerpen.

4. rechtstreekse verbinding maken van de handelsdokken en de vestingsgrachten met de vaart Oostende -Brugge.
5. maken van een nieuwe spuisluis en spuikom om de verzanding van de geul tegen te gaan.

Daarenboven werd in het programma opgenomen het voltooiën van de weg Brugge-Oostende en het vervolledigen van de versterkingswerken ter beveiliging van de haven. De werken werden in fazen uitgevoerd. De eerste faze bestaande uit het bouwen van een schutsluis voor de handelsdokken, versterken kademuren en graven verbindingskanaal werd beëindigd in 1820 . Op 23 juni 1820 werden de handelsdokken plechtig ingewijd in aanwezigheid van de Koning der Nederlanden.

Het verbindingskanaal maakte de verbinding tussen de handelsdokken en de Brugse vaart veel sneller dan vroeger daar de binnenschepen slechts een enkele sluis moesten aandoen, zodat er geen lange wachttijden meer waren. Het kanaal werd gegraven vanuit de zuid-oostelijke hoek van de vestingsgracht van het Hazegras, gedeeltelijk omheen het "Frans" Springsas en sloot aan op het oud "Legillon"kanaal ( zie figuur 33) Om het kanaal aan te leggen werd de zuidwestelijke hoek van het springsas opgevuld. Het Legillon kanaal en de oostelijke vestingsgracht werden genormaliseerd om de doorvaart te verbeteren (23)

De Legillon sluis werd afgebroken en de draaibrug ter hoogte van de molenkapel werd vervangen door een dubbele wipbrug. (24)

Een sas werd gebouwd ter hoogte van het huidig Conterdam. De sas-kom van deze sluis bestaat nu (1983) nog gedeeltelijk. Op de stafkaarten kreeg het kanaal eveneens de naam "Kanaal van Oostende naar Brugge".

De Amerikaanse kreek werd afgesloten van de geule en de oude sluis gedempt. De zuidelijke kade van het handelsdok werd doorstoken om verbinding te maken met het nieuw kanaal. Ter hoogte van de Franse sluis werd een wipbrug gebouwd als verbinding met de weg naar Brugge.

De nieuwe schutsluis werd gebouwd in de noordwestelijke hoek van het eerste handelsdok en werd gebruikt tot over een paar jaar toen de visserskreek gedempt werd en de nieuwe Mercatorsluis gebouwd werd ( in gebruik sinds 1975). De sluizen waren toegankelijk vanuit de inham van de visserskreek.

De volgende faze, het bouwen van een bijkomende spuisluis werd aangevat in 1820. Door de militaire genie werd een spuisluis gebouwd op ongeveer 1400m vóór de sluizen van Slijkens in de havengeul, ter hoogte van de "Franse sluis" . De spuisluis kreeg de naam "Militaire sluis" daar het door het leger gebouwd was. Zo ontstond een nieuwe spuikom tussen de twee sluizen. Het nodige spuiwater werd bekomen door het water van de Brugse vaart en de Noordede. Daar het water van deze watering niet zou volstaan om een voldoende watertoevoer te hebben, werden eveneens de waters van de Gauweloze en St.Katharine afgeleid naar de nieuwe spuikom. Daartoe werd de Kamerlinck vaart gegraven met siphon onder het verbindingskanaal (Siphon Conterdam) ter hoogte van het nieuw sluizenkompleks op het verbindingskanaal.

---

(23) de bedrijvigheid van de zaagmolens was ten gevolge van de Franse bezetting begin 19e eeuw totaal stilgevallen.

De oppervlakte van de nieuwe spuikom bedroeg ongeveer 12 hektaren. De sluis had twee spuiopeningen van 6 m., beide voorzien van twee draaideuren en een paar vloeddeuren. Daarenboven was er een enkelvoudige sluis van 12 m breedte voorzien van vloed - en ebbedeuren en uitgerust met draaibare verlaten voor het spuien. De drempels van de sluisen lagen op -1,636 (Z)

Het originele plan van de sluis voorzag naast de spuisluis een schutsluis voor het versassen van schepen ( zie figuur 34) Het plan werd echter niet volledig uitgevoerd. Slechts de spuisluis werd gebouwd ( zie figuur 35). Hierdoor verloor de vaart haar rechtstreekse verbinding met de zee. Voortaan moesten zeeschepen een ommetje maken langs de handelsdokken en zo verder over het afleidingskanaal naar de vaart. De verbinding werd slechts hersteld in het begin van de twintigste eeuw na het slopen van de Militaire sluis.

Het debiet van de spuikom bedroeg 300.000m<sup>3</sup> in het eerste half uur na het openen van de spuideuren. Het gecombineerd gebruik van de nieuwe spuisluizen (Militaire sluis) en de Franse sluis hadden een gunstige invloed op de diepte van de geul. Echter kon men de zandbank aan de haveningang niet voldoende wegscheuren. Op de oostelijke oever werd een militair bolwerk opgetrokken volgens het origineel Frans plan, dat aangepast werd aan de nieuwste militaire vereisten. Het bolwerk werd voltooid in 1823 ( zie figuur 33, linker bovenhoek).

Door de militaire ingenieurs van het Koninkrijk der Nederlanden werden eveneens een aantal ontwerpen opgesteld voor het bouwen van een fort ter bescherming van de sassen van Slyckens. Deze kwamen echter te vervallen daar door het bouwen van de Militaire sluis, de sassen van Slyckens hun militair belang verloren hadden. De Militaire sluis lag binnen de verdedigingsgordel van de vestingsstad Oostende en het bolwerk op de oosteroever. Ter illustratie geven we hierbij kopie van twee van de ontwerpen voor een fort te Slyckens ( zie figuren 36 en 37). Op beide figuren kan men op de oosteroever de wal en gracht opgeworpen door de Fransen vóór 1812 bemerken.

In 1828 werd de vaart Plassendale- Nieuwpoort hergraven. De kunstwerken die voorheen slechts een vrije breedte hadden van 11 voet werden verbouwd zodat ze een vrije doorlaat hadden van minstens 5,20m. In 1859 werd deze vaart nogmaals verdiept met 60 cm.

In 1830 werd de staat België uitgeroepen.

Omstreeks 1860 werd voor het eerst een brug gebouwd over de Oostendse vaart te Plassendale. Op dat ogenblik was het de derde brug over de vaart tussen de zee en Schipsdale, de twee andere waren : Slyckens en Stalhille ( zie bijlage 1).

In 1869 werd de vaart vanaf Slijkens tot Brugge uitgebaggerd tot op een waterdiepte van 4,70m onder het peil 3,80, met een minimum breedte van 12 m op de bodem.

