HET SLUIZENCOMPLEX VAN SLIJKENS EN HOE HET TOT STAND KWAM.

I. Enkele voorafgaande opmerkingen.

1. De functies van het sluizencomplex.

Als men op heden spreekt van het sas van Slijkens dan denkt men veeleer aan de woonwijk dan aan het waterbouwkundig kunstwerk.

De benaming sas van Slijkens is trouwens een vrij simplistische uitdrukking voor een bouwwerk dat zeer verscheidene functies heeft vervuld, en ten dele nog vervult, in de hydrografie en economie van Vlaanderen.

Het huidig sas is in feite een complex van drie sluizen: twee navigatie- of scheepvaartsluizen en een schuursluis. Deze laatste en de vier in de muren ingebouwde aquaducten dienen om het overtollige water van de vaart Oostende – Brugge, en dus onrechtstreeks van al de waterlopen die er hun water in lozen – eertijds talrijker dan nu - bij laagwater naar zee te voeren.

De twee scheepvaartsluizen, een brede en een smalle, vormden tot aan de bouw van de nieuwe haven te Zeebrugge en van het zeekanaal Zeebrugge – Brugge in het begin van deze eeuw, de enige toegangspoort voor zeeschepen tot de haven van Brugge. Eens dat de toegang tot Brugge langs Zeebrugge was tot stand gebracht, werd de toegang voor zeeschepen langs Oostende afgeschreven. Er waren trouwens al moeilijkheden met de nieuwe Voorhavenbrug te Oostende die aanvankelijk, bij de bouw van de nieuwe haveninstallaties rond de eeuwwisseling, een draaibrug was.

Toen in het najaar 1933 begonnen werd met het leggen van de schuine vaste brug over het sluizencomplex te Slijkens was het definitief gedaan met de rechtstreekse toegang tot de vaart Oostende – Brugge, zelfs voor de kleinste schepen. De toegang bleef wel verzekerd langs een omweg doorheen het dokkencomplex van de stad Oostende. Dat betekende echter de inschakeling van een nieuwe administratie die voor de scheepvaart alleen maar bijkomende kosten betekende.

De schuursluis en de aquaducten moesten het overtollige water van het binnenland naar de zee brengen. Hoewel dat van uiterst groot belang was om bij zware regenval overstroming van de landerijen te voorkomen, was dat niet hun enige functie. Die uitstromende watermassa werd ook aangewend om bij laagtij de havengeul van Oostende te schuren, d.w.z. het neergezette slib weg te spoelen en naar zee te drijven. Meteen werd zodoende ook de toegang tot de navigatiesluizen, die langs weerskanten van de schuursluis lagen, op diepte gehouden.

Het bovenstaande overwegingen moge dus blijken dat het onderwerp "sas van Slijkens" niet te isoleren is van andere problemen waaronder op te noemen zijn: het onderhoud van de diepten in de haven van Oostende, de afwatering langs deze haven van het overtollige water uit het binnenland en uit de polderstreek in

de omgeving -vroeger meer dan nu - en de daarmee verbonden, al of niet kunstmatige, inundaties en drooglegginge n van sommige polders.

Al die wijzigingen in het landschap teweeggebracht door opeenvolgende inundaties en indijkingen, waarbij de ene de sporen van de vorige hebben uitgewist, maken het vaak bijzonder moeilijk een juist inzicht te krijgen in de evolutie.

2. Vaak dezelfde namen voor verschillende kunstwerken.

Over het bouwen van sommige sluizen en hun aanwending zijn we min of meer goed ingelicht, over andere veel minder. Daarenboven is er grote omzichtigheid geboden voor wat de benamingen aangaat. "Verloren Kost" is soms de sluis van Snaaskerke, soms de sluis van Legillon, soms de Vingerlingsluis. Alleen de context kan hier uitsluitsel geven.

De "sluis van Camerlincx" ? Men zegt dat de monding van de Sluisvliet te Middelkerke, bij de Sluisput, de uitwateringssluis was van het Camerlincxambacht. Dat was ook zo. Maar er was nog een andere sluis van Camerlincx. De "sluis van Zandvoorde"? In mijn opzoekingen heb ik er minstens drie aangetroffen met die naam.

Het is dus bijzonder moeilijk aan de stads- en streekgenoten die leven in het begin van de 21e eeuw duidelijk te maken wat er is omgegaan in Oostende en omgeving sinds het einde van het vermaarde beleg in september 1604. Daarom vind ik het geraadzaam te beginnen met hetgeen nu nog tastbaar aanwezig is: de op heden nog bestaande sluizen van Slijkens.

Het huidig sas van Slijkens is ook niet het enige met deze naam.

Het vervangt het eerste sas van Slijkens dat gebouwd werd ongeveer op de plaats van de huidige Voorhavenbrug. Dat sas was op zijn beurt de vervanger van het oude sas van Plassendale dat de eerste rechtstreekse toegang was voor zeeschepen tot de haven van Brugge. Het mag niet verward worden met het huidige sas van Plassendale op de vaart naar Nieuwpoort. Het was gebouwd in de vaart naar Brugge, ongeveer op de plaats van de huidige Plassendalebrug over de vaart Oostende - Brugge. Het kwam daar in de plaats van een vroegere "overdracht". Een overdracht is een stel van twee hellende vlakken waarover platboomde schepen, bij middel van windassen en touwen, overgewonden werden tussen twee gebieden waarin het peil van het water verschillend was. Meestal moesten de geladen schepen eerst gelost worden en dan opnieuw geladen.

II. De Problemen met de vorige sluizen.

1. Sasmeester Joseph Olleviers en de eerste tekenen van verval.

Het eerste sas van Slijkens dat in de jaren 1670-1676 was gebouwd ter hoogte van de huidige Voorhavenbrug, begon al in de jaren 1720-1730 tekens van verval te vertonen.

Het was gebouwd door de Staten van Vlaanderen. Deze instelling bestond uit de afgevaardigden van de Geestelijkheid en van de Vier Leden van Vlaanderen. Ze oefende in de provincie Vlaanderen (en dat is in grote lijnen het grondgebied van de huidige provincies Oost- en West-Vlaanderen) het toezicht uit op de kanalen en de sluizen, ontleende de kapitalen om ze aan te leggen en te bouwen, hield zich ook bezig met de scheepvaart op die kanalen, stelde de sluismeesters aan voor haar sluizen, enz.

De Geestelijkheid was vertegenwoordigd door leden van een kapittel, hetzij van Sint - Donaas te Brugge, hetzij van Sint – Baafs te Gent of ook nog door een of ander abt van een abdij: Oudenburg, Voormezele, Ninove, enz. De Vier Leden die hun vertegenwoordigers stuurden waren de steden Gent, Brugge, Ieper en het Brugse Vrije.

De sasmeester van Slijkens was in die tijd Joseph Olleviers.

Hij had met ingang van 1 januari 1711 zijn voorganger Jacob Everlinck opgevolgd die gedurende 33 jaar sasmeester te Slijkens was geweest. Van beroep was Olleviers meester - timmerman en dat werd blijkbaar voldoende geacht om de belangrijke post van sasmeester van Slijkens te bekleden. Sluizen en kaaimuren waren toen grotendeels in hout gemaakt en zelfs nu zijn de sasdeuren van de huidige sluis Demey ook nog van hout. De sasmeester was ook ontvanger van het vategeld en directeur van het magazijn te Slijkens. Later werd hij ook nog belast met het nazicht van de havenwerken van Oostende en Nieuwpoort. De overdracht van de functie van sasmeester bracht voor Olleviers en Everlinck ook nog andere verplichtingen mee. Everlinck moest in het sasmeestershuis blijven wonen tot 1 mei om zijn opvolger op de hoogte te brengen. Olleviers moest daartoe een deel van het huis ter beschikking stellen voor hem, zijn vrouw en zijn dienstmeid. Bovendien moest Olleviers hem jaarlijks, zijn leven lang, te beginnen met 1 januari 1711, een som van 100 pond groten betalen in vier gelijke stortingen, en vóór het begin van elk kwartaal. Deze verplichting was wel niet erfelijk [(1)].

Olleviers heeft tijdens zijn ambtsperiode die ca. 37 jaar heeft geduurd ongelooflijk veel brieven geschreven, vooral naar de Staten van Vlaanderen te Gent en naar de magistraten van de stad Brugge en van het Brugse Vrije. Hij komt er uit te voorschijn als iemand die een zeer hoge dunk heeft van zichzelf. Hij is de

[1] S.A. Brugge. Reeks 69, Sas van Slijkens, pf. 219 (1725 – 1750)

man die alles afweet van de havenproblemen, de sluizen, de stromingen, de aanslibbingen, enz. De andere deskundigen weten er niets van.

2. Aanstelling van Andreas Caen als expert.

Graaf Wierich von Daun (*), luitenant - gouverneur en kapitein - generaal van de Zuidelijke Nederlanden, liet op 4 september 1725 uit Brussel aan de Staten van Vlaanderen weten dat Andreas Caen, oud-burgemeester van Vlissingen, aangesteld werd om naar Oostende te gaan en de problemen van de haven te onderzoeken. We mogen immers niet uit het oog verliezen dat we volop in de periode zitten van de vermaarde Oostendse Compagnie.

Zonder hier in detail op de zending van Caen in te gaan, moge volstaan te melden dat Caen al op 12 september zijn taak opnam en daarover een omstandig verslag opstelde. Ik wil hier alleen uit dat verslag aanhalen dat hij het sas van Slijkens in bedenkelijke staat had aangetroffen. Wegens het bestaan van zuigers (**) kon het volgens hem ieder ogenblik instorten. De schuursluis gebruiken was volgens Caen bijna niet mogelijk. De oorspronkelijke springdeuren moesten weggenomen worden en het op- en neerlaten van de schotbalken die er nu in stonden was een moeilijk en tijdrovend werk ([2]).

Op 15 januari 1726 schreef Olleviers in dezelfde zin aan de Staten van Vlaanderen. Hij meldde hun dat er wegens de overvloedige regens die gevallen waren, het water in de Oostendse vaart zeer hoog stond (de Bruggelingen spreken van de Oostendse vaart, de Oostendenaars van de Brugse vaart). Hij durfde echter de schuursluizen niet open zetten zonder bevel van hogerhand wegens het groot gevaar dat er aan verbonden was. Al in 1724 werden er zuigers onder het stortebed (***) vastgesteld, schreef hij ([3]).

(*) Na het ontslag in 1724 van de landvoogd Prins Eugenius van Savoye door Keizer Karel VI, stelde deze laatste zijn zuster aartshertogin Maria Elisabeth (°Linz 1680 - +Mariemont 1741) aan als landvoogdes. In haar plaats werd eerst een interim landvoogd benoemd op 23 december 1724: Graaf Wierich Philippe Laurent von Daun, veldmaarschalk, plaatscommandant van Wenen en oud-medewerker van Prins Eugenius. Hij bleef hier tot in oktober 1725.

Dan kwam de zeer katholieke Maria Elisabeth, die met strengheid en grote zelfstandigheid bestuurde tot 1740.

** zuiger: ondergrondse waterader wier bestaan bekend wordt door opborrelend water uit de bodem.

*** stortebed: bekleding van rijs en steen van de bodem van een kanaal, rivier, enz. vóór een sluis, onmiddellijk aan de sluisvloer aansluitende en dienende om ontgronding aldaar door te sterke stroming te voorkomen (zie: Van Dale).

[2] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 289. f° 319 v° tot 389 v°

[3] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Id. f° 313.

Ook: Register 580, retroacten (niet gefolieerd).

3. Tegenstrijdige belangen van scheepvaart en landbouw.

De netelige kwestie van de afwatering ten behoeve van de landbouw en de inwoners van het platteland, maar ook van de stad Brugge, tegenover de belangen van de scheepvaart, die door de Wetachtige Kamer van Commercie van Brugge werden verdedigd, zal ook in de volgende jaren steeds maar blijven opduiken.

Hier zij opgemerkt dat er toen nog geen sprake was van het Kanaal van Schipdonk, dat het water van de Leie vanaf Deinze naar de zee voert bij Heist. De opening van het gedeelte tussen Deinze en de vaart Gent - Brugge werd afgekondigd bij wet van 18 juli 1846; de voortzetting ervan van daar naar Heist werd besloten op 20 december 1851 ([4]).

Al het water van de Leie kwam voordien met dat van de Schelde samen te Gent. Een deel van de wateroverlast te Gent werd afgeleid langs de vaart naar Brugge, waar ze werd doorgevoerd naar Slijkens, want ook te Brugge kwam men spoedig in de problemen. Sasmeester Olleviers zat voortdurend geklemd tussen de verlangens van zijn werkgever, de Staten van Vlaanderen te Gent, en de eisen van het magistraat van Brugge en zijn Kamer van Koophandel.

Op 21 februari 1726 brachten de afgevaardigden van Brugge, namelijk burgemeester van Bouchaute, schepen Stappens en de greffiers van de Kamer en van de Thesaurie, samen met de afgevaardigden van het Vrije, Simon en Le Bailly en pensionaris van den Abeele, een bezoek aan Slijkens om de staat van de grote sasdeuren te bekijken en het sueren van het overvloedig water. Wegens de zeer zware regenval stond het water in de vaart zeer hoog en de vaartdijken dreigden door te breken. Ze vroegen aan Olleviers de schuurdeuren open te zetten en hij deed dat met het eerstkomend laagtij om 3 uur 's nachts. Ze vroegen hem ook - zoals de deken en de hoofdmannen van de Wetachtige Kamer van de Makelaars van Brugge hadden voorgesteld -of de vier deuren van het groot sas mochten open gezet worden om het slijk te weren dat zich in en buiten de sluis had afgezet. Olleviers was van mening dat dit niet mocht omdat die sluis daarvoor niet gemaakt was. Volgens hem kon het slijk verwijderd worden door te mergelen met mergellepels ([5]) (*).

.....

(*) Het verwijderen van aanslibbingen gebeurde in die tijd van op platte schepen die, zwaar beladen met stenen, met stevige touwen aan beide oevers werden vastgemeerd. Bij laagtij liet men het water met groot geweld naar zee stromen terwijl de bodem van op die boten, met een soort lepels aan lange stokken, losgewoeld werd, zodat het slib met het water zeewaarts werd gevoerd.

---

[4] BLANCHARD Raoul. La Flandre, p. 111.

[5] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f°

4. Het gebruik van de schuursluizen zorgt voor ernstige schade.

De afgevaardigden van de stad Brugge en van het Vrije brachten de regering te Brussel op de hoogte van hun bevindingen. Ze kregen de opdracht te zoeken naar middelen tot het sueren van het overvloedig water. Ook Olleviers moest het slijk verwijderen en de Staten van Vlaanderen er van op de hoogte brengen als het geklaard was [6].

Dat men zich zorgen maakte werd weldra bewezen. Immers op 8 maart moest Olleviers aan de Staten van Vlaanderen laten weten dat in de afgelopen nacht het zinkrijswerk tegen het metselwerk van de kaai van het sas wel over tien voet was weggezonken. Bij laag water werden de verlaten gesloten gehouden en het sas werd nagezien. Door het geweldig schuren van het water tijdens de voorbije winter werd vastgesteld dat er vóór het stortebed van de sassen in de pasberm een grote, diepe en brede put was ontstaan. Een andere uitweg tot lozing van de bovenwateren zou moeten overwogen worden [7].

Nog geen drie weken later vroeg Olleviers aan de Staten van Vlaanderen het oordeel te mogen inwinnen van ingenieur Philippus Jacobus de Stobbeleire en liet hun tegelijk ook weten dat de onkosten voor het opvullen van de put geraamd werden op 10.143 gulden [8]. Het antwoord van de Stobbeleire was positief en de Staten van Vlaanderen beslisten op 20 april de werken te laten uitvoeren en de put op te vullen onder de directie van Olleviers [9].

Begin augustus 1726 was het opvullen van de put ver gedaan en Olleviers liet aan de Staten van Vlaanderen weten dat hij de Stobbeleire in de eerstkomende dagen verwachtte om te komen inspecteren, want er ging springvloed zijn met lage ebbe [10]. Het was 19 augustus als de Stobbeleire van de Staten van Vlaanderen bevel kreeg naar Slijkens te gaan en een schriftelijk verslag op te maken van zijn bezoek. De visitatie had plaats op 21 augustus [11] en zijn verslag bereikte Gent vier dagen later. Het werk was voor de 2/3 af en het bleek goed uitgevoerd [12]. Op 26 november liet sasmeester Olleviers weten dat de put die uitgespoeld was in de pasberm vóór het sas nu volledig gedicht was [13].

---

[6] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f°

[7] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f° 65

[8] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f°73 - 74

[9] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296 f° 85 v°

[10] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f°91

[11] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f° 93

[12] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f° 99 v°

[13] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 296, f° 293

5. Uitdiepingswerken van de vaart.

Het was op aandringen van de kooplieden van Brugge dat Zijn Majesteit op 24 februari 1724 octrooi had verleend om de vaarten van Brugge naar Oostende en naar Gent uit te diepen. De kooplieden van Gent daarentegen zegden dat ze om dat octrooi niet hadden verzocht en dat ze integendeel die uitdieping eerder schadelijk achtten voor hun bedrijf [14].

Deze werken, die plaats grepen tussen Slijkens en Plassendale, begonnen in 1724 en waren in elk geval nog bezig in augustus 1725 vermits Olleviers, op 12 augustus van dat jaar liet weten aan de Staten van Vlaanderen dat het grote sas, dat gesloten werd voor het delven van de vaart, nog steeds gesloten was en wellicht vóór de winter zou geopend worden om de grote schepen te laten passeren [15].

Hij merkte verder in een ander schrijven op dat de aannemers van de werken bij gebrek aan betaling hun werk verlieten. Op 27 mei 1726 werd de verdieping verder gezet [16]. Het duurde tot in het voorjaar 1727 toen Jeanty en Dallery uit Duinkerke bereid gevonden werden de werken van de uitdieping van de vaart tussen Plassendale en Brugge te dirigeren [17]. In juli 1727 namen de werken een aanvang [18]. Ze werden voortgezet in 1728 en beëindigd op 31 oktober [19]. Het was eertijds de regel dat er in de winter geen grote werken werden uitgevoerd. Men werkte gewoonlijk van april tot november. Waarschijnlijk werd de vaart in de winter weer open gesteld voor de scheepvaart en kon toen ook het overtollige water naar zee afgevoerd worden.

6. Moeilijkheden tussen Olleviers en Jeanty.

Gans het voorjaar 1728 was er bijwijlen hoogoplopende twist tussen Jeanty en Dallery enerzijds en Olleviers anderzijds. Daar er klachten waren van de Wetachtige Kamer van Brugge over de zuivering van de grote kom van het sas, waar een aanwas van 7 voet slib aanwezig was, hadden Jeanty en Dallery hun mening laten kennen dat het groot sas vaker moest gespuid worden, terwijl de schuursluis middelerwijl moest gesloten gehouden worden. Ze voegden erbij dat er dan buiten het sas geen schepen mochten gemeerd liggen die de kracht van het water zouden breken [20].

---

[14] S.A. Gent. Reeks 92, bundel 38, map 6.

[15] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 289, f° 47

[16] S.A. Brugge. Reeks 300, Kamer van Koophandel, pf. 113, resoluties 1702 – 1727.

[17] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 165 v°

[18] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 244 v°

[19] *zie noot 16.*

[20] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 481 v°

Joseph Olleviers merkte -wellicht terecht -bij de Staten van Vlaanderen op dat het open zetten van de deuren veel te gevaarlijk was. Er waren nu al zuigers merkbaar [21]. Jeanty en Dallery waren daardoor in hun wiek geschoten. Gans het betoog van Olleviers werd afgekeurd. Hij kwam er uit te voorschijn als iemand die zijn stiel niet kende en liefst zijn gemak zocht. Geen problemen zoeken scheen zijn devies te zijn! [22] Woord en wederwoord volgden tot de Duinkerkenaars op 10 mei 1728 aan de Staten van Vlaanderen vroegen geen verder antwoord meer te moeten geven aan Olleviers [23].

Het was een andere Duinkerkenaar Arnaud, kozijn van Jeanty, die in juli met de zuivering van de saskom werd belast. Hij maakte zijn beklag over het gebrek aan medewerking vanwege Olleviers.

Daarom stelden de Duinkerkenaars Jean Baptiste Avisse aan, gewezen sasmeester van Mardijk, om toezicht te houden ([24]).

7. De schuursluis gebruiken of niet?

Sasmeester Olleviers toonde zich ook in de volgende jaren altijd erg weigerachtig om de schuursluis te openen; hij moest er praktisch toe gedwongen worden door de watersnood. Op 17 november 1731 was een Engels scheepje, dat in de vaart lag, in het schuurwater gegrepen geweest. Het had veel schade opgelopen aan boegspriet, masten, ra's en stengen en de romp werd over ongeveer 20 roeden (77m) buiten het sas naar zee gedreven. Het sas zelf had geen noemenswaardige schade opgelopen tenzij aan de ijzeren en houten leuningen van de deuren. Olleviers vroeg dan ook de schuursluis niet meer te moeten open zetten. Zijn voorganger Everlinck, die gedurende 33 jaar sasmeester was geweest, had het nooit gedaan, schreef hij aan het magistraat van Brugge [25].

Op 5 december 1731 gingen de schepenen van Brugge François de Stappens en Jan de la Coste met de eerste raadspensionaris en greffier Charles Pulinx, samen met experten naar het sas te Slijkens om zich ter plaatse te vergewissen van de toestand. Ze bevonden dat alles perfect in orde was zoals eertijds in 1726 en bijgevolg dat er kon voortgegaan worden met het lozen van het water zoals vroeger. Er was wel wat geringe schade aan de leuningen van de sasdeuren veroorzaakt door het Engels scheepje, maar wellicht had de sasmeester de kapitein niet.verwittigd, alhoewel Olleviers het tegendeel had bevestigd ([26]).

---

[21] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 496 v°

[22] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 505 v°

[23] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 541.

[24] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 297, f° 550 v°

[25] zie noot 1

[26] zie noot 1

8 .De toestand blijft kritiek.

Nog geen drie jaar nadien, op 9 maart 1734, liet Olleviers in vrij alarmerende bewoordingen aan de Staten van Vlaanderen weten dat hij hun al het jaar voordien, op 2 februari 1733, had laten weten dat het stortebed van het sas met 1½ voet was opgerezen. Op 24 januari jl. had hij met Pieter Legillon, directeur van de navigatie (*) het stortebed onderzocht en een plan voor herstelling ervan opgesteld dat hij op 12 maart had opgestuurd, met de vraag een onderzoek te laten uitvoeren door experten.

Op 17 april 1734 gaven de Staten van Vlaanderen opdracht aan Joannes van der Stricht, kanunnik van Sint-Donaas, en aan Pieter Legillon het sas van Slijkens te gaan onderzoeken. Op 19 april en de volgende dagen waren ze daar ter plaatse, maar wegens de stand van het getijde was het hun niet mogelijk geweest een degelijk onderzoek uit te voeren. Olleviers kreeg bovendien een flinke veeg uit de pan: ze verklaarden dat zijn tekening waardeloos was omdat er geen maat bij stond. ([27])

9 .De Brugse schepen de la Coste te Slijkens als schildwacht

Nu dat de zomer in aantocht was zullen er verder wel geen moeilijkheden meer geweest zijn met wateroverlast. Doch, eens de maand november daar was, zat het spel weer op de wagen. Op 6 november 1734 - zo staat in het resolutieboek van Brugge te lezen -lagen het zuid- en het noordkwartier van het Brugse Vrije helemaal overstroomd door het regenwater omdat er niet genoeg water afgetrokken werd te Slijkens. Het stadsbestuur zond de schepenen Symon en de la Coste naar Slijkens, samen met de greffier Charles Pulinx, om een onderzoek ter plaatse te doen. Op 9 november pleegden ze daar overleg met Le Bailly, Arquisia en Steelant, respectievelijk burgemeester, schepen en pensionaris van het Vrije. Deze laatsten hadden van hun bestuur bevel gekregen sasmeester Olleviers te gebieden dat de schuurdeuren moesten open gezet worden daar de 8 verlaten blijkbaar onvoldoende waren. Ze wonnen bij Olleviers ook inlichtingen in over de staat van het stortebed. Ze vernamen daar dat enige jaren geleden (in 1726), door de val van het schuurwater, een grote put was geslagen in de pasberm, maar dat die daarna volledig was hersteld. Ze vroegen hem nu de schuurdeuren opnieuw open te zetten.