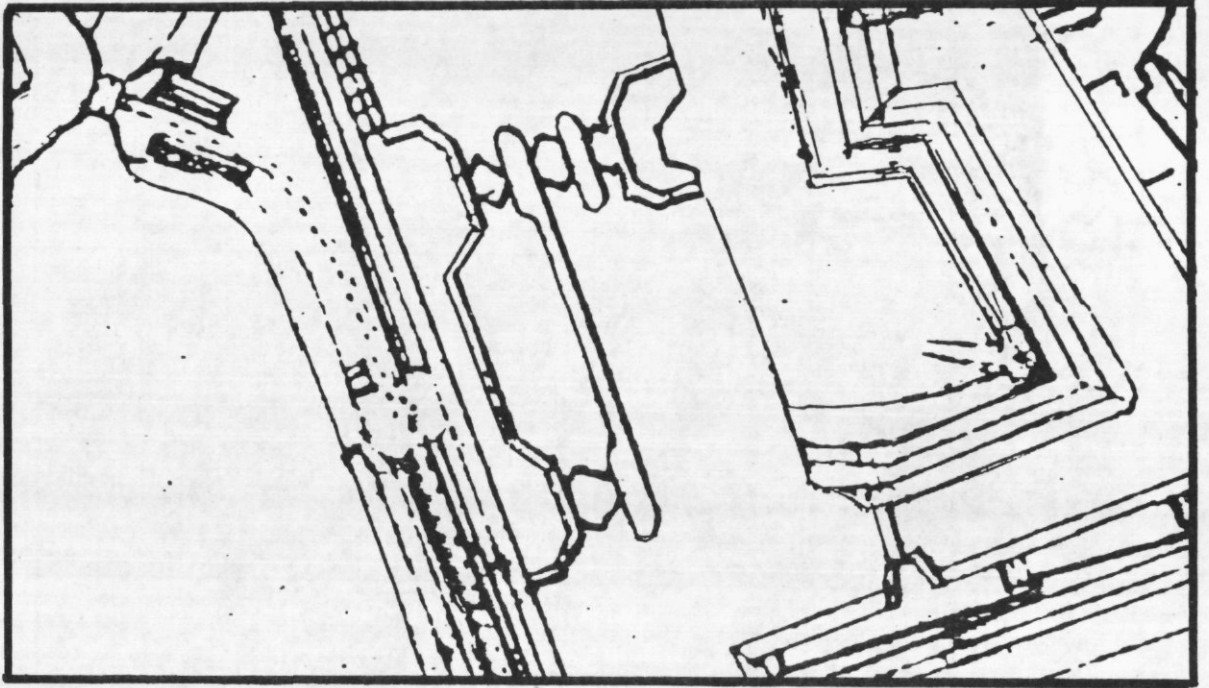
---

(24) - zie F.Gevaert " Iconografie van het noordelijk gedeelte van de , kaart van de spoorsektie Brugge-Oostende uit " Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique-1840, figuur nr 1  
Jaarboek Ter Cuere, Bredene 1979.

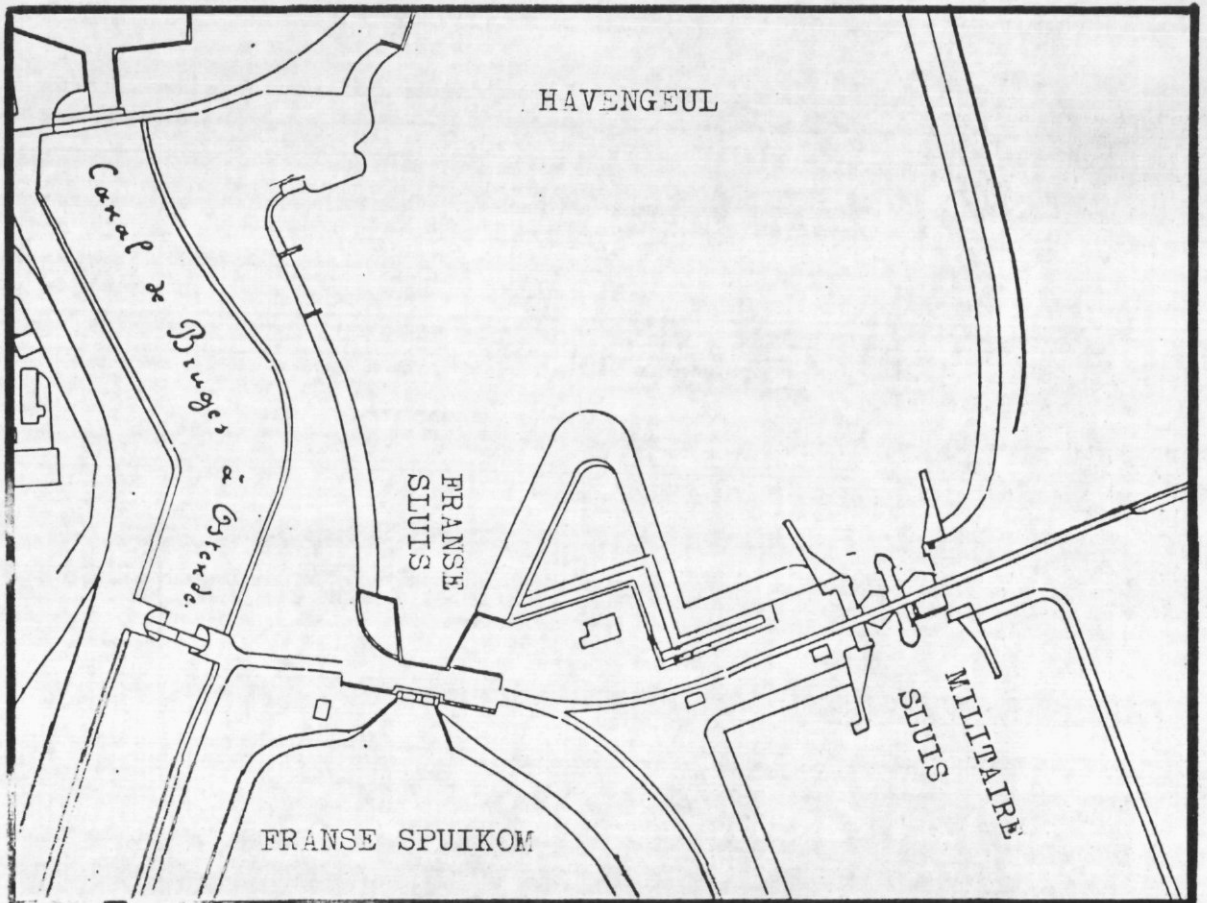
Figuur nr. 33.

Detail uit kaart van Avanco, 1840.  
"Plan du Pott, de la Ville et des  
Environns d'OSTENDE".

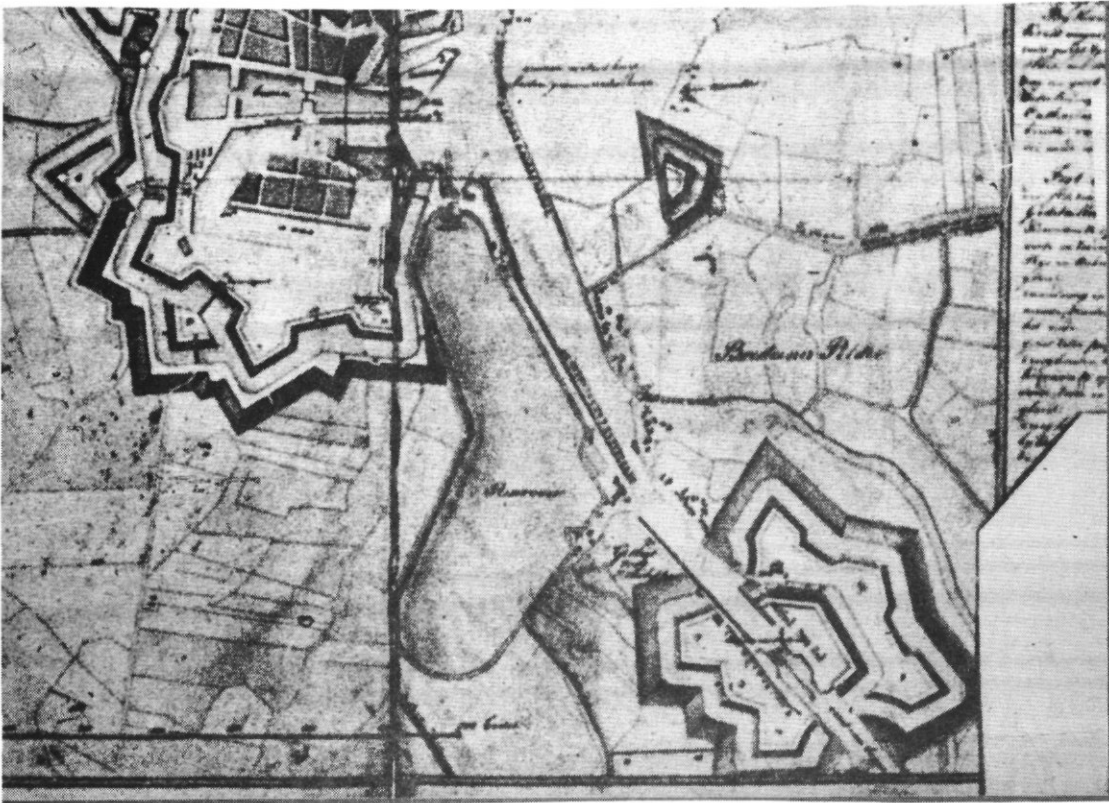




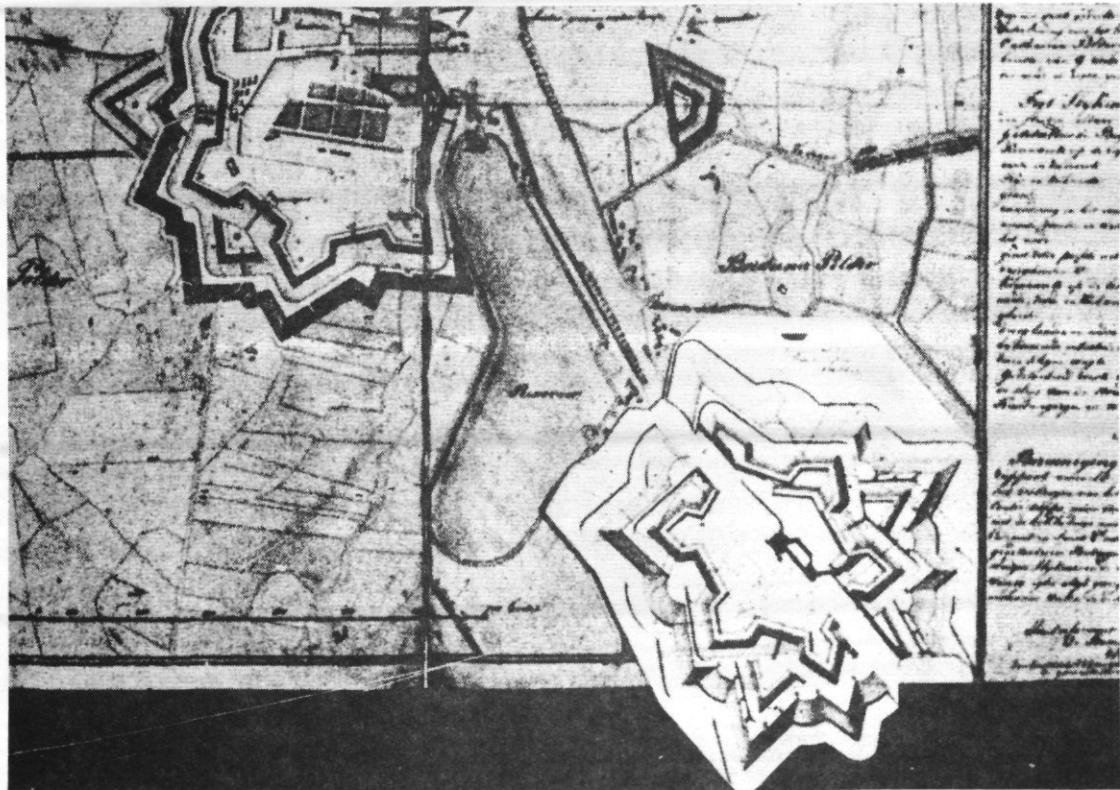
Figuur nr. 34, origineel ontwerp Militaire sluis,