(*) Pieter Legillon was door de Staten van Vlaanderen aangesteld geweest ingevolge de resoluties van 27 januari 1731, 17 december 1731 en 26 maart 1733 (R.A. Gent, Staten van Vlaanderen Reg. 464, f° 479)

[27] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Bundel 10.789 (1734 – 1737)

Olleviers had daar bezwaar tegen zeggende dat het plankier (de houten bevloering) van het stortebed dat vóór het sas lag, wel 2 voet was opgerezen en zulks tot 40 voet ver, zoals hij samen met Pieter Legillon in januari had vastgesteld. Olleviers kon niet zeggen hoe het er nu mee stond. Het plankier zou kunnen wegspoelen in zee en het sas zou kunnen instorten waardoor alle scheepsverkeer zou stil vallen. Daarop werd er besloten de schuurdeuren toch niet open te zetten en gedurig maar water te trekken langs de 8 verlaten. Ondertussen echter was de wind gevallen en had het opgehouden met regenen. Het gevaar voor verdere overstroming was dus voorlopig geweken en het water in de vaart was met 2 ½ voet gezakt. ([28]) De afgevaardigden van het Vrije lieten de Staten van Vlaanderen weten dat ze grotelijks in gebreke waren gebleven omdat ze verwaarloosd hadden het stortebed te herstellen en ook dat hun sasmeesters in fout waren. Ze bleken te veel de visserij te bedrijven voor eigen gewin. Ze moesten op hun werk gewezen worden en hun netten moesten in beslag genomen en verbrand worden ([29]). Op 12 november 1734 beslisten de Staten. van Vlaanderen de directeur der navigatie Pieter Legillon naar Slijkens te zenden voor een onderzoek. Kwam hij liever niet tussen in deze netelige kwestie ? In elk geval, hij liet weten dat hij niet kon gaan wegens ziekte. ([30])

10. De la Costa weer naar Slijkens.

In januari 1735 werd de toestand weer kritiek. Wegens het overtollige water moest er aan de vaartdijk te Meetkerke gewerkt worden. Het magistraat van Brugge zond schepen de la Coste naar Slijkens om sasmeester Olleviers orders te geven zoveel mogelijk water te trekken ([31]). Twee dagen later, op 10 januari, meldde hij aan zijn bestuur dat. er een echt. tempeest woedde. Een postiljon had "de male" (de post) van Oostende niet kunnen in ontvangst nemen. Veel water kwam af van. Gent en op 11 januari stond het water in de vaart van Oostende tot op de boord. De schuurdeuren mochten, wegens de slechte toestand van het sas, toch niet open gezet worden. Het was dan maar beter de landerijen te laten onderlopen, oordeelde de la Coste, maar gelukkig veranderde het weer. Het water stond nu nog op 17 voet, en daar het laagtij zeer laag was, kon veel water geloosd worden. Pieter Legillon was er nu bij. Bij hoogtij bereikte ook het zeewater 17 voet en Olleviers was zeer bevreesd, als het nog wat hoger zou komen, dat het ging overlopen en dat schepen de la Coste, waar hij logeerde, naar de zolder ging moeten gaan slapen! ([32])

---

[28] zie noot 1.

[29] Zie noot 27.

[30] Zie noot 27.

[31] Zie noot 1

[32] zie noot 1.

Het water bleef maar toekomen van Gent en de dag daarop, 13 januari, stond het peil in de Oostendse vaart op 18 voet. Het magistraat van Brugge besliste de deuren van bet Minnewatersas te sluiten om het water van Gent tegen te houden. Schepen de la Coste bleef te Slijkens als schildwacht om te beletten dat de schuurdeuren op bevel van Legillon zouden open gezet worden. Het. Bestuur van het Vrije verwittigde daarover dezelfde dag nog de landvoogdes Maria Elisabeth.

11. Het magistraat van het Vrije contra het magistraat van de stad Bnrugge.

Het Vrije wilde de schuurdeuren open zetten maar de stad Brugge verzette zich daartegen en belette zelfs dat Pieter Legillon met experten Brugge verliet om te Slijkens de staat van het stortebed te onderzoeken. ([33]) Tegelijk verzocht het stadsbestuur van Brugge om de medewerking van Olleviers, en ook van de gouverneur van de stad en de haven van Oostende, luitenant-generaal graaf François de Gand, om de schuurdeuren gesloten te houden. ([34]) Hij was op 18 oktober 1730 als gouverneur van Oostende aangesteld in opvolging van de overleden markies de Campo.([35])

Ook het Vrije had te Slijkens zijn vertegenwoordiger in de persoon van schepen Pieter Perduyn de Buytswalle. Hij had gemeld dat op 12 januari het water in de vaart op 18 voet stond, amper één voet lager dan de kruin van de dijk. De vaartdijken dreigden door te breken. De schuurdeuren moesten dus geopend worden maar Brugge verzette zich daartegen wegens het gevaar voor de sluis.

Het Vrije meldde dat terstond aan de Staten van Vlaanderen. er bijvoegend dat de sluizen in 1727 werden geopend, en ook daarna, en dat er geen schade aan het sas werd vastgesteld. Alleen Pieter Legillon zou kunnen antwoorden na een onderzoek ter plaatse, maar Brugge verbood hem de toegang tot Slijkens; hij mocht zelfs de stad niet verlaten. Het bestuur van het Vrije eiste daarom dat de Staten van Vlaanderen sancties zouden treffen tegen het magistraat van Brugge. ([36])

De schepenen van het Vrije Perduyn en Arquisia legden te Slijkens ook de sasmeester Olleviers op de rooster. Hij verklaarde onder eed dat hij de schuurdeuren niet had geopend omdat hij op dezelfde 13 januari 1735 verbod had gekre-

[33] Zie noot 1.

[34] Zie noot 1.

[35] Bowens Jacobus. Nauwkeurige Beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryksch Vlaenderen. Deel 2, p.31

[36] zie noot 27.

gen van het stadsbestuur van Brugge om ze te openen. Hij zei dat ze de laatste maal geopend werden half november 1731 (het ongeval met het Engels scheepje) om een ingestorte kaai in de kom van Brugge te laten herstellen.

Op de vraag waarom hij ze nu niet opende zoals in 1727 antwoordde hij eenvoudig dat hij niet mocht van het bestuur van Brugge.

Er was gevaar, niet zozeer voor het sas, maar voor de verdere oprijzing van het stortebed. Hij had de Staten van Vlaanderen daarvan al twee jaar geleden verwittigd, in februari 1733, maar ze hadden er nog geen gevolg aan gegeven. (37) De Brugse schepen de la Coste kon dan op 14 januari aan het Brugs magistraat triomfantelijk laten weten dat de schuurdeuren toch niet werden open gezet. 's Anderendaags werd hij voor zijn kordate houding door het magistraat gefeliciteerd. (38)

Op dezelfde 14 januari waren de twee gedeputeerden van de Staten van Vlaanderen, baron Philippe Dumont, proost van de collegiale kerk van Ronse, en Adriaan Le Bailly, burgemeester van het Vrije, te Brugge om te confereren met de afgevaardigden van het Vrije en van de stad Brugge. Die van het Vrije lieten hun weten dat de contestatie tussen de colleges van de stad en van het Vrije zo groot was dat ze eenvoudig niet konden confereren (39).

's Anderendaags 15 januari om 1 u 's avonds moest Ameye, gedeputeerde van de Staten van Vlaanderen vaststellen dat er geen overeenkomst mogelijk was tussen de stad en het Vrije over het al of niet openen van de schuursluizen te Slijkens. De Staten van Vlaanderen stelden dus vast dat er geen beslissing kon genomen worden en deden aan baron Dumont en aan Le Bailly het voorstel burgemeester de Villegas naar Brussel te sturen om daar een beslissing te laten nemen. (40) Dezelfde Dumont en Le Bailly werden de dag daarop naar Slijkens gestuurd om samen met de directeur der navigatie Pieter Legillon het stortebed van het sas te gaan onderzoeken. Het laagste water had plaats om 12 uur en samen met sasmeester Olleviers onderzochten ze het stortebed en bevonden het in dezelfde staat als op 8 februari van het jaar tevoren, niettegenstaande de 8 verlaten zes weken lang hadden open gestaan. Ze waren van mening dat de schuurdeuren mochten geopend worden en dat de toestand moest bekeken worden van getij tot getij. (41)

Op 17 januari 1735 liet Pieter Legillon uit Gent weten aan het magistraat van Brugge dat burgemeester de Villegas te Brussel was geweest. Aangezien Dumont en Le Bailly het sas in dezelfde staat bevonden hadden als op 8 februari

37 Zie noot 27.

38 Zie noot 1.

39 Zie noot 27.

40 Zie noot 1.

41 Zie noot 1.

1734, zouden de schuurdeuren mogen open gezet worden als er anders geen oplossing mogelijk was. ([42])

Joseph Olleviers, hoewel in dienst bij de Staten van Vlaanderen, scheen zich toch verder gedwee te moeten tonen tegenover het magistraat van Brugge. Hij wees nogmaals op het gevaar dat open schuurdeuren betekenden, niet zozeer voor het sas, maar wel voor het oprijzen van het stortebed en het uitspoelen van de paalplanken, hetgeen niet te herstellen was dan door het opwerpen van een zeedam. ([43])

12. De hulp van de landvoogdes wordt ingeroepen.

Al op 15 januari 1735 had de landvoogdes Maria Elisabeth uit Brussel aan de Staten van Vlaanderen laten weten dat ze de staat van de sluizen moesten laten inspecteren en desnoods de schuursluizen laten openen als er gevaar van overstroming dreigde. ([44]) Op 18 januari drukte de landvoogdes haar verbazing erover da ze nog geen reactie had ontvangen op de orders door haar gegeven.

Ze beval de schuurdeuren te openen tegen de wil van het magistraat van Brugge. Bovendien had ze orders gegeven aan de gouverneur van Oostende, graaf François de Gand, zich desnoods naar Slijkens te begeven en daar met geweld de opening van de schuurdeuren af te dwingen. ([45])

Alles verliep razend snel. Nog op dezelfde 18 januari kwamen baron Dumont, burgemeester Le Bailly en Pieter Legillon per bargie toe te Slijkens. Dezelfde avond nog om 21 uur werden bij hoogtij en gelijk water, onder het branden van een pekton om klaar genoeg te zien, de schuurdeuren geopend. 's Anderendaags werd de sluis onderzocht door Olleviers en Legillon om het effect van de grote stroming van het schuurwater na te gaan. Er werden geen wijzigingen vastgesteld. ([46])

De volgende dagen bleven Dumont en Le Bailly te Slijkens het schuurwater van dag tot dag volgen en oordeelden op 21 januari dat ze konden vertrekken. ([47])

13. Het magistraat van Brugge reageert.

Sasmeester Olleviers lag als het ware op de loer om, zodra hij meende dat er met het stortebed iets aan de hand was, het terstond te melden. Hij had daarin wel geen ongelijk. Maar hij verwittigde niet eerst de Staten van Vlaanderen, wel het

---

[42] Zie noot 1.

[43] Zie noot 1

[44] zie noot 27.

[45] Zie noot 27.

[46] Zie noot 27.

[47] Zie noot 27.

magistraat van Brugge. ([48]) Op 22 en 23 januari 1735 had hij op het stortebed peilingen uitgevoerd en had enige oprijzing vastgesteld. Hij liet Pieter Legillon komen die op 24 januari inderdaad een oprijzing mat van 7-8 duim , maar nu wat meer zuidwaarts over een lengte van 2-3 roeden. Het schuren mocht toch verder gebeuren maar met schotbalken. (*) ([49])

Het magistraat van Brugge liet daarop aan graaf Frederik von Harrach, eerste minister van Karel VI bij landvoogdes Maria Elisabeth te Brussel, een uitvoerige uiteenzetting toekomen over de toestand van het sas van Slijkens. Het magistraat drong er stellig op aan de schuurdeuren niet meer te openen wegens het. groot gevaar van instorting van de sluis, met als gevolg de overstroming van de landerijen met zeewater ([50]).

De gevolgen van het plaatsen van de schotbalken lieten niet op zich wachten. Schepen van het Vrije Pieter Perduyn was op 27 januari te Slijkens. Hij stelde vast dat er daar niet genoeg water getrokken werd en dat de vijf parochies Meetkerke, Zuienkerke, Houtave, Nieuwmunster en Stalhille overstroomd bleven. Door het plaatsen van 4 schotbalken kwam er meer water toe dan er weg kon stromen, stelde hij. ([51]) Die 4 balken moesten weg. ([52])

Op 28 januari meldde Olleviers aan de Staten van Vlaanderen dat hij het waterpeil op het stortebed niet had kunnen meten wegens het bar slecht weer. Er waren al 5-6 schotbalken gebroken en hij vroeg water te mogen trekken met open schuurdeuren.

's Anderendaags lieten de Staten van Vlaanderen aan het Vrije weten dat Olleviers de schuurdeuren mocht open zetten. Ze lieten aan Olleviers persoonlijk weten dat hij alle schotbalken mocht verwijderen en nieuwe schotbalken mocht kopen om de gebroken balken te vervangen. ([53])

Op 30 januari 1735 werd het stortebed gepeild door sasmeester Olleviers en F. Capiet, adjudant en ingenieur te Oostende, samen met P. Perduyn, schepen van het Vrije. Ze stelden een oprijzing vast tot 15 duim (34,3 cm) ([54]) .Een nieuwe meting op 1 februari leidde tot hetzelfde resultaat.

(*) Een schotbalk is een (houten) balk, iets langer dan de opening van een sluis, die langs weerskanten van de opening in gleuven past en op- en neergelaten kan worden.

[48] Zie noot 1

[49] zie noten 1 en 27

[50] zie noot 1.

[51] Zie noot 27.

[52] Zie noot 1.

[53] Zie noot 1.

[54] Zie noot 27.

14. Klachten van de scheepvaart

Als het goed begon te gaan met de lozing van water, begonnen meteen de klachten van de scheepvaart over het gebrek aan waterdiepte. Op 4 februari vroeg Ameye, gedeputeerde van de Staten van Vlaanderen te Gent, aan het magistraat van Brugge om 15 ¼ voet (4,20 m) water te hebben aan het sas van de Dampoort om schepen te laten passeren naar Gent ([55]), want het water in de vaart stond maar 9-10 voet slagbalk. De landerijen waren nu genoegzaam ontwaterd om de schuurdeuren zonder gevaar gedurende twee getijden te kunnen sluiten. Volgeladen schepen lagen te Gent en moesten naar Oostende om goederen over te slaan in het schip van kapitein Caiphas dat zeilredig lag om naar Spanje te varen met springtij van volle maan en een gunstige wind uit het oosten. Ook Clement Michot, Thomas Ancke, Dominicus Maertens en Joannes de Vette lieten weten dat er te Brugge 12-14 schepen lagen voor Oostende en dat het water 15 ¼ voet slagbalk moest staan. ([56])

De schuurdeuren werden dus op 6 februari door Olleviers gesloten ([57]) en, als de schepen gepasseerd waren, opnieuw geopend.

Dadelijk weer klachten. Kapitein Gomme lag met zijn fregatschip in de kom te Brugge en vroeg enige voeten water om zijn schip te kielhalen. De schuurdeuren moesten dus opnieuw voor twee getijden gesloten worden en daarna mocht weer water getrokken worden zonder schotbalken. ([58]) En zo ging het maar verder.

Op 21 februari meldde het Brugs magistraat aan de Staten van Vlaanderen dat er te Oostende veel zeeschepen lagen te wachten op het nodige water om te kunnen opvaren naar Brugge. In afspraak met P. Legillon werd beslist de schuurdeuren door de sasmeester te laten sluiten voor 7 dagen teneinde het water op 15 ¼ voet slagbalk te krijgen. Ook het schip van kapitein Gomme zou in die tijd kunnen klaar komen en afvaren.

Op 10 maart 1735 werd er nog veel water vastgesteld. in het noorden van Brugge. Daarom zouden de schuursluizen nog voor drie dagen open gezet worden, nadat men eerst de schepen had laten afvaren. ([59])

15. Inspectie van Louis Jeanty.

De Staten van Vlaanderen vroegen op 24 maart en 4 april 1735 aan Louis Jeanty, ingenieur te Duinkerke, de sluizen van Nieuwpoort en van Slijkens te komen inspecteren. Op 16 april kwam hij van Duinkerke naar Nieuwpoort en dezelfde dag nog ging hij van Nieuwpoort naar Oostende. 's Anderendaags 17 april on-

---

[55] Zie noot 1.

[56] Zie noot 27.

[57] Zie noot 1

[58] zie noot 27.

[59] Zie noot 1.

derzocht hij met Pieter Legillon het sas van Slijkens en peilde het stortebed langs de kant van de zee bij laag water, in het bijzijn van baron Dumont. Ze stelden op het uiteinde een oprijzing vast van 15-16 duim , afnemend naar de sluizen toe. In zijn verslag van 20 april, opgemaakt te Brugge, adviseerde Jeanty het stortebed te laten zoals het was, maar het alle 14 dagen opnieuw te peilen ([60])

Op 4 januari 1736 liet Pieter Legillon aan de Staten van Vlaanderen weten dat bij daags tevoren te Slijkens was geweest en bij uitzonderlijk laag water het stortebed had kunnen betreden en het in dezelfde staat had bevonden als in april 1735 met Jeanty. ([61])

In de jaren 1736-1740 schijnt de toestand weinig veranderingen te hebben ondergaan. Ik heb er al thans geen vermeldingen van gevonden. Regelmatig, vooral in de wintermaanden met wateroverlast, werd hetzelfde spelletje herhaald : overstromingen – openen van de schuurdeuren – lage waterstand – klachten van de scheepvaart – sluiten van de schuursluizen - op- en afvaren van de schepen die lagen te wachten -overstromingen, enz .

Keizer Karel VI overleed te Wenen op 20 oktober 1740. Hij had geen zonen en had er alles voor gedaan om zijn oudste dochter Maria Theresia als opvolgster te hebben. De Compagnie van Oostende had door haar succesvolle ondernemingen in China en in Indië de naijver verwekt van de Engelse en de Hollandse compagnieën.

Uit politieke overwegingen trachtte hij die mogendheden gunstig te stemmen en gaf hij toe om de economie van de Zuidelijke Nederlanden naar de achtergrond te schuiven. De Oostendse Compagnie werd op 31 mei 1727 voor zeven jaar opgeschort. Door het Verdrag van Wenen maakte hij op 16 maart 1731 een definitief einde aan haar bestaan. Hij kon nu gerust zijn dat hij bij zijn overlijden door Maria Theresia zou opgevolgd worden, en dat gebeurde ook.

Maria Elisabeth, tante van Maria Theresia, bleef landvoogdes van de Zuidelijke Nederlanden maar niet meer voor lang. In juli 1741 was ze naar haar zomerverblijf in Mariemont vertrokken en overleed daar op 26 augustus. In haar opvolging had Maria Theresia al het jaar voordien voorzien door de graaf Frederik von Harrach als waarnemend landvoogd, in geval Maria Elisabeth kwam te overlijden, aan te duiden. Eigenlijk had zij de plaats van landvoogd voorbehouden voor haar toekomstige schoonbroer Karel van Lotharingen die echter, wegens huwelijksplannen met haar jongere zuster Maria Anna, nog te Wenen verbleef.

De graaf von Harrach, wiens macht sterk werd beknot, vroeg en bekwam zijn ontslag in maart 1743 en als nieuw waarnemend landvoogd werd Karel Ferdinand von Königsegg-Erps aangesteld. Op 4 januari 1744 werden Karel van Lot-

[60] Zie noot 27.

[61] Zie noot 27.

haringen en zijn echtgenote Maria Anna gezamenlijk tot landvoogden benoemd. ([62])

In die jaren echter, vanaf 1741, maakten de Zuidelijke Nederlanden eerder beroerde tijden mee wegens de Oostenrijkse Successieoorlogen, allesbehalve gunstig voor het uitvoeren van waterwerken. De krijgsverrichtingen zouden beëindigd worden met de vrede van Aken op 18 oktober 1748 en dan pas kon opnieuw aan ernstig werken gedacht worden.

III. Het Sas van Legillon.

1. Eventuele heropening van het sas Verloren Kost.

Op 26 februari 1741 werd in de Staten van Vlaanderen de brief voorgelezen van de directeur der navigatie Pieter Legillon, waarin hij verklaarde op 17 februari het stortebed van het sas te Slijkens te hebben onderzocht en er twee zuigers te hebben vastgesteld rechtover de stenen tand tussen de schuursluis en het klein sas. Hij was van mening dat ze hun oorsprong vonden door het kwelmwater uit de grond en niet door het water uit de vaart. Bij een tweede onderzoek op 22 februari zag hij nog een derde zuiger rechtover de schuursluis.

Hij stelde voor de drie openingen bij ebbe zoveel mogelijk vol te gieten met levende kalk en er vervolgens eiken planken van twee duim dik op te nagelen. Misschien zou het nodig zijn een zeedam op te werpen.

Dat laatste zou natuurlijk grote problemen stellen voor de waterlozing en voor de scheepvaart. Hij stelde dan ook voor om het sas Verloren Kost (bij Snaaskerke) weer te openen om het water te lozen en ook om de binnenschepen die van Oostende kwamen langs de Gauwelozekreek toe te laten op te varen naar bestemmingen in Vlaanderen en Brabant..

De Staten van Vlaanderen beslisten dat hij eerst nog samen met experten een nieuw onderzoek zou doen van het stortebed en intussen al beginnen met het opstoppen van de 3 zuigers.

Hij moest ook het sas Verloren Kost onderzoeken, nagaan hoe en tegen welke prijs het zou kunnen hersteld worden. Als het Verloren Kost niet zou kunnen hersteld worden tegen de tijd dat men een zeedam vóór Slijkens zou moeten leggen, moest hij onderzoeken hoe men het land van overstroming zou kunnen vrijwaren. Welk nut was er te verwachten van de heropening van het sas Verloren Kost ? ([63])

---

[62] J. LEFEVRE. De Zuidelijke Nederlanden 1700 – 1748, in Algemene Geschiedenis der Nederlanden (1e uitgave), deel VII, p. 162 – 194, in 't bijzonder p. 183 – 191.

[63] S.A. Brugge. Zie noot 1

R.A. Gent. Staten van Vlaanderen, Resolutieboek 399, f° 1 – 15 v°

Twee dagen later kreeg Legillon van de Staten van Vlaanderen het bericht nog geen gevolg te geven aan de getroffen besluiten, maar eerst het stortebed grondig te onderzoeken samen met Louis Jeanty, Henri Charles Ghyselinck en Joseph Olleviers ([64]).