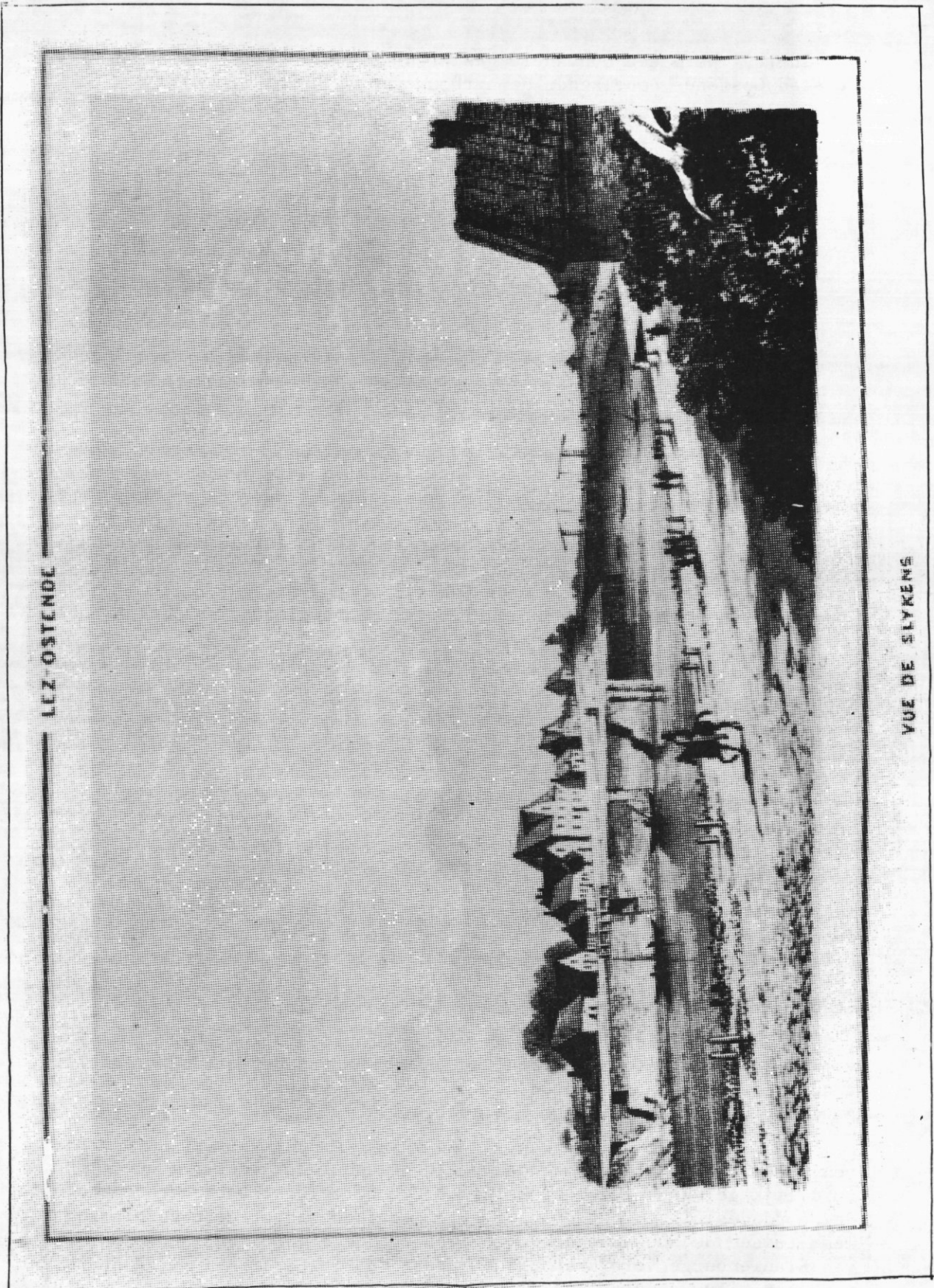
Figuur nr. 35, 1823, Militaire sluis.



Figuur nr. 36, ontwerp fort Sas-Slyckens, circa 1817.



Figuur nr. 37, tweede ontwerp fort Sas-Slyckens, circa 1817.



M. Van Cuyck, Zicht op Slijkens, 1846, (25).

In 1894 werd een conventie gesloten tussen de Belgische staat en de stad Oostende behelzende de uitbouw van de haven.

De overeenkomst voorzag de volgende werken :

1. Ten laste van de staat.

- a. dempen van de Franse spuisluis.
- b. slopen van de Franse sluis.
- c. slopen van de Militaire sluis.
- d. omvormen van de achterhaven, gelegen achter de Militaire sluis tot voorhaven met een diepwaterkaai en bevoorradingskaaien ten behoeve van de pakketboten ( bevoorraden in brandstoffen, ontschepen van kolenas).
- e. graven van een grote spuikom met spuisluisenkompleks, gelegen zuidwaarts van de geplande voorhaven, hiermee gepaard gaande het verleggen van het tracé van de Noord-Eede en bouwen van nieuwe afwateringssluis.
- f. de sporen van het zeestation (Oostende-kaai) rechtstreeks aansluiten met de lijn naar Brussel, ter hoogte van de Conterdam, zodat de internationale treinen niet meer over de openbare weg tussen het spoorwegstation "Oostende-stad" aan de tweede blok en het zeestation zouden moeten rijden. Hierbij zou heel wat tijdswinst geboekt worden.
- g. nieuwe afwatering voor de Camerlinckambacht, door middel van een overwelfde verbinding tussen de Gauweloze kreek en de havengeul.
- h. uitbreiden van het zeewezendok met inbegrip van het bouwen van een droogdok
- i. verlengen van de Pakketbotenkaai.

2. Ten laste van de stad.

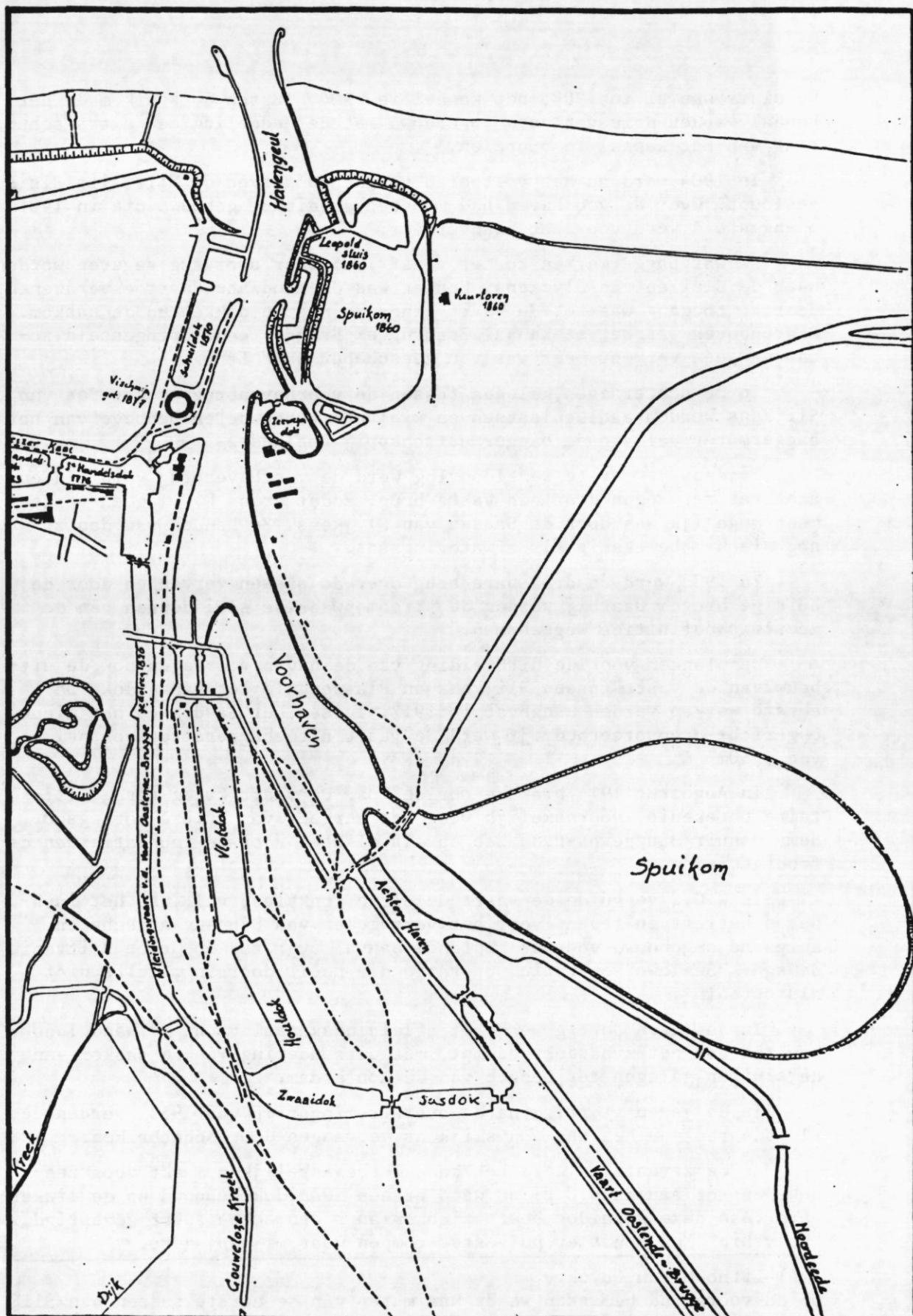
- a. graven van een vlotdok.
- b. bouwen van een zeesluis, toegang gevend tot het nieuw vlotdok vanuit de havengeul.
- c. verbinden van het nieuw vlotdok met het afleidingskanaal Oostende- Brugge

Een groot gedeelte van de geplande haveninstallaties zouden gebouwd worden op wat toen grondgebied van de gemeente Bredene was. Bij koninklijk Besluit van 14 april 1896 werden de eerste grenskorrektes vastgelegd. Verdere K.B.'s in 1897 en 1900 voegden verdere gronden bij de stad.

De eerste werken, het dempen van de Franse spuikom, werden aangevat in 1895. De laatste werken, het afwerken van het sasdok ( aansluitend op de vaart aan de oude Saskerk) kwamen klaar in 1914, ( zie figuur 38, Haven van Oostende - situatie 1905).

De noordede was verbonden met de vroegere achterhaven, nu voorhaven, door twee sluisen, de noordelijk gelegen Noordedesluis en de zuidelijk gelegen Vingerlincksluis of Coupuresluis. Door het dempen van de Noordedesluis en het graven van de spuikom was er geen verbinding meer tussen de Noordede en de geul en zou de afwatering van de Polder van Blankenberge verbroken zijn. Tussen de Vingerlincksluis en Noordede werd een nieuw afwateringskanaal gegraven ( zie figuur 39) De sluis werd gesloopt en vervangen door een nieuwe 800 m stroomopwaarts (Maertensbrug). Het nieuw kanaal werd gegraven tot op peil -1,00m met een breedte van 14 m op de bodem. De nieuwe sluis werd voorzien van 7 openingen met elk een breedte van 2 m en drempel op peil + 0,00 m.





Haven Oostende  
Situatie 1914

Figuur 38

F. Gevaert 1981

De sluis was af in 1902, het kanaal in 1904. Tussen de spuikom en het kanaal werden drie verlaten ingebouwd met de bedoeling een extra schuring van het kanaal te voorzien.

In 1904 werd na het voltooiën van de voorhaven de Militaire Sluis gesloopt. Over de voorhaven had men een draaibrug gebouwd die in 1901 opengesteld werd voor het baanverkeer.

Na wat baggerwerken kon er vanaf 1905 weer doorgang gegeven worden naar de Sluizen van Slyckens. Echter was de noodzaak daartoe verdwenen, daar er toegang was tot de vaart langs de nieuwe dokken en de saskom. Daarenboven was het zeekanaal Zeebrugge- Brugge reeds opengesteld zodat er geen verkeer meer was van zeeschepen naar Brugge.

In de achterhaven, gelegen tussen de voorhavenbrug en het Sas van Slijkens werden aanlegplaatsen en kielbank gebouwd ten behoeve van het baggermateriaal van de baggermaatschappij Decloedt.

Tijdens de eerste wereldoorlog werd de voorhavenbrug vernield en achteraf vervangen door een vaste brug, zodat er na W.O.1 geen verkeer meer mogelijk was door de Sassen van Slijkens. Ze hadden van dan af nog slechts betekenis als afwateringssas.

In 1933 werd de draaibare brug over de sassen vervangen door de huidige brug. Daarbij werden de stroomopwaartse sluisdeuren van de zeesluis definitief weggehomen.

De plannen voor de uitbreiding van de haven voorzagen ook de uitbouw van de vaart tussen Slijkens en Plassendale tot kanaaldok. De eerste werken werden aangevat in 1912. Tussen het Sasdok en het nieuw opgericht creosoteerbedrijf werd de vaart uitgebaggerd tot een peil van 6,50m

In Augustus 1914 brak de oorlog los. De vaart kreeg terug militaire betekenis, voornamelijk voor het verkeer van Duitse oorlogsbodems vanuit Brugge naar de zee en als sleutel voor de inundatie van de frontgebieden.

In W.O.2 vervulde de vaart dezelfde functies, vnl. wat het inunderen betreft en tevens voor het verzamelen van binnenvaartschepen, enigzins omgebouwd voor de geplande aanval over zee op Groot Brittanie de zgn. "Seelöwe" operatie, operatie die nooit doorging, zelfs niet als oefening.

In de jaren dertig werd het afleidingskanaal vanaf de handelsdoken tot aan het zwaaidok gedempt, met uitzondering van de saskom van de sluizen gelegen ter hoogte van de conterdam.