Jeanty uit Duinkerke was door ambtsbezigheden weerhouden te Kales en kon slechts op 12 of 13 april te Brugge verwacht worden. Ook Jan d'Herbe, landmeter van het Vrije te Sint-Jan-in-Ereroo, was door de Staten van Vlaanderen aangezocht om samen met kolonel Debbaut, chef van de ingenieurs van Hare Majesteit te Brussel, Soldy, Jeanty, Legillon, Jan van den Steene, meester – timmerman te Nieuwpoort, en Olleviers de sluizen van Slijkens te onderzoeken. Dat gebeurde op 13 april 1741. ([65]) De Staten van Vlaanderen beslisten daarop dadelijk tot een tweede visitatie over te gaan op 15 april en daarbij het water van de vaart te laten aftrekken door sluismeester Olleviers op 7 voet slagbalk. Aanwezig bij dit onderzoek, dat nog 's anderendaags werd voortgezet, waren Antonius Pattheet , abt van Baudelo, jo[r] Aybert van Huerne, heer van Schiervelde, burgemeester van schepenen van Brugge, Hyacinte René, graaf van Thiennes en Rumbeke, voorschepen van Gent, jo[r] Joseph Adriaan Le Bailly, heer van Inghuem, burgemeester van het Vrije. ([66])

Op 17 april kwam het verslag van Jan d'Herbe toe bij de Staten van Vlaanderen. Hij liet hun weten dat ze 3 belangrijke zuigers hadden vastgesteld, 2 aan de stenen tand van het klein sas en de derde bij de stenen tand van het groot sas, en verder nog verscheidene kleine zuigers. Langs de grootste drie zag men het water "vuytbobbelen ghelyck eenen sterck siedenden ketel", en dat terwijl er zeker nog 6 voet water stond boven het stortebed. Ze oordeelden dat de oorzaak daarvan niet het kwelmwater was, maar wel het water uit de vaart. Voor een nauwkeurig onderzoek was er een zeedam nodig en een dam langs de kant van de vaart.

2. Ontwerp van een nieuw afwateringskanaal (kanaal van Legillon).

Ondertussen echter moest er een coupure gemaakt worden door de zuiddijk van de vaart voor de afwatering en voor de scheepvaart. Deze coupure was te maken in de vaartdijk 150 roeden (576 m) ten oosten van het fort Sint-Filip, doorheen een bedijkt poldertje, tot in de Gauwelozekreek en met een lengte van 250 roeden. (960 m)

Volgens de ingenieurs moest er in deze coupure een sas gemaakt worden op ca. 30 vadem (58 m) van de vaartdijk. Volgens Jan d'Herbe echter zou het sas tegen de Schapersdijk bij de Gauwelozekreek moeten komen, om slechts een kort zeekanaal te hebben onderhevig aan aanslibbing. Hij zou het sas ook dichter bij het

[64] Zie noot 63.

[65] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 27v° - 35v°

[66] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 37 – 49v°

fort Sint-Filip willen om zo een betere bescherming te krijgen en om beter bewaakt te kunnen worden door de inwoners van het fort.

Eens dat het sas van Slijkens weer zou hersteld zijn, zou men het nieuw sas kunnen gebruiken om de wateren af te laten van bezuiden de vaart, in' t bijzonder van Ettelgem, bij middel van een duiker onder de Nieuwpoortse vaart. ([67])

Ook Debbaut. , kolonel en directeur van het korps der ingenieurs ; Soldy, kapitein der dragonders in het Regiment de Ligne; Louis Jeantjy oud-schepen en aannemer van 's koningswerken te Duinkerke , stelden over hun bezoek een memorie op die op 18 april toekwam bij het Magistraat van Brugge. Ze hadden vastgesteld dat er langs de zeekant in het stortebed 6 zuigers waren: een grote van een vierkante voet en een kleinere op 3 voet daarvan, benevens nog 4 andere van verschillende afmetingen bij de gemetselde sluismuren. Ze oordeelden dat ze alle zeer gevaarlijk waren en veroorzaakt door het water uit de vaart dat doorsijpelde, ofwel onder het stortebed, ofwel langs de balken van het stortebed die door de paalworm sterk aangetast waren.

Om een juist idee te hebben van de schade zou men het water moeten uitpompen tussen twee dammen op te werpen, de ene langs de zeekant tussen de sluis van Slijkens en de sluis van de Watering van Blankenberge (de Noordedesluis), [(*)] de andere langs de kant van de vaart op een 100 vadem (192 m) van de sluis .

Tijdens die werken moesten de afwatering en de scheepvaart blijven doorgaan. Daartoe zou men een kanaal graven in de kleine polder van Sint-Filip, beginnend in de Brugse vaart, ongeveer 15 roeden (58 m) binnen de dijk die deze polder insluit, en eindigend in de Gauwelozekreek. Dat kanaal was te voorzien van een sluis met een opening van 24 voet (6,58 m) die een sas vormde van 25 vadem (43 m). De sluis zou dienen voor de afwatering en voor de scheepvaart.

* Die sluis lag toen ongeveer waar tot voor kort in de voorhaven de vaartuigen van het baggerbedrijf Decloedt worden aangemeerd.

3. Het plan Legillon.

De directeur der navigatie moest zo vlug mogelijk een plan opmaken en een profiel van het terrein waar de sluis in de polder moest komen, met een raming van de kosten. Hij moest zich daarbij steunen op de kaart door Henri Ghyselinck, controleur van de fortificatiën te Oostende, na het bezoek met de experten. De materialen moesten nu aangekocht worden om de werken volgende lente te kunnen beginnen en het werk nog in hetzelfde seizoen te voltooien.

Het stortebed van het sas van Slijkens moest nieuw gebouwd worden met stenen gebakken ter plaatse; er mocht alleen eiken hout gebruikt worden. ([68])

---

[67] S.A. Brugge. Zie noot 1.

R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 50 – 56v°

[68] Zie noot 67.

Naar het oordeel van Jeanty beslisten de Staten van Vlaanderen op 27 april vier steenovens aan te leggen en de directie ervan toe te vertrouwen aan Ghyselinck. Meester - steenbakker, Antoine Bert kwam met 3 man van Duinkerke en bevond de polderklei van zeer goede kwaliteit om de stenen voor de nieuwe sluis te bakken, aldus Ghyselinck. Deze laatste kreeg bij besluit van de Staten van Vlaanderen van 27 juli een voorschot van 4.000 gulden courant om zijn uitgaven te dekken van stro, hout, ijzer, enz... voor de 4 steenovens. Robert Joseph Ghislain Coppieters, commies van de impositiën in het kwartier van Brugge, moest hem dit bedrag uitbetalen. ([69])

De directeur der navigatie ging daarop aan het werk en op 8 juli legde hij zijn versla g neer over het nieuw, sas, over het nieuw kanaal in de polder van Sint-Filip, over het leggen van de zeedam en de vaartdam en over de herstelling van het stortebed van het sas van Slijkens. De uitgaven werden geraamd op fl. 117.374 -19 -6. Het sas, dat hoofdzakelijk voor de afwatering moest dienen, was slechts voorzien van een kleine kom voor schepen van 72-73 voet (ca. 20 m) lengte. ([70])

De experten werden bijeengeroepen te Brugge op 18 augustus, maar de vergadering had slechts plaats op 20 augustus. ([71]) Op 19 augustus lieten de Staten van Vlaanderen aan sasmeester Olleviers weten dat hij de plannen en profielen van de nieuwe sluis moest onderzoeken. Hij zag zich echter verplicht aan de Staten te antwoorden dat de experten al de plannen hadden meegenomen. ([72])

Over het plan Legillon werd na het bezoek op 21 augustus door de experten Soldy, Spalart, Jeanty, Henri Ghyselinck, Jan d'Herbe en Jan van den Steene verslag uitgebracht. Ze stelden vast dat de sluis met een voorziene breedte van 24 voet, waarvan de drempel 6 voet hoger lag dan deze van de sluis van Slijkens, maar kon dienen voor lozing van de opperwateren en voor de doorvaart van binnenlanders

Zij oordeelden dat de breedte 38 voet (10,42 m) moest zijn zoals van de sluis van Slijkens en dat er aquaducten van 7 voet (1,92 m) opening moesten aangebracht worden in de dikte van het metselwerk. Bovendien zou er daarnaast een sluis van 14 voet (3,8,4 m) opening moeten komen, voorzien van verlaten of draaideuren. zodat er in totaal 40 voet opening zou beschikbaar zijn tot lozing van het water.

De Staten van Vlaanderen beslisten nu dat de experten een nieuw plan moesten indienen met kostenraming vóór het einde van september.

---

[69] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 65v°

[70] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 91v° - 96v°

[71] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 83

[72] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. 10.795, 2 stukken 1741 – 1742.

Ook moesten ze binnen de 8 a 10 dagen hun oordeel geven over het plan Legillon. ([73])

4. Het plan Jeanty.

Op 10 oktober 1741 werd bij ingenieur Louis Jeanty navraag gedaan naar zijn plan van de sluis van 38 voet dat tegen eind september had moeten binnen zijn. Hij moest ook zijn oordeel geven over het plan Legillon.

Jeanty legde op 16 december 1741 bij de Staten van Vlaanderen het eindverslag neer van de experten. De Staten beslisten dat Legillon op 17 december overleg zou plegen met Jeanty over de sluis van 38 voet. Jeanty keurde het plan van Legillon voor de sluis af omdat de constructie volgens hem ouderwets was, onvoldoende sterk en niet genoeg beveiligd. ([74])

Legillon had zijn plan opgemaakt met de gedachte, waarschijnlijk geïnspireerd door Spalart dat de nieuwe sluis eigenlijk maar zou moeten dienen voor de afwatering en de kleine scheepvaart terwijl men ondertussen het sas van Slijkens zou kunnen herstellen. Voor de 4 steenovens had Ghyselinck tot in oktober al 11.000 gulden toegezegd gekregen.

Sasmeester Olleviers schijnt ondertussen wat naar de achtergrond te zijn verdrongen bij de beoordeling van gans dat probleem. Hij deed waarschijnlijk in alle stilte zijn werk voort en meldde op 20 december aan de Staten van Vlaanderen dat er geen verandering was ingetreden in de staat van de sluis te Slijkens. Toch had hij 4-5 weken geleden een nieuwe zuiger opgemerkt in het midden van het stortebed, vóór de opening van de schuursluis. Ook langs de kant van de vaart was er een soort zuiger te zien. Maar toch was er volgens hem geen gevaar. Begrijpe wie kan! (74)

Op 12 januari 1742 vroegen de Staten van Vlaanderen het advies van Ghyselinck over het plan Jeanty. Hij moest ook nagaan wat sasmeester Olleviers ervan dacht. Ghyselinck liet op 18 januari van uit Oostende weten dat hij meende dat Olleviers bij hem zou gekomen zijn om samen het plan Jeanty te bespreken. Dat was niet gebeurd. Ondertussen had hij zelf een raming gemaakt belopend tot fl,- 576.782 -3 –0 zonder de kosten van bemaling. Dat was bijna vijf maal meer dan de raming van het plan Legillon ([75]) Hij is dan maar zelf naar Olleviers geweest met de plannen, maar Olleviers verklaarde dat hij liever alleen werkte. Bij een later bezoek trof hij daar Legillon aan en meende daaruit te besluiten dat zij samenwerkten.

---

[73] S.A. Brugge. Zie noot 1

R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 99 - 104

[74] Zie noot 73.

[75] Zie noot 73.

Door zijn contactname met de Staten vanVlaanderen op 20 december werd Olleviers gevraagd zijn opmerkingen over het plan Jeanty kenbaar te maken. Het was pas op 23 januari 1742 dat hij aan de Staten van Vlaanderen kon antwoorden. Ook toen waren er taalproblemen!

Henri Ghyselinck had hem beloofd het plan te geven met de Nederlandse vertaling van de Franse tekst. Doch hij had het plan maar op 15 januari ontvangen zonder vertaling !

Hij vond het plan goed maar meende dat het op- en afvaren voor de zeeschepen naar de ontworpen sluis gevaarlijk was, door het water dat kwam toegestroomd uit de geïnundeerde landen of vloeiende schorren van Stene, Snaaskerke, Camerlincx en de Zevekotehoek. ([76])

Dienaangaande wees hij op zijn ervaring gedurende 32 jaar, waarbij hij gezien had dat de loodsen bij het opvaren naar Slijkens, de monding van de Gauwelozekreek passeerden, tussen het hoofd Slabbincx en het hoofd Craeynest, bij de juiste stand van het getij. Dan kwamen ze in "slapersbaey", d.w.z. buiten alle gevaar. Ook als ze van Slijkens kwamen wachtten de loodsen, liggende aan het hoofd Craeynest, de juiste stand van het getij af. ([77])

De Staten van Vlaanderen geconfronteerd met al die plannen, voorstellen, verslagen en ramingen, beslisten op 24 januari 1742 alle documenten ter informatie op te sturen aan de heren principalen die dan maar een beslissing moesten nemen. ([78])

Op 12 maart kwamen de Staten van Vlaanderen nogmaals tot het besef dat het sas van Slijkens toch eens zou moeten hersteld worden, maar dat de provincie Vlaanderen daartoe over geen fondsen beschikte. Ze beslisten twee afgevaardigden naar Brussel te sturen met een lijvig verslag: Philippe René Hyacinthe, graaf van Thiennes en Rumbeke, en jo[r] Aybert van Huerne, heer van Schiervelde, burgemeester van schepenen van Brugge. ([79])

Zij brachten Zijn Excellentie op de hoogte van de toestand van het sas van Slijkens, over het leggen van twee dammen om het sas droog te zetten en over het bedrag nodig om het plan Jeanty uit te voeren, zonder de kosten van bemaling ([80]) Z.Exc. vroeg op 7 april aan de Staten van Vlaanderen de rekeningen van de bouwkosten destijds gedaan voor de sluizen van Slijkens. Een goeie week later werden de laatste 5 rekeningen opgestuurd uit 1670 van de bouw van het groot sas. ([81])

---

[76] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 125, 131.

[77] Zie noot 73.

[78] Zie noot 73

[79] zie noot 73.

[80] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 139v°

[81] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 181.

Op 16 april kwamen de geestelijkheid van Brugge en Gent, de magistraten van Brugge, Gent en het Vrije in vergadering bijeen om zich te beraden over de problemen.. Allen waren ze van mening dat de suatie van de opperwateren, in elk geval moest verzekerd blijven terwijl men het sas van Slijkens ging onderzoeken door het leggen van twee dammen. Sommigen opperden het sas Verloren Kost opnieuw te openen.

Het magistraat van Brugge en van het Vrije vroegen rekening te houden met het advies van Olleviers en de zeekapiteins en zeeloodsen te bevragen over de plaats van de nieuwe sluis. ([82])

Op 17 april beslotende Staten van Vlaanderen, gelet op de voorgaande adviezen, een nieuwe visitatie te laten uitvoeren te Slijkens door de gedeputeerden abt Antonius Pattheet, René Hyacinte, Aybert van Huerne, Joseph Adriaan Le Bailly, samen met de experten Debbaut, Soldy, Legillon, Spalart, Jeanty, Ghyselinck, Olleviers, d'Herbe en van den Steene. Deze visitatie zou plaats grijpen op 7 mei. Er werd afgesproken daags te voren een bijeenkomst te houden te Oostende met de zeekapiteins en de loodsen, samen met nog twee landmeters en twee sluismeesters. Daar abt Pattheet weerhouden was, duidde hij in zijn plaats jo[r] Jan Philippe Legillon, raadspensionaris van Brugge, aan. Alle andere experten lieten weten dat ze zouden komen. ([83])

5 .De visie van Henri Ghyselinck.

Op 29 april stelde Henri Ghyselinck te Oostende zijn memorie voor aan Z. Exc. graaf Frederik von Harrach over de herstelling van de sluizen van Slijkens. Hij betoogde dat de Geestelijkheid en de Vier Leden van Vlaanderen al vele malen de sluis hadden onderzocht onder het oogpunt van het lozen van de binnenwateren en van het doorvaren van de schepen. De experten hadden voor Slijkens een nieuwe sluis voorgesteld waarvan de kosten op 579.813 gulden werden geraamd, zonder daarbij 50.000 gulden onvoorziene uitgaven te rekenen. Op 7 mei zouden de experten samengeroepen worden.

Hij zette zijn visie uiteen om de sluizen van Slijkens te herstellen. ([84]) Het sluizencomplex heeft drie openingen en hij zou twee ervan droog zetten met een dam (in timmerwerk) en de derde vrij laten voor de uitwatering en voor de scheepvaart. Ondertussen zou er aan de twee drooggezette sluizen gewerkt worden. De twee droog te zetten sluizen zouden de schuursluis en de kleine scheepvaartsluis zijn. Een gekofferde dam langs de zeekant zou gemaakt worden rond het stortebed en een aarden. dam zou opgeworpen worden tussen de grote navigatiesluis en de zuidelijke vaartdijk. Eens dat die werken zouden gedaan zijn, zou men de derde opening afdammen en de twee andere weer in dienst nemen.

---

[82] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 148v°

[83] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 176v°, 184, 195v° - 205v°

[84] zie noot 1; plan van Ghyselinck.

Zodoende zou er geen nieuw sas moeten gemaakt worden en geen nieuw kanaal moeten gegraven worden.

Raadsman Bellanger en kolonel - ingenieur Debbaut, directeur der ingenieurs, hadden zijn ontwerp goedgekeurd waardoor minstens 600.000 gulden werden bespaard. ([85]) Ghyselinck had zijn memorie ook overgemaakt aan het Hof te Brussel en op 30 april liet graaf Frederik von Harrach, luitenant - gouverneur en kapitein-generaal van de Zuidelijke Nederlanden, aan de Staten van Vlaanderen weten dat de experten samen met Ghyselinck het plan ter plaatse moesten onderzoeken. Het was eenvoudig en minder duur dan het plan Jeanty. Daartoe werden ze op 7 mei, zoals boven reeds vermeld, samengeroepen te Slijkens ([86])

6. Eindverslag van de experten.

Op 7 mei en volgende dagen greep de inspectie van de sluizen van Slijkens plaats op verzoek van de Staten van Vlaanderen. Het verslag, opgemaakt op 9 mei te Oostende, werd ondertekend door Debbaut, Spalart, Legillon, Jeanty, Soldy, Ghyselinck, d'Herbe en sasmeester Olleviers. Het handelde over het sas Verloren Kost, over het sas van Slijkens, over de nieuwe sluis en ook over het plan Ghyselinck dat aan de vergadering werd toegestuurd door Z. Exc. graaf Frederik von Harrach. Tevens werd op de bijeenkomst nog een beëdigde attestatie aangebracht, afgelegd voor commissarissen van het magistraat van Oostende, door diverse zeekapiteins over de ligging van het sas ontworpen door Jeanty en ook een attestatie ondertekend door kapitein Pieter Moentack. Dat alles moest overgemaakt worden aan de heren principalen om hun toe te laten een beslissing te nemen. ([87])

De conclusies van het rapport waren:

1) het plan Ghyselinck is onuitvoerbaar want men kan niet zonder gevaar dammen leggen op een oud stortebed;
2) een stenen sluis zal gemaakt worden zonder sas met twee openingen van elk 14 voet (3,84 m) breedte en met een drempel die 6 voet hoger zal gelegd worden dan deze van de bestaande sluis van Slijkens. Die stenen sluis zal gemaakt worden daar waar Louis Jeanty het nieuw sas met kanaal naar de Gauweloze had gepland;
3) de waterlozing zou ook mogelijk zijn langs vier houten kokers of buizen, maar de voorgestelde stenen sluis is toch te verkiezen;

[85] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 211v°

[86] zie noot 73.

[87] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 206v°

4) de experten onderzochten ook het sas Verloren Kost te Snaaskerke (niet ver van de toenmalige Snaaskerkebrug) om te zien of het overtollige water van de Oostendse vaart daarlangs zou kunnen geloosd worden, mits dat sas in korte tijd te herstellen was. Ze oordeelden, zelfs als de nodige herstellingskosten eraan zouden besteed worden, dat er niet genoeg water zou kunnen getrokken worden uit de Oostendse vaart omdat het sas van Plassendale maar 12 voet (3,29 m) breed was en het bed 9 voet hoger lag dan dat van Slijkens. De kosten om het sas Verloren Kost in orde te brengen zouden vier maal hoger liggen dan deze voor de bouw van de stenen sluis zonder saskom en met kanaal naar de Gauwelozekreek;
5) de toestand van het stortebed van de sluizen van Slijkens werd almaar erger en het was niet te voorzien wanneer de sluis zou instorten. ([88])

Die conclusies zijn enigszins wel bevreemdend. De keuze was blijkbaar gevallen op de constructie van een eenvoudig sas met kanaal om de afwatering langs de sluizen van Slijkens te kunnen stop zetten of toch te verminderen. Het te bouwen sas werd dus vooral bedoeld voor de afwatering en desnoods zouden ook kleine schepen kunnen doorgelaten worden.. De bouwvallige sluizen van Slijkens zou men verder laten dienen voor de scheepvaart, zolang als het ging.

Hopen maar dat het onvermijdelijke toch niet zou gebeuren. De genomen optie was dus ver van een afdoende oplossing van het probleem, maar had het voordeel de goedkoopste te zijn.

7. Bezwaren vanwege de zeekapiteins. ...

Ik heb er hierboven al op gewezen dat sasmeester Olleviers bezwaren tegen de ontworpen sluis had aangevoerd op scheepvaartkundig gebied. De Staten van Vlaanderen hadden daarom ook gevraagd aan Nicolaas Parmentier, burgemeester, en Joannes de Vooght, schepen, van de stad en haven van Oostende, verscheidene bevoegde personen om advies te verzoeken over het nieuw sas, ontworpen in de polder achter het fort Sint-Filip. Op 10 mei maakten ze hun antwoorden bekend.

Andries Lantsweert, koopman te Oostende, kapitein Guilliame de Brauwere, kapitein Joannes de Clercq en opperloods Jacobus de Winter hadden onder eed verklaard dat het nieuw sas, ontworpen achter het fort Sint-Filip, bruikbaar was voor schepen van minder dan 200 last, mits zekere omstandigheden in acht te nemen zoals weer en wind, ebbe en vloed. Vooral in de winter zou men de schepen in de Gauwelozekreek niet kunnen houden.

[88] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 216

Jacobus Gerrebrants, (*) kapitein van 's lands convooischepen, kapitein Leonard Lingelet (**), luitenant-kapitein Joannes Verhaeghe en schipper Cornelis Vermeulen hadden zich al te voren onder eed hierbij aangesloten. Ook kapitein en burgemeester Nicolaas Parmentier verklaarde hetzelfde, onder eed afgelegd in handen van zijn schepen Joannes de Vooght.

Kapitein Pieter Moentack (***) had ook een verklaring afgelegd. Nog andere kapiteins zoals Waeterloot, Harinck, Deyns en schipper Betou waren naar hun mening gevraagd geweest, maar waren afwezig. ([89])

De Staten van Vlaanderen zonden op 12 mei alles op naar de principalen opdat ze zo rap mogelijk een beslissing zouden nemen. ([90])

Op vraag van graaf Frederik von Harrach werd hem een kopie van het inspectieverslag opgestuurd op 25 mei.

8. Voorbereidingen om de sluis van Legillon met kanaal te bouwen.

De Staten van Vlaanderen beslisten op 1 juni 1742, achter het fort Sint-Filip, een sluis te laten bouwen in metselwerk voorzien van twee openingen, elk van 14 voet (3,84 m) breedte, volgens het plan opgesteld door de experten op 9 mei te Oostende. Het sas zou dienen voor het lozen van het water terwijl men ondertussen het sas van Slijkens zou herstellen.

Ze beslisten ook twee afgevaardigden, graaf René Hyacinthe en jo[r] Joseph Adriaan Le Bailly naar Brussel te sturen om Z. Exc. Te verzoeken deze voorstellen

(*) Jacobus Gerrebrants was meer dan 80 jaar oud; hij had meer dan 56 jaar gevaren als stuurman, luitenant en kapitein, zowel in dienst van particulieren als van de provincie, voornamelijk in en uit de haven van Oostende; hij meende dat het opvaren naar het nieuw ontworpen sas achter het fort Sint-Filip gevaarlijk was, daar de ebbe- en vloedstroom nu nog sterker waren dan vroeger sinds de nieuwe inundatie Camerlincx (= Snaaskerkepolder).

(**) Leonard Lingelet was 70 jaar oud en had van jongsaf de zee bevaren, meer dan 35 jaar als stuurman en kapitein-luitenant in dienst van de provincie, voornamelijk op de haven van Oostende.

(***) Pieter Moentack had gevaren als matroos, stuurman en kapitein op de kusten van Indië, Spanje, Frankrijk, Ierland en Engeland, voornamelijk in en uit de haven van Oostende. Hij meende dat het nieuw ontworpen sas goed was voor de uitwatering maar te gevaarlijk voor de scheepvaart. Trouwens ten jare 1730 werd het schip van François Clemmers en ook zijn schip, door de sterke vloed in de kreek getrokken.

[89] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 233v° - 241.

[90] Zie noot 73.

goed te keuren. ([91])

Uit het verslag dat Le Bailly op 8 juni van zijn bezoek heeft opgemaakt bleek dat Z. Exc. niet akkoord was met het voorstel een stenen sluis te bouwen. Hij vroeg een nieuw onderzoek over het plan Ghyselinck en Le Bailly kreeg de opdracht opnieuw met.de experten te gaan praten en hun te vragen de redenen op papier te zetten waarom ze het plan Ghyselinck hadden verworpen. De ingenieurs Debbaut en Spalart, na contact opgenomen te hebben met Ghyselinck, bleven het oneens met zijn plan zodat Ghyselinck er uiteindelijk,van af zag. ([92])

Na drie maanden meldde graaf Frederik von Harrach aan de Staten van Vlaanderen dat Hare Majesteit, bij decreet van 10 september te Brussel, de bouw van een stenen sluis met twee openingen van 14 voet voor de afwatering had goedgekeurd. ([93]) Hij vroeg ook het stortebed van het sas van Slijkens (nogmaals!) te laten onderzoeken en de mogelijkheid te overwegen, als er tijdens de volgende winter gevaar voor instorting zou zijn, een dam van vette aarde te kunnen opwerpen in het zuidelijk deel van de vaart dat aansloot op de openingen van het klein sas en van de schuursluis.([94])

Op 24 september verzochten de Staten van Vlaanderen Legillon en Olleviers om een nauwkeurige inspectie (de zoveelste!) te doen van de sassen van Slijkens. Dat gebeurde op 30 september te 7 uur 's morgens en ze werden in dezelfde staat bevonden als op 9 mei. Ze achtten het niet mogelijk een dam in of buiten het sas op te werpen en de lozing van het water te verzekeren, vooral in de winter, wegens de slechte staat van het stortebed. ([95])

Onderwijl hadden de kerkmeesters van de SS. Petrus en Pauluskerk van Oostende P. Balduinus Thuys,Joannes Cousyn, P. Rycks en Balthazar Van der Heyde, op 17 mei 1742 het akkoord bekomen van het magistraat van Oostende, als patroon van de kerk, voor het afmeten en het schatten van 5 gemeten en 50 roeden land (ca. 2ha 28a 57ca) om gebruikt te worden in het nieuw kanaal ten zuidoosten van het fort Sint-Filip. Pas een jaar later, op 22 mei 1743, zou Zeger Van Maele, deken van Oudenburg, daarover gunstig advies geven dat onmiddellijk daarop, op 24 mei, goedgekeurd werd door het college van de vicarissen-generaal (sede vacante) (*) ([96])

(*)Het was de periode tussen het overlijden van bisschop van Susteren op 24 februari 1742 en de intrede te Brugge van bisschop de Castillon op 21 juli 1743.

[91] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f°250v°, 282v°

[92] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 285 – 291.

[93] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Nr.10.706; zie ook noot 73.

[94] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 309.

[95] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 326 – 327v°

[96] A.B. Brugge. Acta Vicariatus B56, 1742 – 1743, f° 138 – 139.

Op 17 oktober 1742 zonden de Staten van Vlaanderen de resultaten op naar de principalen die een beslissing moesten nemen. Ook aan graaf Frederik von Harrach meldden ze dat het leggen van een dam werd afgekeurd. Er moest naar andere mogelijkheden gezocht worden.

Het magistraat van Brugge werd er op 29 oktober eveneens van op de hoogte gebracht dat Legillon en 0lleviers besloten hadden dat het niet mogelijk was een dam te leggen, zonder de lozing van het water en de scheepvaart stil te leggen. ([97])

De Staten van Vlaanderen namen op 19 januari 1743 het besluit met de bouw van de nieuwe stenen sluis zonder saskom te beginnen van zodra het weer in het aanstaande seizoen het zou toelaten en ze gaven aan Pieter Legillon de opdracht de nodige materialen ter plaatse te stapelen. ([98])

De kostenraming opgemaakt door Pieter Legillon op 12 februari kwam in totaal op fl. 84.926 -4 -0. In februari, maart en april volgden de verschillende aanbestedingen voor levering van hout, arduin, enz en het uitvoeren van timmerwerken. Op 24 april 1743 werd de aanbesteding voor het uitdelven van de grond in de polder achter het fort Sint-Filip voor het maken van het nieuw kanaal met dubbele stenen sluis en het uitmalen van het water toegekend aan aannemer Jan Filip Lippens van Moerbeke-Waas. Verscheidene leningen werden uitgeschreven.

De bouw van de dubbele stenen sluis en van het nieuw kanaal werd toegestaan door de Staten van Vlaanderen bij resolutie van 25 mei.

In de maanden mei en juni ontstond een grote betwisting tussen de Staten van Vlaanderen en het Centraal bestuur te Brussel over de aanwending van de stenen gebakken in de vier steenovens aangemaakt in de polder Sint-Filip. Meestersteenbakker Antoine Bert van Duinkerke was daar twee jaargeleden toegekomen en begonnen, in opdracht van de Staten van Vlaanderen, stenen te bakken bestemd voor de nieuwe dubbele stenen sluis. Het bleek nu dat grote hoeveelheden stenen waren verdwenen. Henri Ghyselinck, controleur van de fortificatiën van Oostende, die toezicht moest uitoefenen op de werken van de steenovens, beweerde dat hij bij order van Zijn Majesteit de stenen had moeten aanwenden voor de fortificatiën van de stad.

Een nieuwe eis van het centraal bestuur werd nu omgezet in een vraag van graaf Charles Ferdinand von Königsegg-Erps, gevolmachtigd minister van de Gouverneur-generaal van de Zuidelijke .Nederlanden, om 100.000 bakstenen te willen leveren om de kazernen van Oostende af te werken. De tresorier van Oostende zou ze betalen tegen betalingsbewijs afgeleverd door controleur Ghyselick.

[97] S.A. Brugge. Zie noot 1.

[98] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f°344v°, 370v°

De Staten van Vlaanderen lieten op 26 juni weten da t ze met het voorstel van graaf von Königsegg niet konden akkoord gaan en derhalve de gevraagde stenen niet konden leveren. Ze verklaarden dat de bakstenen van slechte kwaliteit waren, maar ze waren toch van zin ze te gebruiken voor de nieuwe sluis! ! ([99])

Wegens de heersende oorlogstoestand waren er te Oostende echt wel bakstenen nodig. De Franse koning Lodewijk XV was samen met de hertog van Beieren al in 1741 in oorlog gekomen tegen keizerin Maria Theresia. Uit vrees dat Lodewijk XV ook de Zuidelijke Nederlanden zou binnenvallen, had Maria Theresia aan de koning van Engeland gevraagd hulptroepen te sturen. Vanaf mei 1742 werden talrijke manschappen met hun materieel in de haven van Oostende aan wal gezet. De meesten trokken verder door naar Brugge en verderop naar het leger in Duitsland. Dat komen en gaan van troepen bleef duren tot in de zomer 1743. ([100])

9. Schippers en handelaars zijn niet te spreken over de sluis .

Toen de schippers te weet kwamen welke afmetingen de nieuwe dubbele stenen sluis zonder saskom zou hebben, begonnen ze zich ongerust te maken. Pieter Legillon liet aan de Staten van Vlaanderen weten dat hij op 8 september in zijn huis een delegatie van de Vrije Schippers van Gent had ontvangen. Ze vroegen hem of één der openingen van de nieuw te bouwen sluis niet op de breedte van het Minnewatersas te Brugge, zijnde 15 voet 3 duim Brugse maat (= 4,18 m) , kon gebracht worden om pleitschepen en binnenlanders gemakkelijk te kunnen versassen. Op 10 september was Legillon met de afgevaardigden van de Vrije Schippers, met raadspensionaris Bauwens van Gent en met de gedelegeerden Poelman en Goeman van de Kamer van Commercie van Gent, op de bouwwerf geweest. Het bleek dat de verbreding mogelijk was. Het zou wel wat meer kosten, maar Legillon moest het weten voor 15 september, anders zou het te laat zijn. ([101])

Ook de deken van de Nering van de Vrije Schippers van Oostende, Adriaan Asseman, had aan de burgemeester en schepenen van de stad een rekwest gestuurd waarin ze hadden gevraagd een sas te maken van 15 voet breedte Gentse maat. (= 4,13 m), met sasdeuren op 80 a 85 voet (22 a 23,40 m) van elkaar, om pleiten of grote binnenlanders te kunnen versassen. Zoniet, vreesden ze dat alle verkeer over de binnenwateren naar en van Oostende zou stil vallen.

De baljuw, burgemeester en schepenen van Oostende richtten zich daarop tot Hare Majesteit omdat ze vreesden dat het nieuw kanaal niet door de scheepvaart zou kunnen benut worden. Van de Staten van Vlaanderen kregen ze het ontstellend antwoord dat het kanaal alleen voor de afwatering moest dienen.

---

[99] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 373v° - 563v°, 565.

[100] BOWENS Jacobus, o.c. deel 2, p. 102 – 104.

[101] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 608.

De Oostendenaars bleven aandringen dat er toch tenminste een saskom van 100 voet (27, 43 m) lengte zou voorzien worden om te gebruiken gedurende de drie tot vier jaar dat er aan de sluizen van Slijkens zou gewerkt worden. Ze stelden dat de stad zou dreigen verstoken te blijven van de aanvoer van brandhout en vers water en van alle handelsverrichtingen. De bevoorrading van het garnizoen en het vervoer van troepen en munitie zouden onmogelijk worden. Het magistraat van Oostende smeekte derhalve dat Hare Majesteit de Staten van Vlaanderen zou gebieden de nieuwe sluis voor de scheepvaart geschikt te maken. ([102])

Ook de Gentse zoutraffinadeurs (Joannes Vlamincx, Franciscus Wilaeys, Jan Grenier fs. Jans, Louis van Ongheval, Joannes Sabbe, Robertus de Groote) drongen aan bij de Staten van Vlaanderen om een saskom te voorzien van ca. 100 voet lengte Gentse maat (27,53 m).

Ze verklaarden dat sinds het Verdrag van Munster (1648) geen grof zout in de landen van Hare Majesteit mocht ingevoerd worden, tenzij langs de havens van Oostende en Nieuwpoort. Daar deze laatste geen grote schepen zoals fregatten, fluiten en zelfs pleiten kon ontvangen om over de binnenwateren te passeren, was alleen Oostende aangewezen. ([103])

Het gevolg van al die tussenkomsten was dat Pieter Legillon op 21 oktober 1743 aan de Staten van Vlaanderen een project opstuurde voor het bouwen van een stenen sluishoofd dat,. samen met de dubbele stenen sluis een saskom zou vormen zodat 20 Gentse pleiten samen van uit Oostende naar de Brugse vaart zouden kunnen opvaren. ([104])

De Staten van Vlaanderen vroegen hem een raming te maken van het nieuw stenen hoofd met twee ebbedeuren, te bouwen in het nieuw kanaal op 20 roeden (= 76,80 m) ten westen van de nieuwe dubbele stenen sluis. De kostenraming daarvoor bedroeg fl. 31.789 -7 -8. Op 15 januari 1744 kreeg hij de opdracht het hoofd te laten bouwen. ([105])

10. De oorlogsdreiging doet de werken stil vallen.

De oorlogsdreiging van uit Frankrijk werd van langsom groter en in het voorjaar 1744 aarzelde men om de werken weer aan te vangen, bij zover dat Pieter Legillon aan de Staten van Vlaanderen liet weten, als er de aanstaande zomer niet zou voortgewerkt worden aan de stenen sluis, hij zou voorstellen al de stenen en materialen te verkopen omdat ze anders zouden teniet gaan of gestolen worden.([106])

---

[102] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 614v° - 620v°.

[103] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 636v°

[104] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 705v°.

[105] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 721v°, 723, 727.

[106] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f° 76.

Legillon kon of durfde zich wegens het groot gevaar niet meer naar de kust begeven om de zeewerken, dijken en havens te inspecteren.

De Staten van Vlaanderen gaven dan aan de sasmeester van Slijkens Olleviers de opdracht dat in zijn plaats te doen en hem om de twee weken daarover in te lichten. ([107])

Merkwaardig genoeg waren er in deze benarde tijden nog mensen die betrouwen hadden in de toekomst. Keizerin Maria Theresia ging, bij decreet getekend te Brussel op 9 mei 1744, in op het verzoek van de eigenaars van de schorrelanden, met Andries Lanszweert aan het hoofd, gelegen tussen de Gauwelozekreek, de Steense dijk, de duinen en de stad Oostende, om een dam met sluis te bouwen in de Sint-Catharinakreek, teneinde aldus de schorrelanden van verdere overstroming te vrijwaren en de vestingen van de stad Oostende te verbeteren. Maria Theresia verleende hun octrooi de werken uit te voeren maar verbond er wel enkele voorwaarden aan:

1) de dam en de sluis moesten op kosten van de eigenaars gebouwd worden;
2) de eigenaars moesten 2.000 pond betalen voor de fortificatiën van de stad om een bolwerk te bouwen om de sluis te beschermen tegen mogelijke aanvallers;
3) ze moesten het water van de Sint-Catharinakreek 2 voet lager houden dan het maailand, maar toch minstens hoog genoeg om water in de vestinggrachten te laten vloeien door de kleine sluis die zich bij het bolwerk Babylone bevond. ([108])

In de zomer van 1744 brachten de legers van Lodewijk XV in de Zuidelijke Nederlanden versterkingen aan in Menen, Ieper, Veurne en Diksmuide, met de duidelijke bedoeling Oostende aan te vallen. Ze moesten zich echter terugtrekken.

Op 12 juni 1744 liet Legillon aan de Staten van Vlaanderen weten dat het ontworpen stenen sluishoofd dit jaar niet meer zou kunnen gebouwd worden bij gebrek aan materialen. Ook de plasberm bij de dubbele stenen sluis langs de kant van de vaart moest nog afgewerkt worden en daartoe zou het water van de vaart voor 5 a 6 weken op 7 a 8 voet moeten afgetrokken worden. ([109])

De Staten van Vlaanderen lieten echter Legillon tegelijk weten dat er dit jaar geen nieuwe werken meer zouden uitgevoerd worden.

Alle zinkrijs en timmerhout, die bij de nieuwe sluis lagen achter het fort Sint-Filip, moesten tegen kostprijs overgelaten worden aan de liefhebbers ofwel openbaar verkocht worden. ([110])

---

[107] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f° 98 – 98v°.

[108] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f° 120v°.

[109] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 772.

[110] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f° 100.

Aannemer Jan Filip Lippens had zijn werk al voltooid sinds december 1743 met uitzondering van het verwijderen van de twee dammen die op de uiteinden van het nieuw gedolven kanaal waren opgeworpen.

In de dam bij de kreek had hij trouwens op eigen kosten een houten sluis aangebracht voor de afwatering. Het was nu juli 1744. Lippens wilde zijn werk voltooien en zijn houten sluis, die hij elders nodig had, recupereren. Omdat de werken aan het stenen hoofd stop gezet waren konden de dammen niet verwijderd worden. Overwogen werd de aannemer 150 gulden te betalen als vergoeding voor zijn houten sluis. ([111])

Begin april 1745 stelde Pieter Legillon vast dat de dam langs de kant van de vaart dreigde niet lang meer stand te kunnen houden.

Men moest ofwel beslissen nutteloze uitgaven te doen om de beschoeiing te versterken, ofwel de dam door te snijden om het kanaal in open verbinding te stellen met de Brugse vaart. Al het uitgevoerde werk zou zo uiteindelijk te niet gaan.

De Staten van Vlaanderen vroegen Legillon de doorsnijding van de dam voorlopig uit te stellen tot in de zomer en alvast in mei over te gaan tot een onderzoek van de dam. ([112])

11. De Franse troepen bezetten de Zuidelijke Nederlanden.

In de zomer van 1745 kwamen de Franse legers terug: Gent en Brugge werden bezet in juli. De beschieting van Oostende begon op 17 augustus nadat de Franse troepen in de omtrek van Oostende alles in gereedheid hadden gebracht. Op 23 augustus, rond de middag, capituleerde de bezetting van de stad die onder het bevel stond van gouverneur Chanclos. ([113])

Dezelfde dag van de capitulatie, om 7 uur 's avonds stelde sasmeester Olleviers een nauwkeurig verslag op van hetgeen er gebeurd was met de waterregeling te Slijkens .

Het was al op 18 juli dat hij, bij order van generaal O'Connor, commandant van Oostende, hem overgemaakt door ingenieur Cermetti, de deuren van het schuurwater had moeten open zetten zodat het zeewater in de Brugse vaart werd binnengelaten. 's Anderendaags om 17 uur vroeg hij schriftelijk aan ingenieur Cermetti op welke hoogte het water van de vaart in te stellen was. Schriftelijk ontving hij geen antwoord; wel werd hem mondeling meegedeeld, in bijzijn van de broers Jan Filip en Pieter Lippens, dat hij het waterpeil moest instellen volgens de orders van commandant 0' Connor.

---

[111] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f°107, 112.

[112] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 399, f° 774v°, 776v°, 778v°

[113] BOWENS Jacobus, o.c. deel 2, p. 110 – 111.

Op 21 juli moest, volgens de plaatsmajoor J. Capiet, het waterpei met 1½ voet verlaagd worden maar 4 dagen later beval dezelfde Capiet het schuurwater weer open te zetten omdat het peil van de Nieuwpoortse vaart al te zeer gedaald was. Tot en met 5 augustus werd het waterpeil in de Brugse vaart op 15 a 16 voet gehouden.

Op 30 juli deed Olleviers zijn beklag bij Capiet over de schildwachten op het bastion bij zijn huis (langs de noordkant van de vaart) en in het fort Sint-Filip ten zuiden. Bij nacht dreigden ze te schieten op zijn dienstknechten. Hij had klacht ingediend bij de adjudant van het fort Delpeyre, maar de volgende nacht hadden ze toch geschoten zodat zijn knechten weigerden nog verder dienst te doen. Sindsdien werden er twee schildwachten bij het schuurwater opgesteld.

Op 5 augustus werd Olleviers door gouverneur Chanclos te Oostende ontboden aan de Blauwe sluis om 17.30 uur, in aanwezigheid van Ghyselinck en van den Heede. Daar hij geen orders had ontvangen van Spalart, Cermetti of Capiet om het schuurwater open te zetten, kreeg hij nu de opdracht dat te doen bij het volgend hoogwater en dit tot nader bevel. Op 11 augustus liet Olleviers aan Capiet weten dat het water in de vaart op 17 voet 2 duim stond en met het volgend hoogtij zou wassen tot 18 voet. Hij vroeg hem de vloeddeuren bij nacht te mogen sluiten. Mochten de ebbedeuren begeven dan zou het water uit de vaart weglopen .

Bij de capitulatie op 23 augustus 's middags tenslotte werd het schuurwater weer gesloten. ([114])

12. Oostende en omgeving onder de Franse bezetting. (1745-1748)

Na de inname van Oostende door de troepen van de Franse koning Lodewijk XV kon Pieter Legillon nu weer persoonlijk naar Slijkens en Oostende komen om de toestand van de zee- en waterwerken na te zien. Op 7 september liet hij aan de Staten van Vlaanderen weten dat er nog steeds geen verbinding was tussen het water van de Brugse vaart en dat in de polder achter het fort Sint-Filip ([115]) In die polder lagen nog altijd grote hoeveelheden bakstenen. De Staten van Vlaanderen verwachtten er zich aan dat ze gingen opgeëist worden door de Fransen en lieten Olleviers weten dat er hem in dat geval niets anders te doen stond dan ze nauwkeurig te tellen. ([116])

En inderdaad, in de maanden september, oktober en november 1745 werden, bij order van de commissaris van oorlog, bakstenen weggenomen om de corps-de-garde's van de kazernes van Oostende te herstellen. Die bakstenen moesten aan de Provincie betaald worden. De Franse ingenieur D'Aymé, chef van de stad

[114] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f° 271v°.

[115] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 417, f° 283 – 284.

[116] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 400, f° 784v°

Oostende, was van oordeel dat de aannemer van de werken de Provincie moest betalen en zijn geld moest trachten terug te krijgen van Zijn Majesteit. ([117])

De volgende jaren, tot 1748, gingen voorbij onder Franse bezetting waarbij verdere herstellingen aan de kazernen en de magazijnen (o.a. het magazijn van de Oostindische Compagnie) in Oostende werden uitgevoerd. Ook werd de dijk van de inundatie Camerlincx (de Steense dijk tussen Stene dorp en de Nieuwpoortse vaart) verhoogd en hersteld. Ze was fel beschadigd door de paarden en de wagens van het leger. Vele andere dijken in 's Heer Woutermansambacht hadden zware schade geleden door het turfsteken, zowel door de inwoners bij het sas van Slijkens, als door de militairen van de wacht van Plassendale. De Staten van Vlaanderen dienden klacht in bij de gouverneur van Oostende Roqueshautes die beloofde het turfsteken te verbieden. ([118])

De sluizen van Slijkens hielden voorlopig nog altijd stand, maar met sasmeester Joseph Olleviers begon.het slechter te gaan. Hij voelde zijn einde naderen. Hij vroeg in december 1747 aan de Staten van Vlaanderen of zijn zoon Jan Baptist, de rekeningen in zijn plaats mocht voorleggen. Hij was voortdurend ziek en vroeg dat een nieuwe inventaris van het magazijn te Slijkens zou opgemaakt worden opdat zijn familie na zijn dood geen moeilijkheden zou ondervinden. Dat werd.hem toegestaan. ([119])

Joseph Olleviers overleed inderdaad, waarschijnlijk begin januari 1748. De Staten van Vlaanderen benoemden sasmeester Louis van Roo, wonend te Nieuwpoort, maar geboren te Oostduinkerke, als zijn opvolger. Hij moest ook zoals zijn voorganger ½ stuiver per vat innen op alle schepen die het sas passeerden of repasseerden en directeur zijn van 's Lands magazijn. ([120])

De Oostenrijkse Successie-oorlog nam een einde met de Vrede van Aken op 18 oktober 1748. De Zuidelijke Nederlanden kwamen opnieuw onder het gezag van keizerin Maria Theresia en de Franse troepen ontruimden onze gewesten nog vóór het einde van het jaar. Ze namen wel de kas van de convooirechten mee die door Lodewijk XV in 1745 was in beslag genomen. Die gelden moesten normaal dienen om werken uit te voeren aan de zeehavens en de zeeweringen. In januari 1749 kreeg Legillon van de Staten van Vlaanderen het bericht dat de convooirechten opnieuw door de Provincie mochten ontvangen worden. ([121])

13. Het Oostenrijks bestuur schenkt weer aandacht aan de sluizen van Slijkens

[117] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 400, f° 780 – 782v°

[118] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 432, f° 153, 156, 203v°, 205, 300; Resolutieboek 452, f° 39v° - 40v°.