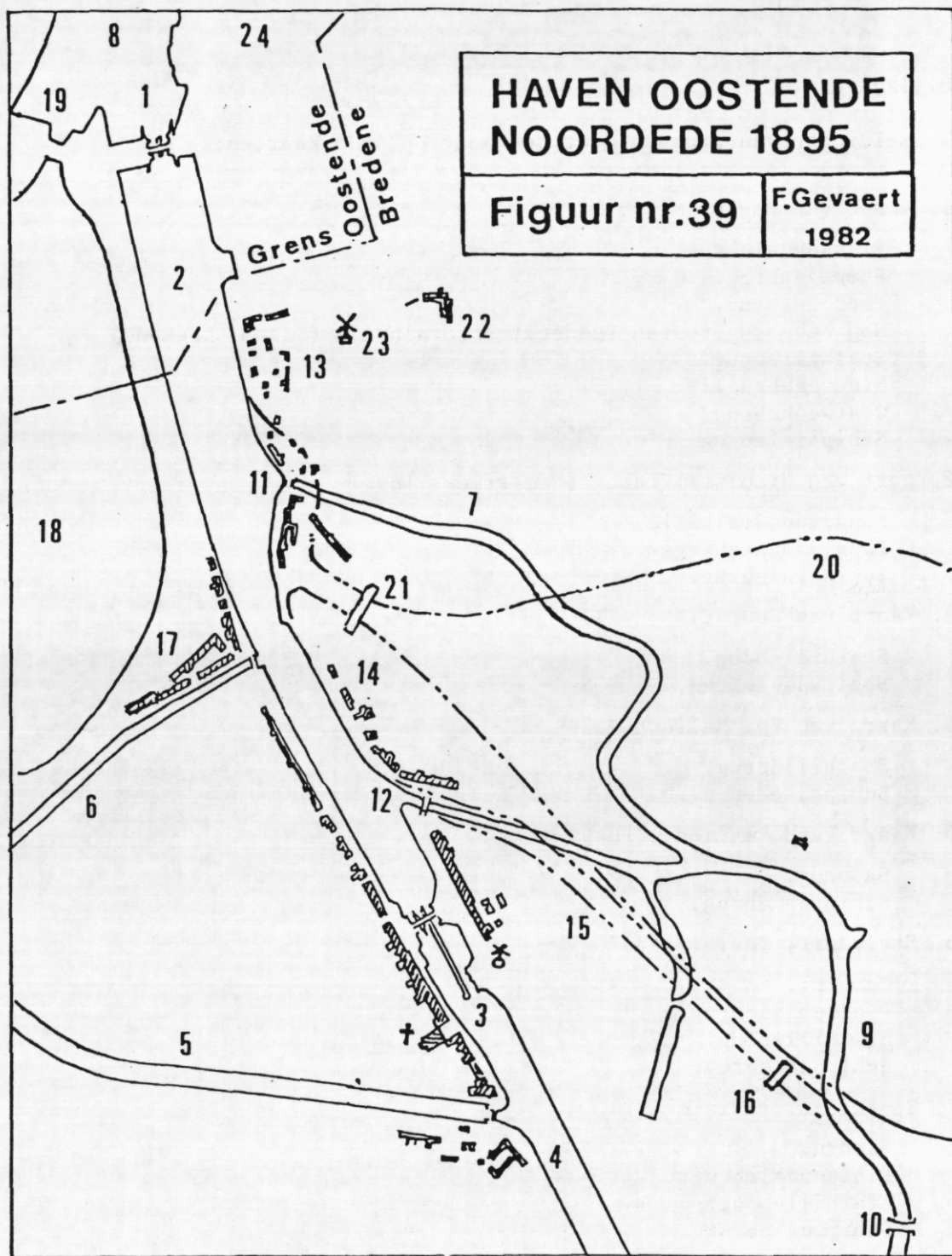
In de jaren vijftig, na de overstromingsramp van 1953, werden de sluisdeuren van het sas van slijkens vervangen door schotbalken.

In de zeventiger werd het kanaal toegankelijk gemaakt voor zeeschepen tot aan de U.C.B. en werd er een zwaaidok gebouwd op de linker-oever. Aan deze zwaaidok heeft zich onlangs een scheepswerf gevestigd, "Polyship" Men bouwt er polyester rompen voor mijnenjagers.

---

(25) Litho M. Van Cuyck.

op de voorgrond bemerken we de kaaimuren van de eerste sassen van Slijkens. Op de achtergrond de nu nog bestaande sluizen voorzien van twee wipbruggen. In de achtergrond, midden, de stenen van 't Sas.



- |                                     |                                  |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Militaire sluis                  | 12. Vingerlyncksluis             |
| 2. Achterhaven                      | 13. Wijk Mosselhoek              |
| 3. Sluizen van Slijkens             | 14. Wijk Coupure                 |
| 4. Vaart naar Brugge                | 15. Geplande afwatering Noordede |
| 5. Verbindingskanaal                | 16. Geplande afwaterigssluis     |
| 6. Afwateringskanaal<br>Kamerlinckx | 17. Wijk 't Varretje             |
| 7. Noordelijke arm<br>Noordede      | 18. Spuikom (gedempt vanaf 1894) |
| 8. Havengeul                        | 19. Franse sluis                 |
| 9. Noordede                         | 20. Geplande spuikom             |
| 10. Nukkerbrug                      | 21. " spuisluis                  |
| 11. Noordedesluis                   | 22. 't Goed ter Schelle          |
|                                     | 23. Molen van Rotsaert           |
|                                     | 24. Werkhuisen Zeewezen          |

## Bijlage 1.

## Vermeldingen van bruggen over de vaart op oude kaarten.

## 1. Kaart van Purbus -1565.

Plassendalebrug.  
 Pompegatbrug.  
 Paddegatbrug.  
 Nog een brug tussen Paddegat en Stalhille ( naam onbekend)  
 Stalhillebrug.  
 Nieuwegebrug.  
 Oostweghebrug.  
 Schipstalebrug.

## 2. Kaart van Nicolaes Visser ( omstreeks 1690)

Brug van Stalhille.  
 Brug van Nieuwegem.  
 Schipstalebrug.

## 3. Kaart van Ferraris - 1771.

Stalhillebrug.  
 Schipsdaelebrug.

## 4. Kaart van Ph. Mallart -1799.

Stalhillebrug.  
 Schipsdaelebrug.

## 5. Kaart Vandermaelen - 1849.

Sasbrug.  
 Schipsdalebrug.

## 6. Stafkaart, revisie 1887.

Sasbrug.  
 Plassendalebrug.  
 Stalhillebrug.  
 Schipsdalebrug.

## 7. Stafkaart; revisie 1913.

Sasbrug.  
 Plassendalebrug.  
 Stalhillebrug.  
 Schipsdalebrug.

## 8. Stafkaart, revisie 1934.

Sasbrug.  
 Plassendalebrug.  
 Stalhillebrug.  
 Nieuwegebrug.  
 Schipsdalebrug.