[119] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 432, f° 324.

[120] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 432, f° 326v°.

[121] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 452, f° 112.

Na het tijdelijk bestuur van een jointe gedurende ruim 6 maanden, nam Karel van Lotharingen op 24 april 1749 als landvoogd weer het bestuur van onze gewesten in handen. ([122])

De sluizen van Slijkens kregen weer aandacht. De Staten van Vlaanderen gaven op 27 mei opdracht aan Jo[r] Joseph Adriaan Le Bailly, burgemeester van het Vrije, om met Pieter Legillon, in bijzijn van ingenieur Spalart, de sluizen van Slijkens te visiteren, alsook de havens van Oostende en Nieuwpoort en de inundatie Camerlincx. ([123])

Uit het verslag, opgemaakt door Le Bailly en Legillon, dat bij de Staten van Vlaanderen op 29 oktober 1749 werd ingediend over de haven van Oostende, over de inundatie Camerlincx en over het sas van Slijkens, vernemen we over dat laatste dat een sasdeur van het klein sas moest vervangen worden, maar vooral dat de houten kaaien van de dam tussen de grote saskom en de vaart helemaal rot waren en ingestort en zonder uitstel moesten vernieuwd worden. ([124])

Pieter Legillon, die gedurende nagenoeg twintig jaar als directeur van de navigatie een belangrijke rol in het Oostendse had gespeeld, viel begin september 1750 zwaar ziek. De Staten van Vlaanderen stelden Alexander van Crombrugghe en Valentijn de Stappens aan om in zijn plaats toezicht uit te oefenen op de zeewerken. ([125])

Op 13 oktober vroeg hij nog dat de Staten van Vlaanderen een gedeputeerde zouden aanduiden om de zeewerken te onderzoeken. Dat gebeurde 4 dagen later en hetwas Jo[r] de la Coste, burgemeester van schepenen van Brugge, die werd aangesteld. Op 3 november meldde mevrouw de l'Espée aan de Staten van Vlaanderen dat haar echtgenoot Pieter Legillon de verleden nacht overleden was. ([126])

Eerst nog kreeg de weduwe Legillon de toelating de convooirechten te ontvangen in plaats van haar overleden man, maar weldra werd Jo[r] Cornelis van Caloen aangesteld. Een paar weken later werd hij al vervangen door Jo[r] Carel Le Bailly in afwachting van een verdere beslissing te nemen door het Gouvernement ([127])
Uiteindelijk was het Hendrik Pulinx junior, bouwmeester te Brugge, die met ingang van 1 januari 1751 door de Staten van Vlaanderen werd aangesteld als directeur der navigatie. Zijn vergoeding bedroeg 1.200 gulden per jaar, buiten zijn visitatiekosten van werken, sluizen, enz..

---

[122] LEFEVRE J. Het Zuiden onder Maria Theresia en Jozef II, in Algemene Geschiedenis der Nederlanden (1[e] uitgave), deel 8, p. 80.

[123] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 452, f° 216v°; Resolutieboek 464, f° 2.

[124] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 452, f° 322v°.

[125] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 464, f° 350v°.

[126] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 464, f° 375 – 376, 378.

[127] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 464, f° 387v°, 395v°, 414v°.

Hij werd belast met het toezicht over de zeewerken, de havens van Oostende en Nieuwpoort, de inundatie Camerlincx, het sas van Slijkens, de vaart naar Brugge, de kasseiweg van Brugge naar Blankenberge, de grote kom van Brugge en de vaart naar Gent, vanaf de Minnewaterbrug tot aan het district Gent. ([128])

14. Alarmerende berichten over de sluizen van Slijkens .

N. Carpentier, schepen van de stad Brugge, liet op 1 december 1750 weten dat hij daags te voren te Oostende en te Slijkens was geweest en daar vernomen had da t er bij het sas sinds een paar dagen nieuwe zuigers waren waargenomen. Groot onheil was te vrezen!!

De Staten van Vlaanderen beslisten dat burgemeester de Stappens ter plaatse moest gaan, vergezeld van kolonel - ingenieur Spalart, om inlichtingen in te winnen bij sasmeester van Roo. Kolonel Spalart stelde een memorie op over zijn bezoek aan de sluizen op 2 en 3 december 1750. Hij bevond dat de zuigers bij de sluizen dezelfde waren als deze die hij sinds enige jaren had opgemerkt, zonder dat ze vermeerderd waren. Hij had er geen gezien langs de kant van de vaart. ([129])

Een jaar later, eind december 1751, werd door sasmeester van Roo, in bijzijn van Hendrik Pulinx, directeur der navigatie, een algemene visitatie gedaan van de zeewerken. Ze zonden daarvan een verslag op naar de Staten van Vlaanderen op 19 januari 1752. Ze vermeldden daarin o .m over het sas van Slijkens dat de kaaimuren van de grote kom opnieuw moesten beschoeid worden en dat het metselwerk van het sas moest vernieuwd worden. ([130])

15. De oprichting van zaagmolens bij het kanaal van Legillon.

Het Verdrag van Aken in 1748 betekende een waarkeerpunt in de economische ontwikkeling van de Zuidelijke Nederlanden. De Oostenrijkse regering begon onder Maria Theresia een krachtige economische politiek te voeren. ([131]) Een onderdeel van die politiek was de oprichting van de Compagnie van de Zaagmolens bij decreet van 10 januari 1752. Het is hier niet de bedoeling verder in te gaan op de stichting, de organisatie, de privilegies, de rechten op de in- en de uitvoer van gezaagd hout, de moeilijkheden die rezen tussen de Staten van Vlaanderen en de Staten van Brabant inzake de havens van Oostende en van

[128] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 464, f° 479.

[129] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 464, f° 419, 424v°.

[130] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 467, f° 136v°, f° 34.

[131] H. COPPEJANS – DESMEDT. Economische Opbloei in de Zuidelijke Nederlanden, in Algemene Geschiedenis der Nederlanden (1e uitgave) deel 8, p. 261 – 286.

Antwerpen. ([132]) Vooral van belang is te weten dat de zaagmolens opgericht werden te Slijkens langsheen het kanaal van Legillon. De sluizen van Slijkens waren pas ingestort (zie verder) als op 24 augustus in de Gauwelozekreek al 2 Dantzigse en 2 Hamburgse schepen klaar lagen, geladen met boomstammen uit het noorden. ([133]) Men moest vast stellen dat de werken aan de sluis en het kanaal van Legillon (ook Verloren Kost genoemd) nog niet voltooid waren!

Op 12 september 1752 begon de eerste molen te draaien in aanwezigheid van Karel van Lotharingen. ([134]) Door de Compagnie werden in de polder bij het fort Sint-Filip grote waterwerken uitgevoerd om de uit het noorden ingevoerde boomstammen in waterbekkens drijvende te houden en beschikbaar om door de zaagmolens verwerkt te worden. Wellicht nog in 1752 begon men de voorbedding van de sluis aan te brengen, en eens dat werk gedaan, werd door de Compagnie, in overleg met de Staten van Vlaanderen; wellicht in het voorjaar 1753, de kanaalberm en de dijk tussen de Gauwelozekreek en het kanaal van Legillon doorgestoken zodat de binnenschepen zouden kunnen doorvaren. ([135]) Immers op een kaart van 22 mei 1753 is die doorsteek al voltooid. ([136])

Die toestand is echter niet blijven duren. Zes jaar later, op 7 maart 1759 -de sluizen van Slijkens waren toen al herbouwd - werd een overeenkomst gesloten tussen de Staten van Vlaanderen en de Compagnie van de Zaagmolens om de dijk op het einde van het kanaal van Legillon, aan de Gauwelozekreek, weer te sluiten. Die dijk moest hoog en breed genoeg zijn om het zoet water in het kanaal hoog genoeg te kunnen houden om de waterbekkens van de Compagnie te spijzen. De Compagnie moest aan de Provincie 300 gulden betalen voor het leggen en het gebruik van die dijk. In de dijk was een afwateringssluis voorzien die door de Compagnie moest onderhouden worden.

Die werken waren noodzakelijk omdat het gebleken was dat door het inlaten van zeewater in de bekkens, de houtwaren grote schade hadden geleden en de fundamenten van de molens door de paalworm werden aangetast.

De zeeschepen waren door het opwerpen van de dijk voortaan verplicht langs het nieuw sas van Slijkens te passeren en de sasmeester eiste dat er daarvoor moest betaald worden.. De Compagnie vroeg aan de Staten van Vlaanderen dat de schepen met hout, komende van of gaande naar zee, wegens de slechte financiële toestand, gratis zouden mogen passeren. De Staten van Vlaanderen gingen daarop in en lieten aan de sasmeester weten dat de schepen die eigendom waren

[132] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Nr. 11022.

[133] A.R.A. Brussel. Kaarten en plannen in hs. Legende op kaart nr. 5569.

[134] R.A. Gent. Kaarten en plannen nr. 162.

[135] Zie noot 133.

[136] R.A. Gent. Kaarten en plannen nr. 1600.

van de Compagnie, vrije doorvaart moesten krijgen als ze geladen met hout uit zee kwamen en ook als ze ledig uitvoeren om hout te halen. ([137])

IV. Instorting van het sas van Slijkens. -Diverse plannen voor een nieuw sas.

1. Toenemende ongerustheid.

Sinds vele jaren reeds, zoals hierboven uiteengezet, vertoonde het sas van Slijkens tekens van verval. Deze werden van langsom duidelijker en men vreesde het ergste. Het sas was allernoodzakelijkst voor de afwatering, teneinde het land van overstromingen te vrijwaren, en ook voor de scheepvaart. De bouw van het sas en het kanaal van Legillon, oorspronkelijk bedoeld om aan de eisen van de afwatering en de scheepvaart tegemoet te komen, was in de vorm waarin ze beide tot stand kwamen, eigenlijk geen oplossing.

Ze vormden eigenlijk geen echt alternatief voor de sluizen van Slijkens en ze geraakten trouwens niet afgewerkt. Deze laatste moesten dus goedschiks kwaadschiks verder gebruikt worden. Vanzelfsprekend werd de staat van de sluizen regelmatig in 't oog gehouden, daar, met het vorderen van de jaren, de ongerustheid dat er iets kon gebeuren, toenam.

Volgens de resolutie van de Staten van Vlaanderen van 30 juni 1752 werd de toenmalige directeur van de navigatie, Henri Pulinx junior, belast met een inspectie van de sluizen te Slijkens. Dat gebeurde op 2 en 3 juli onder geleide van kolonel – ingenieur Spalart (*) en in aanwezigheid van Crombrugghe, Pycke, O'Donnoghue en Le Bailly. Uit het verslag van Pulinx bleek dat er verscheidene zuigers werden vastgesteld bij laag water aan de kant van de zee, o.m. een grote in het stortebed van het schuurwater omtrent de punt van het hoofd. Bij hoog water werd er ook een zuiger vastgesteld recht daartegenover langs de kant van de vaart. Vermoed werd dat er een doorgang was onder het sluisbed. Daarom zou er een nieuw bed moeten gemaakt worden in steen en nagekeken worden of de herstelling zou kunnen gebeuren in twee fasen om de scheepvaart te laten doorgaan.

De afgevaardigden merkten ook op dat er nog geen tien jaar geleden een nieuw sas (van Legillon) met kanaal was gemaakt achter het fort Sint-Filip, maar dat

(*) Jacques Robert Spalart, zoon van Julien en Christine de Bauffe.

° Aat 10.11.1704 - +Wenen 04.09.1769. Militair ingenieur in het Korps van de Genie onder het Oostenrijks bestuur.

Zie: VIGNERON Michel, in Cercle Royal d'Histoire et d'Archéologie d'Ath, septembre 1994. Vol.7- 28e annee –n°161.

[137] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Retroacten nr. 717.

het niet goed kon dienen voor de scheepvaart. Wellicht is het daardoor dat men soms voor dat sas ook de naam "Verloren Kost" aantreft. Ze dachten er aan dat men in plaats van die sluis van Legillon te herbouwen, beter een andere sluis zou maken op het einde van het kanaal (van Legillon) bij de Gauwelozekreek. Deze sluis zou altijd van groot nut kunnen zijn, zowel voor de scheepvaart als voor de waterlozing. De voorziene breedte zou 28 voet (7,68 m) bedragen. ([138])

2. De meningen van sasmeester Van Roo en van kolonel Spalart.

De sasmeester van Slijkens Louis Van Roo liet op 3 juli aan de Staten van Vlaanderen weten dat het gevaar voor instorting van de sluis van dag tot dag toenam. Hij stelde voor, ofwel de zuigers op te stoppen als het mogelijk was, ofwel het sas droog te leggen met dammen en nieuwe fondamenten te maken. Van Roo achtte het laatste het enige middel, maar de scheepvaart en de suatie werden dan onmogelijk. Om daaraan te verhelpen stelde ook hij de bouw van een nieuw sas in het kanaal van Legillon bij de Gauwelozekreek, ofwel in het begin van de Keignaart waar een sluitdam lag. Wat Van Roo bedoelde met het nieuw sas daar bij de Keignaart te plaatsen is mij niet duidelijk. De sasmeester merkte ook aan dat het nieuw sas van Legillon niet kon dienen voor de scheepvaart omdat elk van de twee openingen maar 14 voet (3,84 m) breed was. Ook voor de suatie kon het niet dienen daar de drempel 6 voet hoger lag dan de bodem van de vaart. Zijn voorstel bestond er dan ook in voor een andere suatie te zorgen die tegelijk ook zou dienen voor de scheepvaart door een sas te maken in de vorm van een klein sas te Slijkens om in één tij 8 tot 10 schepen te versassen, al naar gelang de lengte en de breedte die men aan dat sas zou willen geven. Volgens hem was het voldoende dat de lengte 100 voet (27,43 m) en de breedte 30 voet (8, 23 m) zouden bedragen. ([139])

Kolonel Spalart bracht op 17 juli aan landvoogd Karel van Lotharingen eveneens verslag uit over zijn bezoek aan Slijkens op 2 en 3 juli. Het stemde vrij goed overeen met dat van Pulinx dat onmiddellijk na hun bezoek. werd opgesteld. Spalart voegde er nu nog aan toe dat Pulinx nog een tweede bezoek aan Slijkens had gebracht op 12 juli. Hij peilde dan de diepten van de gaten op de plaats van de opborrelingen en mat diepten van 12 tot 14 voet (3,30 m tot 3,85 m) onder het stortebed. Spalart stelde daarom voor een dijk op te werpen in de arm van de vaart die naar de schuursluis leidt, en hij meende dat die gaten zich dan wel vanzelf met zand zouden opvullen. ([140])

---

[138] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Bundel 10.800.

[139] zie noot 138.

[140] S.A. Brugge. Reeks 69, Sas van Slijkens, pf. 220 (1750 – 1793).
A.B. Brugge. Acta Ep. B61, 1752 – 1753, f° 81v° et seq.

3. Het sas stort in. Eerste dringende maatregelen.

Hout werd op 19 juli aangevoerd om werken aan te vangen aan het stortebed, ([141]) , maar het mocht niet meer baten. Op 13 augustus 1752 meldde Hendrik Pulinx aan het magistraat te Brugge: "deze morgen om 5 uur is het sas van Slijkens gans ingestort. Alle middelen werden aangewend om de inundatie te vermijden. Ik ben bezig een dam te leggen in de vaart met vaartuigen, volgeladen met stenen, te doen zinken tegen dat het water valt. Paarden, karren en manschappen zijn dringend nodig om een dam op te werpen tegen het zeewater. Een van de eersten die er bij was was burgemeester van het Vrije Stappens. Hij heeft het college van burgemeester en schepenen van Oostende doen vergaderen en ik heb op enige parochies alarm doen slaan". ([142])

Wat was er precies ingestort? Het sluizencomplex bestond uit een grote navigatiesluis, een schuursluis en een kleine navigatiesluis. De grote navigatiesluis had een benedenhoofd langs de kant van de zee, een bovenhoofd langs de kant van de vaart en een saskom daartussen. Het benedenhoofd vormde één geheel met de schuursluis en de sluis voor kleine schepen. De instorting betrof gans het benedenhoofd zodat alleen het bovenhoofd van de grote navigatiesluis met een stuk van de kaaimuur, die de saskom scheidde van de vaart, staande bleven. Langs de bres die zo was ontstaan stond de zee dus in open verbinding met de vaart, met al de gevolgen en de gevaren daaraan verbonden.

Van 13 tot 16 augustus werden 109 soldaten, behorend tot het infanterieregiment van maarschalk markies de los Rios, ingezet om te werken aan de zeedam te Slijkens. op 22 augustus werden de steden en de kasselrijen verzocht vletschuiten te leveren aan Willibaldus van Iseghem om de vaart af te dammen. ([143])Vele werklieden waren bezig een dam in het kanaal op te werpen en de dijken langs weerskanten van de vaart te verhogen, toen de gevolmachtigd – minister van de keizerin te Brussel, de markies Botta Adorno (*), op 24 augustus te Slijkens toekwam om het hoogwater springtij te bekijken.

Bij zijn aankomst werd hij begroet met kanonschoten afgevuurd door vier zeilschepen van ca. 600 ton, die in de Gauwelozekreek lagen, geladen met boomstammen voor de zaagmolens. De markies bleef daar ook nog op 25 augustus en gaf intussen zijn orders over wat er verder moest gebeuren.

(*)Antoniotto, markies di Botta Adorno, ° Pavia 1689, + id. 1774.
Gevolmachtigd -minister van keizerin Maria Theresia te Brussel
1749-1753.

[141] Zie noot 138.

[142] Zie noot 140.

[143] Zie noot 138.

Twaalf dagen sinds de instorting waren nu voorbijgegaan en men had ondertussen begrepen dat een dam opwerpen met de sterke stroming van het water onmogelijk was. Op advies van Botta Adorno en van kolonel -ingenieur Spalart werd dat werk stopgezet. Men werkte verder aan het verhogen en versterken van de vaartdijken en de markies beval daarvoor de aarde te gebruiken van de afgraving van de twee nabijgelegen bastions van het fort Sint-Filip. ([144]) Dagelijks werkten daaraan 3.000 man. De vaartdijken werden 4 voet (1,10 m) hoger gemaakt dan het peil van het hoogste water. ([145]) Aangezien de dammen niet konden verwezenlijkt worden, bleef het getij dus verder tot aan Brugge lopen.

Als de markies vertrokken was probeerden de Staten van Vlaanderen toch een dam te laten werpen, vanaf de vaartdijk aan het fort Sint-Filip tot aan de muur in metselwerk die nog was blijven staan aan de oude sluiskom. Zodoende zouden alleen de vervallen schuursluis en de kleine zeevaartsluis afgedamd worden. Men slaagde daarin, vooral door het open zetten van de deuren van het overgebleven sluishoofd waarlangs het water zijn weg kon vinden naar zee. In acht dagen was die karwei opgeknapt. ([146]) In de maanden september en oktober werd naarstig dag en nacht aan de verhoging van de dijken voortgewerkt met duizenden werklieden. Willibaldus van Iseghem zou de geldschieter zijn bij Pulinx.

Kolonel Spalart was met die instorting blijkbaar niet gerust en hij liet op 6 september het Brugse magistraat weten dat hij elke verantwoordelijkheid dienaangaande afwees. ([147])

Ook de bisschop van Brugge kreeg van kolonel Spalart een brief, geschreven te Brussel op 6 september 1752, om aan de Brugse clerus te melden dat hij geen schuld had in het gebeurde onheil. Hij vroeg de clerus zelf een oordeel te vormen aan de hand van de bij gevoegde afschriften van de brieven die hij al, vóór de instorting van de sluis, aan Botta Adorno en aan de Staten van Vlaanderen had geschreven, met de dringende aanbeveling zonder tijdverlies aan de herstelling van de sluizen te werken. Was bij dan de oorzaak, vroeg hij zich af, dat men er niet aan gewerkt had? ([148])

Men had er echter wel aan gewerkt. Immers de bisschop had al op 21 juli de toelating gegeven op zon- en feestdagen aan de herstelling van de sluis van Slijkens te arbeiden, zolang bet nodig was, als de plaatselijke pastoor maar van te voren van de gegeven toelating werd verzekerd. ([149])

Het Brugse Vrije was er absoluut niet mee gediend dat de zee tot Brugge kwam en wilde een grote dam leggen in de vaart waardoor alle scheepvaart zou stil val-

---

[144] Zie noot 133.

[145] Zie noot 138.

[146] S.A. Brugge. Kaarten en plannen. Nr. 72 (catalogusnummer 106).

[147] S.A. Brugger. Reeks 69, Sas van Slijkens, pf. 220 (1750 – 1793).

[148] A.B. Brugge. Acta Ep. B61, 1752 – 1753, f°81v° et seq.

[149] A.B. Brugge. Acta Ep. B61, 1752 – 1753, f° 68v°.

len. De Staten van Vlaanderen vroegen op 20 september daarover advies aan markies Botta Adorno. Twee dagen later liet hij weten dat een dam opwerpen in de vaart, tussen de sluis van Slijkens en de sluis van Legillon, twee grote bezwaren zou hebben:

1) alle scheepvaart zou stil vallen;
2) de waterlozing zou gestopt worden en de suatie langs de sluis van Legillon alleen zou totaal onvoldoende zijn; immers, er was een opening van 80 voet nodig en gemelde sluis had maar 28 voet (2 x 14).

Hij maande de Staten van Vlaanderen aan tot een onderzoek met experten. ([150])

4. Moet de zee volkomen vrij tot in Brugge komen?

Op 11 oktober maakten de Staten van Vlaanderen bekend dat, niettegenstaande de instorting van de schuursluis en van het klein sas, de scheepvaart van nu voortaan kon doorgaan langs het nog bestaande bovenhoofd van het groot sas, zowel voor kleine als voor grote schepen, natuurlijk bij gelijke waterstand in zee en in de vaart. Sommigen wilden de zee verder tot Brugge laten komen. De Staten van Vlaanderen vroegen daarop naar de mening van al de betrokkenen. De meesten waren er tegen, uitgenomen de Wetachtige Kamer van Koophandel van Brugge. De deken en de hoofdmannen kwamen op 23 oktober met een plan af, waarop de. verbeteringen aangeduid waren die aan het profiel van de vaart moesten aangebracht worden om de zee tot Brugge te laten komen. ([151])

Op 29 oktober gaf de directeur der navigatie Pulinx junior uitleg aan de Staten van Vlaanderen over de staat van de werken:

1) de werken aan de nieuwe sluis van Legillon uit 1743 zouden nog deze week gedaan zijn;
2) de dijken gemaakt door de Compagnie van de Zaagmolens waren niet sterk genoeg om het zeewater te weerhouden;
3) de verdere afbraak en opruiming van het ingestorte deel van het sas gaan goed vooruit; het steengruis wordt met vaartuigen vervoerd langs de Gauwelozekreek om de weg die van Stene naar Snaaskerke loopt te verbeteren. ([152])

[150] Zie noot 138.

[151] Zie noot 138.

[152] Zie noot 138.

5. De Oostenrijkse regering beslist nieuwe sluizen te bouwen.

De regering te Brussel en ook de Staten van Vlaanderen waren op de hoogte van de plannen, ofwel de zee tot Brugge te laten komen, ofwel nieuwe sluizen te bouwen.

De clergie van Brugge, in haar vergadering van 19 maart 1753, had kennis genomen van de noodzaak het ingestorte groot sas van Slijkens te herstellen om de handel en de scheepvaart te behouden, hetzij door een nieuw sas te bouwen, hetzij door de zee tot Brugge te laten komen. Ze hadden het advies gezien van verscheidene Engelse zeekapiteins en van de ingenieurs Jeanty, de Fretière en Arnaud van Duinkerke. De eerwaarde heren aanvaardden vóór alles het advies van Jeanty en consoorten als zijnde het zekerst om het land te behoeden tegen overstromingen, het gemakkelijkst om uit te voeren en het minst kostelijk. Ze lieten het verder aan de principalen over te onderzoeken hoe dat groot en zwaar werk kon bekostigd worden en hoe ze de nodige plans zouden bekomen om een keuze te doen. ([153])

Op 22 maart 1753 lieten de Staten van Vlaanderen aan de landvoogd Karel van Lotharingen weten dat ze beslist hadden nieuwe sluizen te laten bouwen en dat alle provincies maar moesten bijdragen in de bouwkosten. ([154])

Blijkbaar hadden de Staten van Vlaanderen al lang de bouw van nieuwe sluizen in overweging genomen. Immers, al op 26 maart kwamen Honoré Jeanty (in naam van zijn vader Louis Jeanty), de Fretière en Arnaud van Duinkerke gezamenlijk met een plan af voor de nieuwe sluizen van Slijkens. Tezelfdertijd gaven ze al in een memorie hun opmerkingen te kennen over de vragen die hun te Duinkerke waren gesteld geweest door twee afgevaardigden van de Staten van Vlaanderen de Crombrugghe de Boelaere, proost van Sint-Baafs te Gent, en de la Coste ter Straeten, burgemeester. Ze gaven de werkwijze aan om de sluizen te bouwen, o.m. om het water weg te pompen met 6 paardenmolens en 12 handmolens. ([155])

6. Het plan Jeanty.

Het plan van 26 maart 1753 ([156]) voorzag in de bouw van een heel nieuw sluizencomplex in de vaart naar Brugge, een flink stuk stroomopwaarts van het ingestorte sas. Het bestond uit een groot sas voor de scheepvaart met een doorvaartopening van 40 voet (10,97 m) en 2 openingen van elk 14 voet (3,84 m) waarvan de ene een schuursluis was en de andere, tegenaan de zuidelijke oever van de vaart, zou dienen als sas voor binnenlanders en kleine zeeschepen. De

[153] A.B. Brugge. Acta Ep. B61, f° 132v°

[154] zie noot 147.

[155] Zie noot 147.

[156] R.A. Gent. Kaarten en plannen, nr. 1621.

drie openingen waren niet parallel, maar de aslijnen convergeerden in een punt dat ongeveer 500 m zeewaarts van de sluis lag, zelfs nog 35 m zeewaarts van de ingestorte sluis. Het sluizencomplex, gans uitgevoerd in metselwerk, was langs de zeekant voorafgegaan van een stortebed, ook in metselwerk van 100 voet (27,4 m) breedte. Daarvoren lag een pasberm, een rooster van 40 voet (11 m) breedte in rijswerk, beladen met steenblokken.

De scheepvaartsluis bestond uit een benedensluishoofd dat één geheel vormde met de schuursluis en de kleine navigatiesluis en voorzien was van 4 paar deuren. De totale lengte van het benedensluishoofd en van de 2 andere openingen bedroeg 250 voet (69 m). Het bovensluishoofd was natuurlijk even breed maar de lengte was slechts 160 voet (44 m), omdat er maar 2 paar deuren waren. Tussen beide sluishoofden was er een sluiskom met een lengte van 350 voet (96 m) en een breedte van 150 voet (44 m) .Voor de schepen van die tijd waren dat reuzenafmetingen. De schuursluis en de kleine navigatiesluis waren allebei voorzien van 3 paar deuren en hadden elk een breedte van 14 voet (3,84 m). Een sas voor kleine schepen werd nodig geacht omdat kleine schepen versassen langs een grote sluis veel waterverlies van de vaart zou teweegbrengen.

In de muren van het sluizencomplex van het benedenhoofd werden 4 aquaducten aangebracht, elk voorzien van een paar verlaten. Drie daarvan konden het water van de vaart in verbinding stellen met de zee en de vierde verbond de saskom met de zee. In het landhoofd van het bovensluishoofd zat er ook een aquaduct die de saskom in verbinding stelde met de vaart. Deze 5 aquaducten hadden elk een opening van 7 voet (1,92 m) en hadden een ovale doorsnede.

De grondvesten van gans de sluis zouden uitgevoerd worden in zuiver metselwerk van 8 voet (2,20 m) dikte.

De kosten werden geraamd op 1.300.000 gulden. ([157])

Opnieuw werden door de Staten van Vlaanderen op dat plan opmerkingen geformuleerd en dezelfde afgevaardigden gingen daarmee naar Duinkerke. Dezelfde 3 Duinkerkenaars maakten op 3 april een ander plan en dienden dat in bij de Staten van Vlaanderen. De kostprijs ervan werd nu maar op 1.000.000 gulden geraamd.

7. Het tweede plan Jeanty van 3 april 1753. ([158])

Dat ontwerp bestond uit een benedensluishoofd in metselwerk van 240 voet (66m) lengte met slechts 2 openingen. De ene, voorzien van 4 paar deuren, was 39 voet 8 duim (10,90 m) breed en bestemd voor de grote scheepvaart. De andere had een breedte van 35 voet (9,60 m), was ook voorzien van 4 paar deuren en zou dienen als schuursluis en ook als scheepvaartsluis. Het bovensluishoofd,

[157] Zie noot 147.

[158] S.A. Brugge. Kaarten en plannen, catalogusnummer 43.

alleen voor de grote navigatiesluis, was ook in metselwerk met een lengte van 160 voet (44 m) en een breedte van 39 voet 8 duim (10,90 m). Het was voorzien van 2 paar deuren.

Tussen beneden- en bovensluishoofd was er een saskom van 340 voet (93 m) lengte en 130 voet (35,70 m) breedte. De noordelijke kaaimuur van die kom, langs de landzijde, was nu niet gemaakt in metselwerk, maar was een houten paalwerk. De zuidelijke muur, die de scheiding vormde met het schuurwater, was echter wel uitgevoerd in metselwerk. Het stortebed van de sluis langs de zeekant met een breedte van 100 voet (27,40 m) was gemaakt in timmerhout en was voorafgegaan door een roosterwerk van rijshout belast met steenblokken ter breedte van 35 voet (9,60 m).

In de 3 muren van het benedenhoofd waren 3 aquaducten voorzien van 7 voet (1,90m) breedte en 8 voet (2,20 m) hoogte. In het landhoofd van het bovenhoofd was er nog één aquaduct met dezelfde afmetingen. De grondvesten bestonden nu uit vette aarde, 4½ voet (1,35 m) dik, en metselwerk van 3 voet (0,82 m) dik (de ingestorte sluis had 1½ voet). De vette aarde kon natuurlijk week worden en de sluis was dan ook veel minder stevig. ([159])

De Duinkerkenaars drongen bij de Staten van Vlaanderen aan op een spoedige beslissing. Ze wilden immers nog dit jaar beginnen om de werken in 1755 te kunnen beëindigen. ([160])

8. Het eerste plan Pulinx.

Op 4 april diende Hendrik Pulinx junior te Gent een plan in met één navigatiesluis en één schuursluis, die ook als navigatiesluis kon dienen. ([161])

Dat plan kwam in grote lijnen overeen met het tweede plan Jeanty. Het benedensluishoofd vertoonde ook twee openingen. De ene bestemd voor de grote scheepvaart had een breedte van 40 voet (11 m), een lengte van slechts 120 voet (33 m) en bezat dan ook maar 2 paar deuren. De andere opening was 30 voet (8,20 m) breed, 160 voet (44 m) lang en voorzien van 4 paar deuren. Ze zou dienen als schuursluis en ook voor het versassen van binnenlanders en andere kleine schepen. Het bovensluishoofd was 40 voet (11 m) breed, slechts 120 voet (33 m) lang en voorzien van 2 paar deuren. De saskom had dezelfde afmetingen als in het tweede plan Jeanty. In het benedenhoofd waren 3 aquaducten voorzien die nu elk 12 voet (3,30 m) opening zouden hebben voor het schuren van de haven. Dat was bijna het dubbele van hetgeen in het tweede plan Jeanty was gepland. In het bovenhoofd zorgde één aquaduct, ook van 12 voet breedte, voor de verbinding tussen het water van de vaart en dat van de saskom. Sluishoofden en kaaien

[159] S.A. Gent. Reeks 92, bundel 44.

[160] Zie noot 138.

[161] Zie noot 159.

en ook de sluisbeddingen en de stortebedden zouden in metselwerk uitgevoerd worden.

H. Pulinx vestigde er de aandacht op dat er een sluis zonder saskom voor de kleine scheepvaart nodig was. Immers het versassen langs de grote sluis alleen zou, door het telkens vullen en het deels ledigen van de saskom, grote hoeveelheden water aan de vaart onttrekken wat, vooral bij waterschaarste in de zomer, nadeel zou opleveren voor de scheepvaart. ([162])

De Staten van Vlaanderen waren beducht voor de grote kosten en troffen op 8 april de resolutie die te Brussel aan Zijn Koninklijke Hoogheid werd voorgelegd door Crombrugghe, Pycke en van Huerne, waarbij werd verklaard dat de provincie Vlaanderen deze uitgaven niet alleen kon dragen. Ze vroegen dat ook de andere provincies en Hare Majesteit hun bijdrage zouden leveren. Destijds trouwens, zo zegden ze, hadden Albrecht en Isabella bijgedragen in de reiniging en de verdieping van de vaart en ook Filips IV droeg voor een groot deel bij in de bouw van de thans ingestorte sluizen. ([163])

Bij hun terugkeer bleek dat Zijn Hoogheid was blijven weigeren om ook de andere provincies te dwingen om bij te dragen in de kosten. Z. H. zou tegen 1 mei a.s. de steden en kasselrijen van deze provincie samenroepen en hun uiteenzetten dat de voorspoed of de ondergang van de provincie zou afhangen van het al of niet geven van hun toestemming.

Deze zienswijze van Karel van Lotharingen werd op 15 april aan de Staten van Vlaanderen van uit Brussel, ondertekend door H. Crumpipen (*), bevestigd.

Het eerste plan van Jeanty van 26 maart was het degelijkst be vonden en het moest dadelijk uitgevoerd worden door de provincie Vlaanderen, zonder de hulp van de andere provincies, noch van het Gouvernement. ([164])

De Staten van Vlaanderen stuurden op 14 april opnieuw enkele personaliteiten naar Duinkerke met een lijst van 32 vragen over het plan van Jeanty, de Fretière en Arnaud. Het waren dezelfde gezanten die van Brussel waren teruggekeerd:

(*) Heinrich Crumpipen, °Osnabrück begin 18e eeuw, +Brussel 21.05.1769;

in 1725 staatssecretaris te Brussel; in 1129 secretaris van Staat en Oorlog te Milaan; in 1735 terug te Brussel als adjunct van Patrick Mac Neny sr., secretaris van Staat en Oorlog; in 1745 secretaris van Staat en Oorlog tot aan zijn dood in 1769; na 1749 directe medewerker van de gevolmachtigd- minister te Brussel en in 1757 lid van de Raad van State.

[162] Zie noot 147.

[163] R.A. Gent. Kaartenen plannen, nr. 1628.

[164] Zie noten 138 en 147.

De Crombrugghe, Pycke, raadspensionaris, en van Huerne de Schiervelde. ([165])

De grootste bezwaren waren:

1) dat de grote scheepvaart zou onderbroken worden;
2) dat de schuursluis niet in de goede lijn werd aangelegd om doeltreffend de haven te schuren;
3) dat de schuursluis en de navigatiesluis in één constructie verenigd waren;
4) dat het metselwerk in de bedding van 8 voet dikte niet sterk genoeg was;
5) dat de nodige materialen ter plaatse niet aanwezig waren zodat de constructie niet in 3 jaar zou voltooid zijn.

Op 28 april gaven de Duinkerkenaars daarop antwoord en verdedigden hun vroeger ingenomen standpunten.

Het plan van 26 maart werd samen met 3 andere plannen onderzocht door het Gouvernement te Brussel, door kolonel Spalart, die toen zelf geen plan wenste voor te leggen, en door andere experten. Het werd als het beste bevonden. ([166])

De Staten van Vlaanderen waren blijkbaar ook die mening toegedaan, want op dezelfde 14 april lieten ze van uit het stadhuis van Gent aan het magistraat van Brugge weten, dat er aanstonds twee dammen zouden gelegd worden in de vaart tussen het ingestorte sas en dat van Legillon. Tussen deze twee dammen zou men het water wegpompen en de bouwput klaar maken voor de nieuwe sluizen.

Ze verzochten aan de magistraten van Brugge en van Oostende dat bericht over te maken aan de Kamer van Koophandel, aan de zeekapiteins en aan al de anderen die het aanbelangt, dat na de laatste dezer maand april, niemand zich nog met enig zeeschip in de vaart van Oostende mocht bevinden of er zich naartoe begeven. Immers van toen af zou er geen andere doorgang voor de scheepvaart meer zijn dan langs het kanaal en de sluis van Legillon . ([167])

9. Het tweede plan Pulinx?

Een niet ondertekend en ongedateerd plan werd waarschijnlijk ook door Pulinx opgemaakt in april 1753, ([168]) waarbij de ingestorte sluis ter plaatse zou herbouwd worden. Dat plan immers vermeldt geen auteur, maar wel dat het gemaakt werd in opdracht, uitgedrukt door een resolutie van de Staten van Vlaanderen. Wie anders dan Pulinx zou het dan kunnen gemaakt hebben? Het plan vermeldt tevens dat, na de experten daarover te hebben geraadpleegd, het de mening was van kolonel Spalart, Jeanty, de Fretière en Arnaud, dat het om zo te

[165] Zie noot 147.

[166] Zie noot 138.

[167] Zie noot 147.

[168] R.A. Gent. Karten en plannen, nr. 1629.

zeggen onuitvoerbaar was, wegens de gaten en de holten die overal in de oude beddingen aanwezig waren, waardoor de grondvesten volledig omwoeld waren. In één van de putten werd een diepte van niet minder dan 27 voet (7,40 m) gemeten.

Twee dammen zouden aangelegd worden, één langs de kant van de zee en één in de vaart. Het sluizencomplex tussen beide dammen zou droog gemalen worden en het benedensluishoofd zou herbouwd worden, doch niet op dezelfde wijze als het ingestorte sas. De opening voor de scheepvaart zou wel dezelfde blijven, maar de twee andere openingen zouden nu vervangen worden door één enkele van 30 voet (8,23 m) breedte, voorzien van 4 paar deuren, die zowel voor schuursluis als voor kleine navigatiesluis zou dienen. Langs weerskanten van deze laatste zou er in het metselwerk een grote aquaduct komen van 12 voet (3,30 m) breedte.

Deze aquaducten, die één uur vóór laag water zouden geopend worden, samen met de schuursluis, die bij gelijk water zou open gezet worden, zouden zo een opening van 54 voet (14,80 m) opleveren om de haven te schuren. ([169])

De Kamer van Koophandel van Brugge kon in geen geval instemmen met die werkwijze waardoor de zeescheepvaart volledig zou stil gelegd worden. Wie met andere plannen naar voren kwam, waarbij de zeescheepvaart mogelijk bleef, kreeg haar volledige steun.

10. Het derde plan Pulinx.

Het was op 25 april dat de directeur der navigatie H. Pulinx het plan voorstelde de nieuwe sluizen te Slijkens te bouwen op de oude plaats, ([170]) zonder de scheepvaart te onderbreken en zonder verplicht te zijn te bouwen op de oude grondvesten. Hij was daarom verzocht door een resolutie van de Staten van Vlaanderen.

Dat plan Pulinx zou uitgevoerd worden als volgt:

1) Er zou een sluis gemaakt worden zonder kom, voorzien van 4 paar deuren, in de noordwestelijke hoek van de vestinggracht van het fort Sint-Filip. Deze sluis met een opening van 30 voet (8,30 m) zou een schuursluis zijn, die ook zou kunnen gebruikt worden voor kleine en middelgrote schepen. In de muren zouden 2 aquaducten gebouwd worden, ieder met een opening van 12 voet (3,30 m), die in werking zouden komen één uur voor laag water, om een rechtstreekse schuring in de geul te veroorzaken.
2) Deze sluis zou langs de ene kant met een boogvormig kanaal aangesloten worden op de vaart, en langs de andere kant zou ze verbonden worden met de

[169] Zie noot 168.

[170] S.A. Brugge. Reeks 292, Sas Dampoort – handelskom, pf 254 (1629 –1776)met bijgaand plan met catalogusnummer 44.

Gauwelozekreek, door het doorsteken van de landtong juist ten zuiden van het hoofd Kraainest.

3) Met de uitgegraven aarde, die men nog als dam zou gelaten hebben om de vorige werken uit te voeren, zou men langs weerskanten van de oude sluis een dam opwerpen, de ene langs de kant van de zee, de andere in de vaart, precies daar waar men, de dag van de instorting in alle haast al begonnen was een dam aan te leggen, die echter niet kon verwezenlijkt worden.
4) Tussen beide dammen zou dan de oude sluis totaal afgebroken worden en zou een nieuwe grote scheepvaartsluis gebouwd worden, met een opening van 40 voet (11 m) en een drempel die twee voet lager zou liggen dan de oude, zodat men bij hoogwater doodtij over 15 voet (4,10 m) water zou beschikken in plaats van 13 voet (3,55 m). Het benedensluishoofd zou gebouwd worden te midden van de oude saskom en het bovensluishoofd in de vaart, ten oosten van het oude bovenhoofd. Beide sluishoofden zouden voorzien worden van twee aquaducten, ook van 12 voet (3,30 m) opening voor ieder. Samen met de 54 voet (14,80 m) hierboven vermeld, zou men dus over een gezamenlijke opening van 78 voet (21,40 m) beschikken voor het schuurwater.

Deze zienswijze sloot goed aan bij deze van kolonel Spalart ([171]) De andere afmetingen van de kunstwerken zijn op het plan niet aangegeven en de schaal van de kaart ontbreekt wegens beschadiging.

Kolonel Spalart ging zich nu meer actief met de zaak mengen en zond op dezelfde 25 april aan Z. K. H. te Brussel een rapport waarin veel kritiek werd geuit op de voorgestelde plannen, vooral op de inplanting van de schuursluis en de stevigheid van de grondvesten. Hij stond te allen prijze de scheiding voor tussen de navigatiesluis en de schuursluis. ([172])

11. Het plan Spalart.

Het plan Spalart ([173]) toonde een grote gelijkenis met het derde plan Pulinx, maar oversteeg overigens in ruime mate het beperkt probleem van de sluizen van Slijkens. Het wilde tegelijk een oplossing geven aan de steeds terugkerende aanslibbing in de haven van Oostende.

De werkwijze kan als volgt geschetst worden:

1) Een grote navigatiesluis met saskom (geen schuursluis) wordt gebouwd in de zuidelijke hoek van de westelijke vestinggracht van het fort Sint-Filip, met de nodige voorzieningen om de aanslibbing in de toegang te beletten.

---

[171] Zie noot 170

[172] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Bundel 10.805; zie ook noot 147.

[173] R.A. Gent. Kaarten en plannen, nr. 1633.

S.A. Brugge. Kaarten en plannen. Catalogusnummer 110.

2) Een boogvormig kanaal verbindt de sluis met de vaart naar Brugge. De verbinding van de sluis met de havengeul gebeurt met een doorsteek door de landtong tussen de Gauwelozekreek en het hoofd Kraainest. Ondertussen blijft de scheepvaart gebruik maken van het overblijvende sluishoofd van het oude sas.
3) In de noordoostelijke hoek van de Sint-Catherinepolder wordt een grote schuursluis gebouwd met 6 openingen van elk 15 voet (4,12 m), die juist in de as van de havengeul ligt op 400 roeden (1.535 m) van de haveningang. De dijk langs de rechteroever van de Gauwelozekreek wordt afgebogen naar die schuursluis zodat de bestaande monding van de Gauweloze afgedamd wordt. Het water van de vaart kan langs de sluis en het kanaal van Legillon naar de Gauweloze geleid worden. Desnoods kunnen ook nog de kreken van de Sint-Catherinepolder met de Gauweloze in verbinding gesteld worden.

Het zou de bedoeling zijn allereerst de sluis van Legillon gesloten te houden en bij laag water de grote schuursluis te openen om al het water van de Gauweloze, en van al de kreken en polders die ermee in verbinding staan, met geweld door de havengeul te laten afvloeien. Bij opkomend getij zou de schuursluis gesloten worden en de sluis van Legillon geopend om het overtollige water van de vaart in de Gauweloze op te vangen.

Het resterend sluishoofd van de oude sluis, dat noch als scheepvaartsluis, noch als schuursluis te gebruiken was, wilde Spalart afsluiten van het water van de vaart, maar anderzijds in verbinding stellen met de Noordede om, mits enkele aanpassingen, een goede afwateringssluis te hebben voor gans de Watering van Blankenberge, tot het noorden van Brugge. Het plan voorzag bovendien ook nog in een verlenging van de havenkom van Oostende zodat niet alleen het water van de vestinggracht, maar ook dat geloosd langs de Sint-Catherinesluis er zou in terecht kunnen komen.

Zelfs werd er nog voorzien in een supplementaire verbinding tussen de Sint-Catherinekreek en de zee ten westen van de stad, maar dat achtte kolonel Spalart vooral in militair opzicht van belang.

Landvoogd Karel van Lotharingen gaf op 26 april uit Brussel aan graaf de Lalaing en burggraaf Patin 51 instructies mee om de vergaderingen van de Raad van State en van de Staten van Vlaanderen te gaan bijwonen. Deze behelsden o.m. dat er tot bevordering van de scheepvaart en de koophandel, nieuwe sluizen te Slijkens moesten gebouwd worden, ter vervanging van deze die vorig jaar waren ingestort. Daartoe waren in totaal 1.800.000 gulden nodig, waarvan 400.000 gulden voor de coupure te Brugge die nog dit jaar moest afgewerkt worden. De overige 1.400.000 gulden waren bestemd voor de nieuwe sluizen, waarvan men dit jaar nog de grondvesten moest leggen en de palen en paalplanken inslaan.

Hij wees erop dat de sluizen van Slijkens een belangrijk element vormden in het voortbestaan van de haven van Oostende en dat er, sinds de instorting, al aanzienlijke aanslibbingen werden vastgesteld. Wateroverlast liet zich al tot Kort-

rijk voelen. De Staten van Vlaanderen hadden niets te verwachten van de andere provincies en moesten zelf betalen. ([174])

's Anderendaags 27 april liet Botta Adorno uit Brussel aan de Staten van Vlaanderen weten dat ze moesten beraadslagen over het plan van de ingenieurs van Duinkerke. Hij zond hun ook ter informatie de opmerkingen daarop die kolonel Spalart hem had toegezonden. ([175])

12. Twee kampen: Jeanty en Spalart.

Van nu voort brandde een openlijke strijd los tussen de aanhangers van het plan Jeanty en deze van het plan Spalart. Gealarmeerd door de spoed die het Gouvernement te Brussel aan de Staten van Vlaanderen oplegde en zijn voorkeur voor het plan Jeanty, verwittigde raadspensionaris O'Donnoghue de Geldorp op 30 april het magistraat van Brugge zeggend dat het, om de scheepvaart te behouden, het plan van Spalart moest steunen. Hij meldde dat de stad Gent, het Brugse Vrije en de Geestelijkheid van het kwartier van Gent gewonnen waren voor het plan Jeanty. Nog tijdens het aanstaande seizoen zou men beginnen met de grondvesten en daartoe in de vaart de nodige dammen leggen. Als het Brugs magistraat de scheepvaart wilde behouden, moest de scheepvaartsluis gescheiden blijven van de schuursluis.