## Bijlage 2.

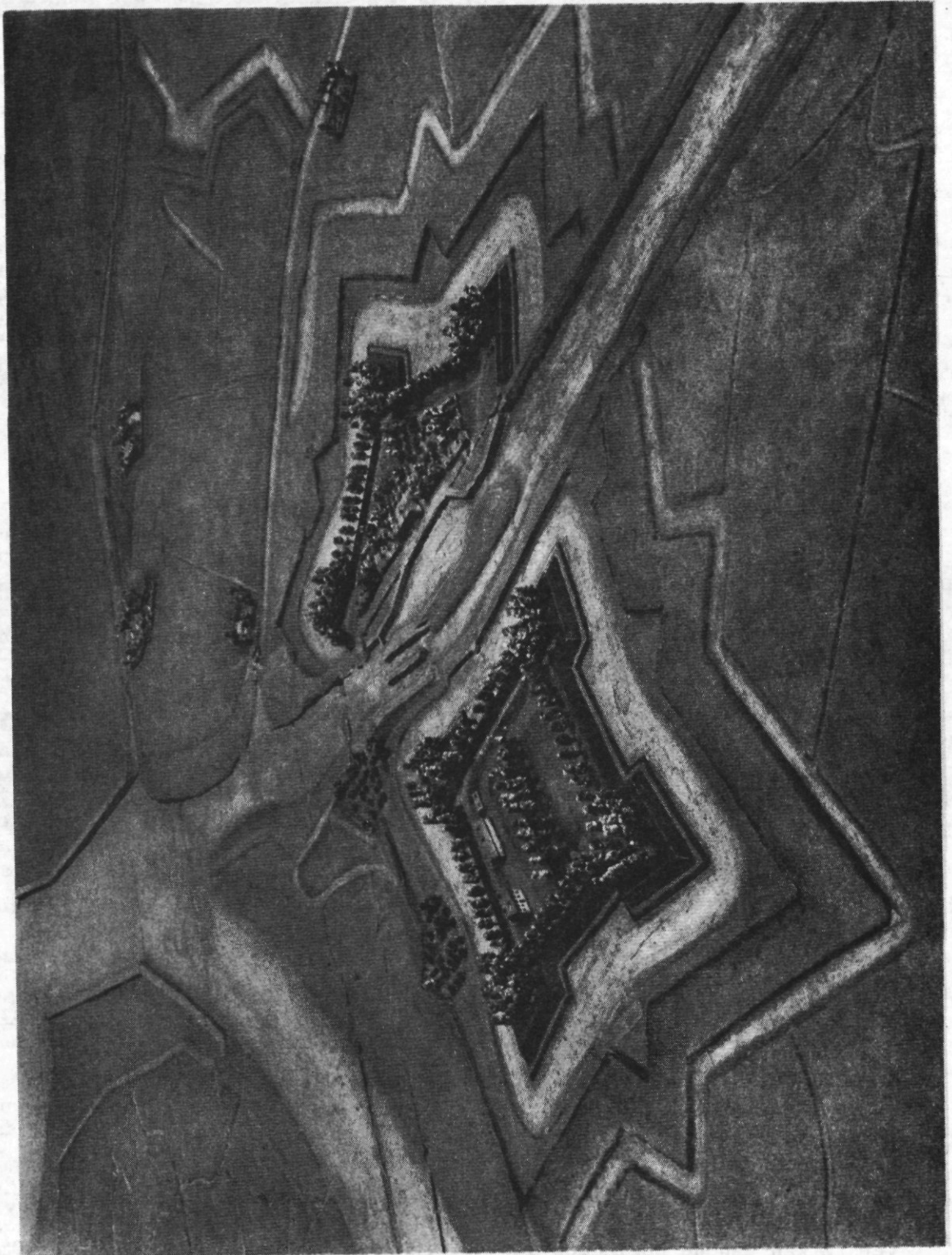


Foto van schaalmodel van het fort St.-Philippe en het Sas van Slijkens, d.d. eind 17e - medio 18e eeuw, Museum "Les Invalides, Parijs.  
(zie "Belgische steden in relief - Oostende", D. Farasyn, Pro Civitate, Brussel, 1965).

## Bijlage 3.

Bij het doorbladeren van de Belgische staatsbladen konden we enkele interessante gegevens vinden over werken die uitgevoerd werden in verband met het voorgaande tussen 1851 en 1859.

## 1. 12 maart 1851 ( 82.615)

Achterhaven Oostende : Vernieuwen van de deuren van de Sluizen van Slijkens. " De minister van openbare werken laat weten dat binnenkort zal overgegaan worden tot de openbare aanbesteding van de werken tot het vernieuwen van een paar sluisdeuren stroomafwaarts van de spoel - doorgang van de sluizen van Slijkens in de achterhaven van Oostende. De gouverneur van West Vlaanderen, voor wie deze aanbesteding zal plaats hebben bepaald later de dag en het uur.

2. 3 JUNI 1851 : (155-1364) Aanbesteding voor onderhoudswerken en gedeeltelijke vernieuwing van de kunstwerken in de achterhaven van Oostende gedurende de periode 1 juni 1851 tot 31 mei 1856.

3. 23 oktober 1851 ( 297- 2951) Ministerie van Openbare Werken : uitvoering van verschillende werken :

1° vernieuwen van een paar vloeddeuren van het stroomopwaartse gedeelte van de grote doorgang van de scheepvaart van de sluizen van Slijkens.

2° Vernieuwen van de spoeldeur van dezelfde sluis.

## 4. 30 maart 1852 ( 90-903)

Vernieuwen van een paar ebbedeuren van de spoel doorgang van de sluizen van Slijkens.

## 5. 24 februari 1855 (55-607)

volgende werken dienen uitgevoerd :

c. door middel van een baggerboot wegnemen van de slijk en zandbank welke zich bevindt voor de ingang van de sluis tot de dokken en langs het gedeelte van het staketsel, genaamd "Nouveau Quai", verlengd in 1851.

6. 3 juni 1856. (155-1916) Volgende werken moeten uitgevoerd worden;

a.

b. verbeteringswerken uit te voeren aan het lozingskanaal van de Camerlinck watering in de achterhaven van Oostende stroomopwaarts van de siphon van de Konterdam.

7. 3 september 1857 ( 247-3113) Werken uit te voeren op het kanaal Brugge - Oostende . Herstelling van de glooiingen, bekleden met stenen versterken van de dijken op de meest bedreigde plaatsen.

## 8. 4 november 1858.

Gedeeltelijke vernieuwing van de getimmerde kade gelegen stroomafwaarts en aan beide zijden van de sluizen van Slijkens. Versterken van de bekleding van de linkeroever over een lengte van 40m. tegen een van de te vernieuwen kaden.

## 9. 7 mei 1857.

Oprichten van een veer voor voetgangers over het kanaal Oostende Brugge ter hoogte van het Halfmylhuys.