Crombrugghe en O'Donnoghue werden in opdracht van de Staten van Vlaanderen naar de groep Jeanty te Duinkerke afgevaardigd om hun het rapport Spalart te overhandigen. Een paar dagen later bedankte het magistraat van Brugge O'Donnoghue voor zijn steun. Er kon immers geen spraak van zijn een plan uit te voeren met onderbreking van de scheepvaart. Het magistraat had terstond de schepenen d'Aquillo en Magis alsook greffier de Corte naar Brussel gestuurd om zijn zaak daar te bepleiten. ([176])

De geestelijkheid van Brugge vergaderde op 1 mei in het bisschoppelijk paleis te Brugge. Ze was van oordeel dat, gezien de bekostiging van het nieuw sas en de plannen daarmee gepaard, alsmede het antwoord van het Hof te Brussel dat de provincie Vlaanderen gans alleen moest instaan voor de betaling, nog geen definitieve beslissing te nemen. ([177])

Anderzijds werden burgemeester de la Coste, pensionaris Pycke en burgemeester Stappens op 2 mei ervan verwittigd dat ze zich naar Slijkens moesten begeven om te onderzoeken of er kon versast worden langs de oude sluizen terwijl er aan de nieuwe werd gewerkt. Ze ontmoetten daar de schepenen Anchemant en

---

[174] Zie noot 172.

[175] Zie noot 172.

[176] Zie noot 147.

[177] A.B.Brugge. Acta Ep. B61, 1752 – 1753, f° 149.

Tilleghem, de eerste raadspensionaris van Brugge Verhouve, burgemeester LeBailly en raadspensionaris Odevaere.

Dat onderzoek gebeurde op 4, 5 en 6 mei. Op 4 en 5 mei werd een proef van versassing gedaan langs de sluis van Legillon. Het bleek dat er slechts 3-4 minuten tijd was om te versassen en dat ten hoogste 3-4 schepen konden passeren.

Wat het resterend sluishoofd van Slijkens betreft verklaarden François Vynaegie, Gaspar Winrich, Jan Seghers, en François de Smedt dat er eigenlijk niet zoveel aan de hand was en dat het nog vele jaren kon dienst doen als het maar regelmatig nagezien werd. Ignatius Maelstaf, gezworen landmeter van het Vrije, zag geen enkel gevaar in het verder gebruik van de sluis. Sebastiaan Wynsdau, meester - timmerman, en Eugenius Goddyn, meester - metselaar, beiden uit Brugge, deelden ook die mening. Ook Pieter Vermeulen, timmerman te Nieuwpoort, was vrij positief over de bestaande sluisresten. David 't Kindt en Adriaan Speelman, beiden meester - timmerman uit Gent, waren veel minder affirmatief. Louis Van Roo, sasmeester van Slijkens, meende dat het sas nog in goede staat was, maar hij was toch niet zeker van de veiligheid voor de zeescheepvaart. Ignatius Baltazar Malfeson, gewezen sasmeester te Menen en te Doornik (*), en nu te Gent, was veel minder zeker van de veiligheid. ([178])

Als men de navigatie van zeeschepen naar Brugge niet kon verzekeren, zou men toch moeten toelaten dat de Brugsec schippers mochten laden en lossen aan de kaai te Oostende en ook overslag doen in de haven van Oostende, zoals dat gebeurde voor de.schippers van Oostende zelf. ([179])

Tenslotte besloten ze nu dat alles aan de principalen over te maken opdat ze een beslissing zouden nemen "simul et semel" (gezamenlijk en definitief). ([180])

Het Gouvernement te Brussel liet zich niet van de wijs brengen en zette zijn wil door. De som van 1.800.000 gulden moest terugbetaalbaar zijn in een tijdsspanne van 18 jaar door ieder jaar 100.000 gulden vermeerderd met de verlopen intresten te betalen. ([181])

Markies Botta Adorno vroeg op 2 mei dat.de Staten van Vlaanderen de beide plannen van Jeanty en van Spalart zouden onderzoeken.

(*) Ignace Balthazar Malfeson, °Menen 16.09.1710, +Gent 22.05.1786. Was ingenieur en architekt, sluismeester te Menen en te Gent; in 1756 directeur van de waterwerken van de Staten van Vlaanderen.
(Zie: Charles Piot in Biographie nationale)

[178] Zie noot 147.

[179] Zie noot 147.

[180] Zie noot 147.

[181] Zie noot 147.

Spalart had immers, weerhouden door ziekte, de tijd niet gehad om zijn standpunt te komen uiteenzetten. ([182])

In de paar weken die volgden kwamen er uit alle geledingen van de provincie Vlaanderen reacties los over de betaling van hun respectievelijke aandelen in de kosten van de bouw van de nieuwe sluizen te Slijkens. Sommige beweerden dat ze niet konden betalen, o.m. de kasselrij Oudenaarde, de stad Oudenaarde, de stad en het ambacht van Boekhoute, het Land van Bornem, de stad Dendermonde, de stad en het Land van Aalst. Andere wilden wel tussenkomen zoals de stad en het Ambacht van Assenede, de stad Kortrijk, de stad Ninove. Nog andere wilden wel betalen, mits er nog aan zekere bijkomende voorwaarden werd voldaan, o.m. de kasselrij Kortrijk, het Land van Dendermonde en het Land van Waas. ([183]) De geestelijkheid van Brugge bleef bij haar standpunt ingenomen op 1 mei: afwachten!

13.- Het rapport van P.F. Pycke.

Pieter Frans Pycke, raad van de keizerin en eerste raadspensionaris van de stad Gent, bracht op 9 mei een lijvig verslag uit over de sluizen van Slijkens bestaande uit 145 punten, dat niet minder dan 94 bladzijden besloeg. Samengevat kwam het hierop neer.

Er bestaan vier verschillende plannen in verband met die sluizen:

1) het plan van Jeanty, de Fretière en Arnaud van 26 maart jl.;
2) het plan van de Kamer van Koophandel van Brugge, die een vrije loop van het zeewater tot Brugge voorstaat;
3) het plan om gescheiden sluizen te bouwen voor de scheepvaart en voor de afwatering, waarbij de navigatiesluis gebouwd wordt tussen het kanaal van Oostende en de voorvestinggracht van het fort Sint-Filip, gescheiden van de schuursluis door een landtong (het derde plan Pulinx);
4) het plan een nieuwe scheepvaartsluis te bouwen achter het fort Sint-Filip en een schuursluis in de Gauwelozekreek bij de Sint-Catherinepolder (het plan Spalart).

Er waren veel bezwaren geopperd tegen het eerste plan Jeanty maar anderzijds stond het vast dat de nieuwe sluizen onontbeerlijk waren omdat de bestaande niet langer meer konden meegaan.

Geen enkel plan werd overigens uitvoerbaar geacht dan alleen dat van de groep Jeanty. De grote scheepvaart moest dus maar stil gelegd worden tegen de mening van de Bruggelingen in. Immers, konden de Geestelijkheid en de Vier Leden van Vlaanderen het risico lopen de scheepvaart te laten doorgaan als de ex-

[182] Zie noot 147.

[183] Zie noot 147.

perten daarover hun twijfels hadden uitgedrukt? Men moest een keuze maken tussen het land te laten onder water lopen en het verlies van de aankomst van enkele schepen in Brugge gedurende drie jaar. Trouwens de schepen konden nog altijd naar Oostende komen en daar hun goederen overladen in binnenlanders, die dan langs de sluis van Legillon naar Brugge en verder konden varen.

Het enige nadeel werd dan alleen ondervonden door een dozijn makelaars en een honderdtal leurders. Het nadeel dat de leden van de Brugse schippersgilde zouden ervaren kon opgevangen worden door aan Haar Majesteit te vragen dat zij tijdens die drie jaar vrij te Oostende zouden mogen laden, net zoals de Oostendse schippers.

Het was natuurlijk spijtig dat de Geestelijkheid en de Vier Leden van Vlaanderen, toen ze in 1741 beslisten de nieuwe sluis van Legillon te bouwen, dat ze die toen niet breder en dieper hadden opgevat zodat ze ook had kunnen dienen in geval van nood voor de grote scheepvaart.

Het zou kolonel Spalart geweest zijn die destijds het plan van Jeanty had afgezwakt omdat er volgens hem toch geen imminent gevaar bestond voor de sluis van Slijkens. Ondertussen weten we ook dat het opvaren van de Gauwelozekreek door de meest ervaren kapiteins als zeer gevaarlijk werd geacht.

De onderbreking van de scheepvaart was in het verleden trouwens ook al eens gebeurd. Als de sluizen van Plassendale ingestort waren, was men in 1672 begonnen de (eerste) sluizen van Slijkens te bouwen, die nu op hun beurt waren ingestort. De scheepvaart was toen gedurende 5 jaar onderbroken. Later, van 1724 tot 1726, werd de vaart van Oostende naar Brugge gereinigd en uitgediept ten voordele van de koophandel. Toen waren de grote zowel als de kleine scheepvaart onderbroken.

Wat de oriëntatie van de sluizen aangaat: de ontworpen sluizen liggen in lijn met de ingestorte sluizen, maar wel op een afstand van ca. 80 roeden (300 m) stroomopwaarts. De oude schuursluis had een opening van 18 voet (7,70 m) en onderhield de diepte in de haven tot aan de monding van de Gauwelozekreek. Jeanty stelt 56 voet (2 x 28) (15,40 m) voor met water geloosd langs verlaten, met een val van 12 tot 14 voet (3,30 m tot 3,85 m). De Gauwelozekreek zelf heeft nog altijd een zeer grote diepte. Dank zij Belidor (*) e.a. was de hydraulica ondertussen er sterk op vooruit gegaan. De toestand in de haven van Oostende was trouwens gunstiger dan in Duinkerke, Grevelingen, Kales en Dover. Bij laag water viel de haven te Oostende niet droog, bij laag water springtij viel ze bijna droog, want op sommige plaatsen stond er maar 2-3 voet water. (**).

(*) Belidor. Beroemd professor aan de artillerieschool te La Fère (dép. Aisne) in Frankrijk, rond het midden van de 18e eeuw.

(**) Bij springtij heeft men het laagste laag water en het hoogste hoog water.

Het is absoluut verkeerd wat op enkele kleine gedrukte naamloze briefjes staat, die werden bezorgd aan leden van de magistraten van Brugge en van het Vrije, dat Jeanty de plannen zou hebben overgenomen van van Langren uit de Spaanse tijd, en deze van Caen en Sandul van deze eeuw, waartegen generaal de Bauffe zich had verzet. De plannen van deze drie personen bestonden er immers in schuursluizen te plaatsen in de Gauwelozekreek om de zee daar binnen te laten bij hoogtij en het water dan te lozen bij laagtij. Jeanty daarentegen is een beslagen man in zijn vak en heeft zijn proeven al geleverd in Frankrijk en in Holland.

De schuursluis en de navigatiesluis vormen immers samen ook één bouwwerk o.a. te Grevelingen en te Vlissingen. Hij beweert dat er voor die bij elkaar gebouwde sluizen niets te vrezen valt als ze goed gegrondvest zijn.

De ingestorte sluis had maar grondvesten van 6 voet (1,65 m) dikte, waarvan slechts 1½ voet metselwerk, en de rest was vette aarde op een houten rooster. Jeanty daarentegen stelde een massief van degelijk metselwerk van 8 voet (2,20 m) voor, geteerd, geharpuisd en waterdicht. Bovendien had de vaart, die men in 1724 was beginnen uitdiepen, een bodem die 2 voet lager lag dan de bedding van de ingestorte sluizen.

Het water dat bij de drooglegging van de bouwput zal opgepompt worden zal men laten lopen langs een coupure of langs een duiker aangelegd in de noordelijke vaartdijk, om het te leiden naar de vestinggracht van het kroonwerk van het fort Sint-Filip of naar de Noordede, om het tenslotte naar zee te leiden langs de sluis van de Watering van Blankenberge (= Noordedesluis) (*)

Het plan van de Kamer van Koophandel van Brugge bestond er eenvoudig in het zeewater vrij tot Brugge te laten op- en aflopen. Daarmee zouden er echter veel moeilijkheden gepaard gaan. Immers, door de wind en de stromingen zou er zeer groot gevaar bestaan voor de dijken die, bij doorbraak, uitgestrekte landerijen zouden laten onderlopen. Ook de scheepvaart zou voortdurend sterk gehinderd worden door de stromingen, met gevaar voor aanvaringen en strandingen. Waar het op- en het aflopend water elkaar ontmoeten, zouden zand en slib neergezet worden die plaatselijke ondiepten zouden veroorzaken. Met hoog water doodtij zouden slechts schepen van 11 voet (3 m) naar Brugge kunnen opvaren, bij middeltij schepen van 13-14 voet (3,55-3,85 m) (**). Met sluizen daarentegen is er altijd 18 voet (4,95 m) waterdiepte (zonder stroming als er niet geschuurd wordt). Daar de afstand van Slijkens naar Brugge 5.900 roeden (21,5 km) bedraagt, en de schepen van het hoog water zullen moeten gebruik maken om zowel op als af te varen, zullen ze elkaar moeten kunnen kruisen, zodat er grote

(*) Deze sluis lag toen ongeveer aan het oostelijk einde van de huidige kaaimuur van de oosteroever van de voorhaven, waar tot voor kort het baggermateriaal gemeerd werd.

(**) Het opkomend water duurt maar ongeveer 6 uur.

uitgaven zouden moeten gebeuren om de vaart te verbreden.

Om al deze redenen werd dat plan onuitvoerbaar geacht.

Het plan van Hendrik Pulinx junior van 25 april voorzag twee gescheiden sluizen: een scheepvaartsluis en een schuursluis, die echter ook zou geschikt zijn voor de grote scheepvaart. De schuursluis zou in de voorvestinggracht van het fort Sint-Filip gebouwd worden. De scheepvaartsluis zou gebouwd worden in de vaart en aangepast worden aan de nog bestaande deels ingestorte sluizen. Het bouwen van de twee sluizen op verschillende plaatsen betekent in elk geval grotere uitgaven. Men kan ze inderdaad niet tegelijk bouwen, zodat men gedurende 6 jaar zou moeten water pompen.

Om de schuursluis te bouwen in de vestinggracht van het fort Sint-Filip, moet men bedenken dat die gracht, gemeten vanaf de kruin van de vaartdijk nog geen 12 voet (3,30 m) diep is. Om op het peil te komen van de vaartbodem moet er 25-26 voet (6,85- 7,15 m) diepte zijn vanaf de kruin van de dijk. Rekent men verder nog 8 voet (2,20 m) bij, voor de dikte van de grondvesten, dan betekent zulks dat er nog meer dan 20 voet (5,50 m) zal moeten uitgegraven worden. Om tot bij de schuursluis te komen zal men ook een deel van de vaart moeten omleiden.

Voor de schuursluis werd een opening voorzien van 30 voet (8,25 m) en verder nog 24 voet (6,60 m) in twee aquaducten. Daar die schuursluis ook voor de navigatie voorzien wordt, zal ze niet voor het schuren kunnen gebruikt worden, zolang er gewerkt wordt aan de navigatiesluizen. Bovendien, daar de schuursluis maar 30 voet opening zal hebben, zullen bredere schepen toch te Oostende moeten lossen of wachten op de afwerking van de scheepvaartsluis met 38-40 voet (10,40-11 m) opening. Pulinx junior was blijkbaar nog te jong, merkte Pycke op, en miste ervaring.

Het plan van kolonel Spalart voorzag de navigatiesluis in het fort Sint-Filip. Daartoe moest een deel van de vaart afgebogen worden, vanaf de sluis van Legillon tot aan de ontworpen saskom achter het fort, op dezelfde breedte en diepte als de bestaande vaart, over een afstand van 200 roeden (765 m). Zeewaarts van de sluis moest dezelfde uitgraving gebeuren over 150 roeden (576 m), doorheen de kleine schorre tot aan het Kraainest op de punt van het schiereiland tussen de geul en de Gauwelozekreek.

Het bastion van het fort moest afgebroken worden en 30 voet (8,25 m) diep uitgegraven worden voor de saskom.

Voor de bouw van de schuursluis moest de Gauwelozekreek afgesloten worden, die daar bij laag water 40 voet (11 m) diep was en 400 voet (110 m) breed. Die sluis zou daar zeer moeilijk te bouwen zijn, want men zou daarvoor op 40, 50 en meer voet diepte moeten uitgraven om die sluizen op de vaste zeebodem te kunnen grondvesten. De Sint-Catherinepolder, die pas sinds 1746 ingedijkt was, zou weer met de Gauwelozekreek in verbinding gesteld worden en de nieuwe schuursluizen zouden volledig op de monding van de geul gericht staan.

Het plan Spalart blijkt moeilijk te verwezenlijken en bovendien zeer kostelijk, hetgeen eensgezind werd erkend bij het bezoek aan Slijkens door H. Pulinx, Anchemant, Tilleghem, Verhouve, Le Bailly en Odevaere. ([184])

14. Repliek van de Kamer van Koophandel van Brugge.

G.B. de Bie, greffier van de Kamer van Koophandel van Brugge, hing op 14 mei een zeer somber beeld op voor het magistraat van Brugge, van hetgeen de stad Brugge zoal te wachten stond als het sas te Slijkens zou gemaakt worden en de zeescheepvaart naar Brugge zou onderbroken worden.

Te Oostende zou er overslag van de goederen in binnenlanders moeten gebeuren, wat veel zou kosten aan tijd en geld. Daarenboven was het sas van Legillon, dat geen saskom had, alleen maar te passeren bij gelijk water, zodat hoogstens 4-5 binnenlanders in eens zouden kunnen versast worden. De sluisdrempel lag bovendien 6 voet hoger dan de bedding van de vaart. In die omstandigheden zouden de kooplieden hun goederen niet meer over Oostende en Brugge laten komen, maar over Holland en Zeeland, en die zouden daar overgeladen worden in schepen varend langs de Schelde of langs Sas van Gent. Dat zou een groot verlies betekenen voor de stad Brugge en voor de Nering van de Vrije Schippers, die geen goederen te Oostende meer zouden moeten afhalen omdat er geen meer zouden toekomen. De vijf poenen, die elke maand van Duinkerke kwamen, zouden de sluis van Legillon niet kunnen passeren en zouden naar Middelburg gaan. Bij gebrek aan schepen te Oostende zou de export van Brugse lijnwaden, fusteinen en saaien stil vallen.

de Bie gaf vervolgens een berekening van de schade die te verwachten was. Van 1 september 1752 tot 12 mei 1753 waren er langs de bouwvallige sluis te Oostende 135 grote en kleine schepen te Brugge toegekomen. Ze hadden 12.589 vaten natte en droge waren gelost. Daarvan waren verzonden: 5.356 vaten per binnenschip, 800 vaten per bargie, 3.233 vaten per wagen, terwijl 3.200 vaten voor de stad zelf bestemd waren.

Natte en droge goederen dooreen gerekend betaalden per vat fl. 3-10-0, dat is in totaal fl. 44.061-10-0. Voor transport van 5.356 vaten per binnenlander ,werd fl. 15.747-4-0 betaald. Voor 800 vaten verzonden per bargie naar Gent werd 3 gulden betaald per vat, hetzij fl. 2.400-0-0. Als de 3.200 vaten die voor Brugge bestemd waren, daar niet zouden kunnen ontvangen worden, zou men hetzij in Oostende, hetzij in Holland, voor het inklaren, de stadsrechten en de werklieden fl. 9-10-0 per vat moeten betalen, hetzij in totaal fl. 30.400-0-0. De schade opgelopen door de personen die de schepen in- en uitklaren en bevrachten, mocht op 36 gulden per schip geraamd worden, wat in totaal voor 135 schepen zou neerkomen op 4.860 gulden. Het derven van armengeld zou 780 gulden belopen. De

[184] Zie noot 147.

totale schade opgelopen door de stad Brugge zou dus samen fl. 98.248-14-0 bedragen.

Hierbij werd dus geen rekening gehouden met de schepen die voor Brugge bestemd waren en te Oostende gelost hebben, en ook niet met die schepen die door de instorting van het sas, hun bestemming verlegd hebben naar Holland of Zeeland.

Tenslotte merkte de Bie op dat er bij gebrek aan schepen in de stad geen vertier meer zou zijn. Er zouden geen schepen meer moeten hersteld worden. De bevolking zou zonder werk vallen en de stad verlaten. ([185])

15. Memorie van Spalart.

Op 15 mei had kolonel Spalart een memorie bekend gemaakt met zijn visie op de zaak, waarop onmiddellijk reactie kwam van Jeanty, de Fretière en Arnaud van Duinkerke. De Kamer van Koophandel gaf daarop een drukwerk in 't licht, vol kritiek op het plan van de Duinkerkenaars, en waaruit duidelijk bleek dat ze aan de kant van Spalart stond. ([186])

Zonder in detail, punt voor punt, op alles in te gaan, wil ik hier alleen enkele weerleggingen aanstippen, die door Spalart werden naar voren gebracht.

1) Er is plaats genoeg voor de scheepvaartsluis met saskom in het fort Sint-Filip en er zal daar niet zoveel water moeten gepompt worden als bij het bouwen van de sluis in de vaart, en bovendien zijn er geen dammen nodig.
2) Het terrein om de spuisluizen te bouwen in de monding van de Gauwelozekreek, bij de Sint-Catherinesluis, is niet zo slecht als voorgesteld. Die van Duinkerke schatten de kosten op meer dan 2,5 miljoen gulden, maar de Sint-Catherinesluis heeft in 1745 maar fl. 42.458-5-0 gekost ([187]), doch alles wat die van Duinkerke zeggen wordt in Vlaanderen geloofd! Op 31 mei schreef Spalart aan een vriend: "de Vlamingen zijn lichtgelovig en laten zich alles wijsmaken door de Duinkerkenaars. Hun beslissingen worden door de Vlamingen beter aanvaard dan de Koran door de Turken ! " ([188])
3) Dat er geen plaats zou zijn om al de materialen te stapelen is niet waar, want het is toch niet nodig dat alle materialen tegelijk moeten aanwezig zijn.
4) Waarom moeten de schuursluis en de navigatiesluis bij mekaar gebouwd worden, en op een nog grotere afstand van de havenmond, zodat de schurende werking nog geringer zal zijn dan nu het geval is ?

---

[185] Zie noot 147.

[186] Stadsbibliotheek Brugge. B 156/2.

[187] Nota: het is duidelijk dat er zelfs geen vergelijking mogelijk is tussen de te bouwen schuursluis en het klein sluisje van de Sint-Catharinapolder!!

[188] Zie noot 186.

5) De Duinkerkenaars stellen dat hun plan in zijn geheel te nemen of te laten is. Toch is het alleen van belang dat er een nieuwe navigatiesluis komt. Het risico, de huidige bouwvallige sluis verder te gebruiken, tijdens de bouw van de nieuwe, is niet zo groot als ze willen doen geloven. Ze na drie jaar versterken om verder als schuursluis te dienen is goed mogelijk. Nu een nieuwe schuursluis willen bouwen is de provincie aanzetten tot nutteloze uitgaven, want een nieuwe schuursluis zal misschien maar over honderd jaar echt nodig zijn.