BIJLAGE 4. Beschrijving van het kanaal Oostende- Brugge , 1880 (x)

1. Lengte van de Damse poort ( sluisen) tot de sluisen van Slijkens :  
20.842 m.

Lengte van de Damse poort ( sluisen) tot de handelsdokken te  
Oostende : 23.362m.

Lengte afleidingskanaal van Kapellebrug ( Sas Slijkens) tot Han-  
delsdokken Oostende : 2.520m

Te Varsenaere ontvangt het kanaal, ter hoogte van de "Speye" de wa-  
teren van de "Boterbeek" . Ter hoogte van Jabbeke ontvangt het ka-  
naal de afvoerwateren van Snellegem en Jabbeke.

Ter hoogte van de brug is er een siphon voor de afvoer van de wate-  
ren van de gronden op de rechteroever gelegen naar de Noordede. Een  
verdere siphon voor het afvoeren van water is gelegen aan het "Pad-  
degat".

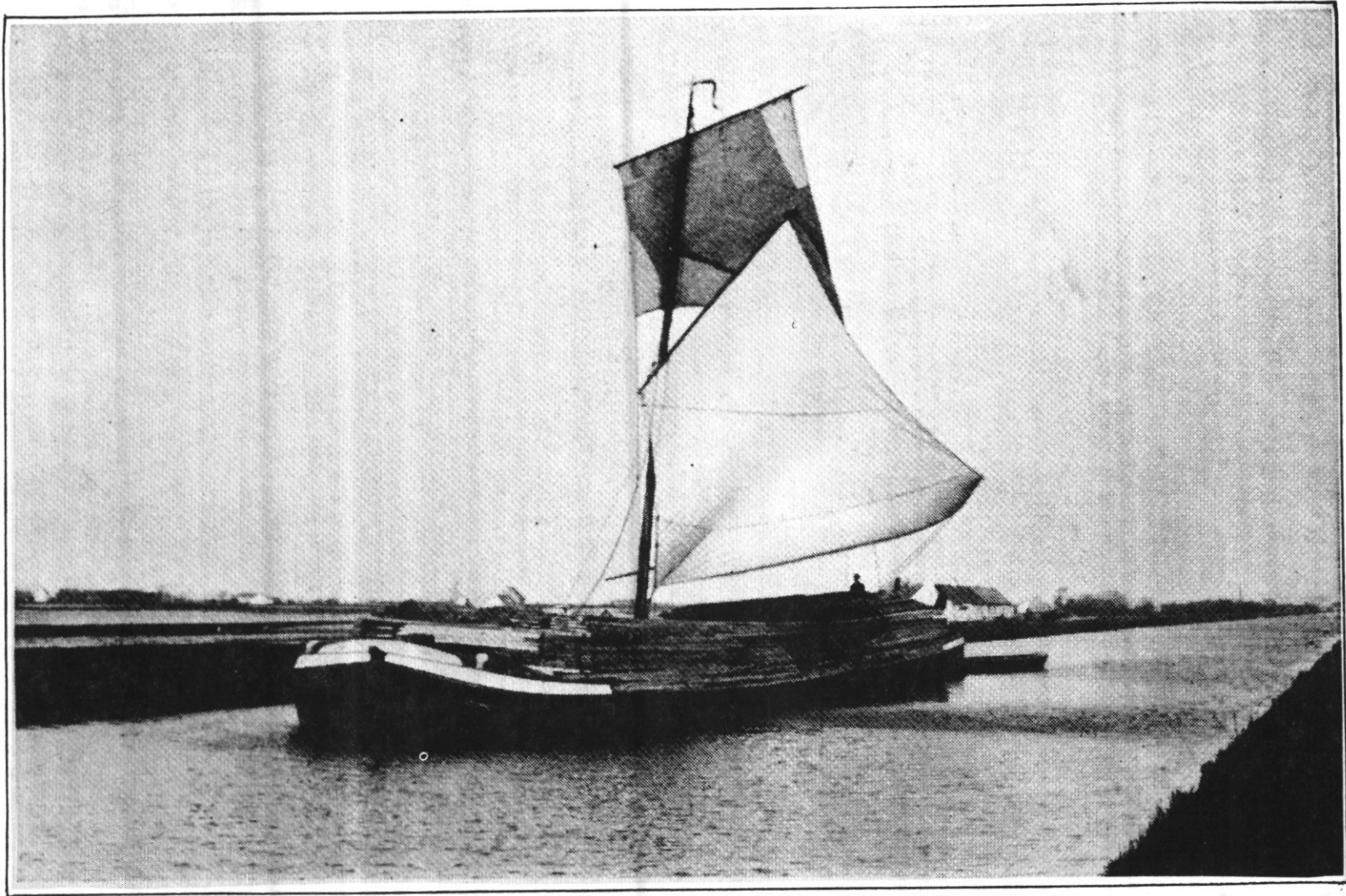
2. Scheepvaartrechten (K.B. van 3 juni 1870)

0,002 fr per ton/kilometer lading.

Ontvangkantoren aan de Damse poort, te Plassendale en de Kapelle-  
brug te Sas Slijkens.

3. Het slepen van de vaartuigen wordt gewoonlijk uitgevoerd door paar-  
den ( noot: voor zover de schippersfamilie het schip niet sleept,  
of niet uitgerust met zeilen of tegenwind).  
Gemiddeld bedraagt de sleepprijs, zonder stroming en geen sterke  
tegenwind : 0,0015 fr per ton/kilometer  
Bij tegenstroom en sterke wind kan de prijs oplopen tot 0,002 fr per  
ton/kilometer.
4. De binnenschepen die gebruik maken van het kanaal hebben een maxi-  
mum tonnemaat van 335 ton, 15 tot 40 m. lengte, een breedte van  
2,85m tot 5 meter met een maximum diepgang van 2,45m.  
Zeeschepen een maximum tonnemaat van 500 ton, 50m lengte, een  
breedte van maximaal 8,40m en een grootste diepgang van 4,23m.
5. Er is een telegrafische verbinding tussen Slijkens en Brugge.
6. Meest voorkomende vrachten.  
Kolen, kalk, gekapte natuurstenen, kasseistenen uit Lesse, baksteen  
uit de Rupelstreek, hout.
7. Er is een regelmatige bargedienst tussen Oostende, Brugge en Gent.  
Er is een wekelijkse vrachtdienst tussen Antwerpen, Brugge en Oos-  
tende, uitgevoerd met een boot van 92 ton. Het vervoer bestaat hoofd-  
zakelijk uit koloniale waren en petroleum.

(x) Bron : "Voies Navigables en Belgique" , Ministerie van Openbare  
werken, Bestuur der waterwegen, 1880.



1912 - Binnenschip onder zeil op de Brugse vaart.