16. De Brugse Kamer van Koophandel steunt het plan Spalart.

Greffier de Bie schreef, in naam van de Kamer van Koophandel van Brugge, op 18 mei ook naar de Staten van Vlaanderen. Hij was ervan op de hoogte dat de Staten een nieuwe navigatiesluis en nieuwe schuursluizen planden te bouwen in de vaart, tussen het nog bestaande ingestorte sas en de sluis van Legillon. Dat moest gebeuren tussen twee dammen, één langs de kant van de zee en één langs de kant van de vaart, waardoor de toegang voor zeeschepen naar Brugge voor vele jaren zou onmogelijk zijn.

de Bie wees ook op de mogelijke overstromingen. Hij stelde dat men nu, met het klein sas en de schuursluizen, over een opening van 64 voet beschikte, en met het groot sas erbij, over 106 voet.

Hij vroeg zich af hoe het mogelijk zou zijn al dat water te lozen, met daarbij dat van de Kale, de Mandel en de Poekebeek, langs een opening van 30 voet van de sluis van Legillon, waarvan de drempel nog 7 voet hoger lag dan van de sluizen van Slijkens. Bemerk dat de door de Bie vermelde afmetingen niet helemaal juist zijn!

De Kamer van Koophandel schaarde zich volledig achter het plan Spalart. Wat overbleef van de bestaande sluizen was nog in goede staat om de scheepvaart naar Brugge te laten doorgaan, zo heette het. Er moest een nieuwe navigatiesluis gebouwd worden in het fort Sint-Filip, die boogswijs op de vaart aan te sluiten was, bij de sluis van Legillon. Het ware best de schuursluis te scheiden van de navigatiesluis. Zoals de schuursluis door de groep Jeanty nu ontworpen was, in de vaart samen met de navigatiesluis, zou ze helemaal ondoeltreffend zijn voor het schuren van de haven, gelegen op 800 roeden (3 km) van de havenmond, waar precies de grootste hindernis ligt van de haven van Oostende. De zandbank, die zich daar sinds vele jaren had gevormd, groeide steeds verder aan in de richting van het oostershoofd. Het water van de schorren en van de Gauweloze had geen kracht genoeg meer om die bank op te ruimen omdat de schorren opgeslibd geraakten.

De Kamer was ook gewonnen voor het afdammen van de monding van de Gauwelozekreek en het bouwen van een schuursluis in de noordoosthoek van de Sint-Catherinepolder, op slechts 400 roeden (1,5 km) van de havenmond. De Sint-Catherinekreek zou met de Gauwelozekreek verbonden worden om zo een groot reservoir opperwater tot stand te brengen. Ook langs de sluis van Legillon

kon men het water uit de vaart er laten inkomen. Eens de sluis van Legillon weer gesloten, zou men de schuursluis openen en gans die massa water los laten in de geul om de zandbank te verdrijven.

In elk geval wilde de Kamer de zeescheepvaart naar Brugge behouden, zoniet zouden 650 gezinnen te Brugge hun bestaan verliezen. ([189])

17. Het derde plan Jeanty.

Op 22 mei 1753 repliceerden de Duinkerkenaars op de memorie van kolonel Spalart van de week voordien. Ze bleven hun standpunten verdedigen. Over de mogelijke onderbreking van de scheepvaart merkten ze op dat het ook gebeurd was in de jaren 1724, 1727 en 1728, omwille van de verdiepingswerken van de vaart. Toen konden er zelfs geen binnenlanders varen, maar Brugge protesteerde toen niet. Ze eindigden nogmaals met het besluit dat het ontwerp Spalart onuitvoerbaar was, dat het geheel acht jaar zou duren en minstens 6 miljoen gulden zou kosten. ([190])

Ze legden meteen op dezelfde 22 mei ook een nieuw plan voor, ondertekend door Honoré Jeanty (voor zijn vader Louis), de Fretière en Arnaud, waarbij nu voorzien werd in de bouw van een vingerling rond de nieuwe sluis, langs de kant van de Noordede ([191]), om de scheepvaart daarlangs in stand te houden. Ze beschouwden het graven van dat voorlopig kanaal met sluis en het omleiden van de Noordede, geschat op 600.000 gulden, wel als verloren geld. ([192])

Op 24 mei werd in het bisschoppelijk paleis, onder voorzitterschap van de bisschop, een belangrijke vergadering. gehouden van de geestelijkheid, samen met de afgevaardigden van het magistraat van de stad Brugge en van het magistraat van het Vrije. Vanwege het Brugs magistraat werd betoogd dat het met het magistraat van het Vrije overeengekomen was, vooraleer beslist werd iets nieuws te bouwen, eerst de bodem van de resterende grote navigatiesluis door experten te laten onderzoeken en dat resultaat vervolgens aan de principalen te laten weten opdat zij dan zouden beslissen. De vergadering werd 's anderendaags voortgezet en de geestelijkheid vroeg dat de gedeputeerden dadelijk het stortebed van de nog bestaande sluis zouden laten droogtrekken om door experten te laten visiteren. Nadien zou dan een beslissing genomen worden. ([193])

Op een nieuwe vergadering van de geestelijkheid, twee dagen later op 27 mei, werd haar de memorie van kolonel Spalart van 15 mei en het antwoord daarop van de groep Jeanty van 22 mei ter kennis gebracht. De geestelijkheid besliste

---

[189] Stadsbibliotheek Brugge. B 156/1; zie ook noot 147.

[190] Zie noten 138 en 147.

[191] Zie noot 159.

[192] Zie noten 138 en 147.

[193] A.B. Brugge, Acta Ep. B61, 1752 – 1753, f° 157v° - 159v°

bij haar ingenomen standpunt te blijven. Om latere contestatie te vermijden stelde ze voor dat er drie neutrale experten zouden aangewezen worden om het resterende sas en het terrein van het fort Sint-Filip te onderzoeken. ([194])

18. Nieuwe experten worden geraadpleegd.

Om tot een definitief besluit te komen, beslisten ook de Staten van Vlaanderen op 3 juni, drie neutrale experten aan te stellen om ter plaatse een onderzoek te doen. Ze dachten aan de hoofdingenieur de la Fon van Duinkerke, de Haan, chef - ingenieur op de grenzen van Holland, en van Doeveren, inspecteur van de zeewerken in Hollands Vlaanderen. De afspraak werd belegd op 14 juni te Oostende. ([195])

Honoré Jeanty hield ondertussen, bij brief van 6 juni aan raadspensionaris van de Staten van Vlaanderen Pycke, een vurig pleidooi om zijn plan nogmaals naar voren te schuiven. Hij wist wel dat Pycke aan zijn plan de voorkeur gaf, maar je weet maar nooit! Pycke werd trouwens door raadspensionaris van Brugge, Jan Franciscus Verhouve, ervan verdacht Oostende al te zeer genegen te zijn en samen te heulen met Jeanty. ([196])

Honoré Jeanty verklaarde in naam van zijn vader Louis, alleen het welzijn van de Staat voor ogen gehad te hebben. Met een sluis, ontworpen buiten de as van de vaart, werden alleen de particuliere belangen van de Bruggelingen gediend. Zijn vader "qui est à la veille de partir de ce monde...doit garantir son desinteressemens pour les affaires d'ici bas, et n'aspire qu'a celles du ciel". ([197])

Minister Botta Adorno kwam op 8 juni tussen bij de Staten van Vlaanderen. Ze moesten besluiten de coupure te Brugge af te werken. De werken moesten ten laatste op 1 juli hervat worden om ze nog hetzelfde seizoen te beëindigen. De betaling van 20.000 gulden intrest op het ontleende kapitaal van 500.000 gulden, moest gebeuren door op elk stuk wijn, in deze provincie verbruikt, één ecu of 2 gulden 8 stuivers te lichten. ([198])

De geplande afspraak van de drie experten te Oostende op 14 juni kon niet doorgaan. Ingenieur de la Fon van Duinkerke kon niet komen wegens ziekte. van Doeveren kon niet komen tenzij met toelating van de Staten-Generaal. De Staten van Vlaanderen stelden voor in hun plaats te vragen: de Ramsault, ingenieur en directeur van de fortificatiën en tevens gouverneur van het fort Saint-Sauveur te Rijsel, en van der Waye, dokmeester te Vlissingen. Botta Adorno liet op 3 juli aan de Staten van Vlaanderen weten dat hij van Frankrijk toelating had gekregen om advies in te winnen bij de Franse ingenieur Ramsault. Blijkbaar

---

[194] A.B.Brugge. Acta Ep B61,1752-1753, f° 160.

[195] Zie noten 138 en 147.

[196] Zie noten 138 en 147.

[197] Zie noot 147.

[198] Zie noot 147.

waren de toelatingen ook toegekomen voor de ingenieurs in Hollandse dienst de Haan en van Doeveren. Immers, de Staten van Vlaanderen stelden op 10 juli de richtlijnen op voor het onderzoek dat ze moesten doen van het overgebleven sas te Slijkens en dat zou plaats grijpen op 23 juli.

Ondertussen echter was het touwtrekken tussen de voor- en tegenstanders van het plan Jeanty blijven voortduren. Op 22 juni had het magistraat van Brugge nogmaals opdracht gegeven aan de ervaren timmerlieden en metselaars Jan Seghers, François Vynaegie en François de Smedt, het sas te Slijkens te gaan inspecteren. Dat gebeurde op 24 juni. 's Anderendaags brachten ze verslag uit over hun bezoek. Ze verklaarden dat er met het sas niets bijzonders aan de hand was! ! ([199])

De Kamer van Koophandel van Brugge hield het verder bij haar plan de zee vrij tot Brugge te laten komen.

Pensionaris Pycke was dat gedoe echt beu geworden en liet op 24 juni aan het magistraat van Brugge weten dat het hem gelijk was of de zee tot Brugge kwam of niet, of de nieuwe sluizen te Slijkens in het fort Sint-Filip kwamen of er naast in de vaart, met of zonder schuursluizen, als het maar in het voordeel was van de provincie Vlaanderen. ([200])

19 .Duistere praktijken van kolonel Spalart .

Kolonel Spalart speelde inmiddels een weinig eervolle rol. De Staten van Vlaanderen waren er achter gekomen dat er drie naamloze brieven waren toegekomen, die tweedracht gezaaid hadden tussen de steden Brugge en Gent, en waarin valse verklaringen voorkwamen aan het adres van Jeanty, Pycke,...De eerste brief was toegekomen langs de post van Brussel en was smadend en beledigend voor de Staat en zijn afgevaardigden. De tweede brief was toegekomen met de post van Antwerpen en bevatte een memorie met de verschillende ideeën over de nieuwe sluizen van Slijkens, De derde brief, van midden juni, bevatte een afschrift van een brief van Duinkerke, gericht aan personen te Brugge en te Gent, en was verzonden langs de post van die steden. De Staten van Vlaanderen hadden een onderzoek laten instellen en op 22 juni werd de drukker van deze brieven te Leuven gevonden. Het bleek dat de eerste brief hem bezorgd werd door pensionaris Claes van Leuven; de tweede en de derde brief door heer en meester Philippart, priester in het nieuw college te Leuven. (*) ([201])

Botta Adorno liet de Staten van Vlaanderen weten dat kolonel Spalart bij decreet van 7 juli werd gearresteerd, wat grote gevolgen zou hebben. Begin december

[199] Zie noot 147.

[200] Zie noot 147.

[201] Zie noot 147.

werd bekend dat de regering kolonel Spalart had verwijderd en naar Luxemburg had overgeplaatst waar het bestuur zijn diensten nodig had. ([202])

Zoals boven reeds aangehaald werd het bezoek van de experten Ramsault van Rijsel, de Haan en van Doeveren uit Holland, aan de sluizen van Slijkens gepland op 23 juli. De Staten van Vlaanderen hadden zich beraden over de richtlijnen die voor het onderzoek van de sluizen moesten gevolgd worden en hadden bevolen aan directeur der navigatie Pulinx, aan sasmeester Louis Van Roo en aan Wynsdau (Swynsdau) het sas droog te leggen en het water in de vaart zo laag mogelijk te houden. Volgens de resolutie van de Staten van Vlaanderen van 20 juli werden Amandus Fierens, abt van Sint-Andries, P. F. Pycke, raadspensionaris van Gent, Robert 0'Donnoghue de Gueldorp, raadspensionaris van Brugge, Joseph Adriaan Le Bailly d'Inghem, burgemeester van het Vrije, afgevaardigd voor het bezoek aan Slijkens. Ze moesten zich samen treffen met de experten te Oostende op 22 juli 's avonds. ([203]) Op de bijeenkomst kreeg iedereen inzage van al de stukken die sinds maart in verband met de sluizen waren opgesteld geworden: de diverse plannen, de memories, de bezwaren en de antwoorden daarop. Ze moesten de ingenieurs vragen stellen en hun antwoorden daarop vernemen. Ze moesten hun ook het plan van een klein kanaal of vingerling tonen om de navigatie te behouden tijdens de uitvoering van het plan Jeanty. ([204])

Op 23 juli 's morgens vroeg gingen ze naar het overgebleven sas van navigatie van Slijkens, dan naar het sas van Legillon, vervolgens naar de parapetten van het fort Sint-Filip en tenslotte naar het Kraainest. 's Namiddags kwamen ze terug naar het voornoemd groot sas. Ze bekeken er het plan van Jeanty voor de vingerling en zetten het uit op het terrein. Ze kwamen dan bijeen in het huis van sasmeester Van Roo en bekeken daar het model van de oplossing die Wynsdau had voorgesteld.

Alhoewel ze elkaar niet verstonden (de enen spraken en verstonden alleen Frans, de anderen alleen Nederlands), toch waren ze eensgezind om het plan Wynsdau af te keuren aangezien het sas te bouwvallig was. Het plan Spalart was zeer

(*) Deze persoon was ongetwijfeld een nauwe verwant van kolonel Spalart, wiens echtgenote de naam Philippart droeg.

Zie: VIGNERON, Michel. Un ingénieur militaire athois peu connu: Jacques Robert Spalart (1704-1769), in Cercle Royal d'Histoire et d'Archéologie d'Ath, septembre 1994. Vol. 7- 28e année –n° 161.

[202] Zie noot 147.

[203] Zie noot 147.

[204] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Bundel 10.805.

kostelijk en zeer moeilijk uit te voeren, zowel wegens het groot grondverzet als wegens het malen van het water. Grote hinderpalen waren de kleine terreinoppervlakte, het maken van de doorsteek door de landtong van het Kraainest en de opslibbing van die toegang tot de navigatiesluis.

's Anderendaags 24 juli kwamen allen nog eens terug naar Slijkens. Ze oordeelden dat het bestaande sas nog wel enkele jaren kon meegaan, maar het kon niet als schuursluis gebruikt worden zoals Spalart had beweerd. In elk geval moest er een nieuw sas komen.

Ze stelden voor, dit jaar nog, aan het begin van het nieuw te graven kanaal of vingerling van 250 roeden (960 m) lengte, een stenen hoofd te maken om, in geval van nood, schotbalken te kunnen plaatsen en te zorgen dat men erin twee vloeddeuren zou kunnen ophangen. Voor 80.000 gulden kon dat werk uitgevoerd worden. ([205])

20. Het. verslag van ingenieur Ramsault.

Twee dagen later, op 25 juli, legde Ramsault zijn verslag neer te Oostende. Hij maakte de volgende bedenkingen over zijn bezoek.

1) Over de bestaande sluis.

Er waren drie opwellingen in de bedding, maar instorting was niet te vrezen binnen 4 of 5 jaar. Hij had geen putten gezien aan de in- of de uitgang van de sluis. De sluismuren en –deuren waren in goede staat, doch de sluis was niet stevig genoeg gebouwd. Het schuren mocht alleen gebeuren bij gelijk water, dus zonder waterval.

Over het project Wynsdau 4 deuren in de sluis te hangen, twee aan de zeekant en twee aan de vaartkant, daartoe achtte hij de zijmuren niet sterk genoeg.

2) Over het plan Spalart.

Een navigatiesluis bouwen in het fort Sint-Filip, zonder schuursluis, was een mooi plan, maar zeer moeilijk om uit te voeren bij gebrek aan plaats, zowel om de uitgegraven aarde te leggen als om de nodige materialen te stapelen. Die plaats was zeer dicht bij veel water en de uitvoering zou zeer hoge kosten vergen.

De overblijvende sluis kon niet als schuursluis gebruikt worden omdat ze geen stortebed heeft. Het zou trouwens beter zijn dat de schuursluis en de navigatiesluis niet gescheiden worden, maar dat beide één geheel vormen. De instorting was niet te wijten aan het samengaan van beide sluizen, maar aan de flauwe constructie. Het is volkomen veilig beide sluizen bij elkaar te bouwen en men kan een volledige stevigheid ervan verzekeren voor een groot aantal eeuwen.

---

[205] zie noot 147.

De raming van het plan Spalart was niet mogelijk omdat er geen profielen beschikbaar waren en ook geen bestek van al hetgeen in acht moest genomen worden tijdens het bouwen.

Na onderzoek ter plaatse kon er geen spraak meer zijn van het plan Spalart. Het is echter wel mogelijk dat men in een verre toekomst een schuursluis zal moeten bouwen in de Sint-Catherinepolder op 700 vadem (1344 m) van de havenmonding.

3) Over het plan Jeanty.

Het is een goed overwogen plan en het getuigt van een lange ervaring ter zake.

Tijdens de uitvoering van de werken aan de nieuwe sluizen (navigatiesluis en schuursluis bij elkaar) zou men wel een klein kanaal moeten graven langs de noordkant vanaf de overblijvende sluis tot een weinig voorbij de sluis van Legillon, aan het begin voorzien van een kleine sluis met drempel. Als dat kanaal maar 30 voet bodembreedte heeft en schuine bermen naar verhouding van de diepte, worden de kosten geraamd op 64.000 Franse pond, de bouw van de kleine sluis niet meegerekend. Om dat kanaal nadien weer op te vullen mag men op de helft van de aanlegkosten rekenen.

4) Over het plan Pulinx.

Het is gevaarlijk om uit te voeren. Het impliceert het graven van twee kanalen in plaats van één. Het zal dus grotere uitgaven vergen en meer onderhoudskosten.

Het besluit van Ramsault was dat het plan Jeanty het enige goede was.

21. Het verslag van ingenieur van Doeveren.

Ook F. van Doeveren legde op 25 juli te Oostende zijn verslag neer. Het is best mogelijk dat hij het opgesteld had in samenspraak met zijn collega de Haan, van wie ik geen verslag heb teruggevonden. Hier volgen de besluiten.

1) Over de bestaande sluis.

Hij noteerde drie sterke opwellingen doorheen de bodem van de sluis; de sluisdorpels waren opgevreten door de paalwormen. De sluis kon nog wel gebruikt worden, maar men kon er niet meer op betrouwen. De zijmuren en de deuren waren in orde. Het schuren zou alleen mogen gebeuren bij gelijk water.

Over het plan Wynsdau meende hij dat het meer kwaad kon doen dan goed.

2) Over het plan Spalart.

Hij vond dat er op het terrein van het fort Sint-Filip geen plaatsgebrek was. De grote moeilijkheid zou bestaan in het maken van een doorvaart doorheen het landhoofd Kraainest, en die te onderhouden zonder schuursluis naast de navigatiesluis. De nog bestaande sluis als schuursluis gebruiken achtte hij niet mogelijk.

Als aangenomen wordt dat de havengeul alleen door de schuring van de Gauwelozekreek open te houden is, toch zullen er schuursluizen nodig zijn om de toegang tot de navigatiesluis open te houden.

Als de grondvesten stevig genoeg zijn bestaat er geen gevaar voor instorting als de schuursluis en de navigatiesluis samen bij elkaar gebouwd worden. Dat wordt bewezen door de toestand te Hellevoetsluis en te Sas van Gent.

De kosten van het plan Spalart waren onmogelijk te ramen omdat het een zeer moeilijk terrein is.

Hij ried het plan Spalart af.

3) Over het plan Jeanty.

Hij vond dat plan zeer goed uitvoerbaar. De grotere afstand van de schuursluizen tot de havenmond dan bij het plan Spalart, was volgens hem niet zo erg. De schuursluis zou de geul vanaf het navigatiesas tot aan de monding van de Gauweloze op diepte houden. De rest van de havengeul zou dan op diepte gehouden worden door het water van de Gauwelozekreek. Mocht de boezem van de Gauwelozekreek dichtslibben, dan zouden andere terreinen moeten geïnundeerd worden.

Als het project Jeanty goed uitgevoerd wordt is er geen gevaar voor instorting. Dat plan is het meest aannemelijk van alle.

Het graven van een zijkanaal of vingerling is gewenst als de voordelen van het behoud van de scheepvaart opwegen tegen de nadelen van de bijkomende uitgaven. Het laatste project voor de vingerling voorzag een lengte van 500 vadem (960 m) i.p.v. 700 vadem (1344 m), op een bodembreedte van 30 voet (8,23 m).

Om het land tegen overstroming te vrijwaren zou men in het begin van de vingerling twee stenen hoofden maken met dezelfde doorvaartopening als de sluis van het overgebleven sas om, in geval van nood, twee rijen schotbalken te kunnen aanbrengen om het zeewater daar te keren. Door de twee hoofden wat langer te maken, zou men twee vloeddeuren daarin kunnen ophangen en het deel van het sas, tussen het overgebleven sas en het te bouwen sluishoofd, gebruiken als saskom. De kosten voor dat zijkanaal schatte hij op hoogstens 100.000 gulden.

4) Over het plan Pulinx.

Hij achtte dat plan nog beter uitvoerbaar dan het plan Spalart. Het zou ook minder kosten. Hij meende toch dat het nieuw sas bouwen op de grondvesten van het oude zeer gevaarlijk zou zijn. ([206])

Kolonel Spalart ageerde verder van uit Brussel en op 28 juli liet hij aan het magistraat van Brugge weten dat er nu voldoening gegeven werd aan de grillen van zekere Vlamingen. Men zal te Slijkens prachtige sluizen bouwen, zo schreef hij, maar men zal zich in Vlaanderen nog lange tijd die uitgaven herinneren. Een goede 100.000 gulden zullen weggegooid worden in nutteloze werken. Als alles

[206] Zie noot 147.

voltooid zal zijn, zal men dan de zee nog moeten afdammen om de grondvesten van de oude sluis op te ruimen. ([207])

22. Het graven van de Vingerling.

De Staten van Vlaanderen stonden op 1 augustus toe de vingerling aan te leggen. Valentijn de Stappens, burgemeester van het Vrije, werd aangesteld als commissaris van de werken. Directeur der navigatie Hendrik Pulinx werd gelast met de bouw van het Vingerlingsas volgens zijn plan dat werd onderworpen aan de goedkeuring van de experten Ramsault en van Doeveren. Volgens de rekening afgesloten in februari 1756 bedroegen de totale kosten van de Vingerling fl. 141.233-17-03. ([208])

Tijdens de bouw van het Vingerlingsas konden de binnenlanders verder gebruik maken van het sas van Legillon. Daarbij moest, volgens de Kamer van Koophandel van Brugge, wel rekening gehouden worden met het volgende:

1) het sas van Legillon diende uitsluitend voor de waterlozing; bij gelijk water konden slechts 2-3 binnenlanders versast worden; als het getij echter niet het waterpeil van de vaart bereikte, kon er helemaal niet versast worden;
2) in afwachting moesten de schepen in de Gauwelozekreek voor anker gaan; als het ogenblik aangebroken was om te versassen, lichtten ze echter alle tegelijk het anker en het was dan een gevecht om het eerst door het sas te komen, want de tijd was beperkt;
3) niet één kapitein van een groot schip wil lossen in de Gauwelozekreek, zoals onlangs nog gebleken was voor de schepen geladen met balken voor de zaagmolens, tenzij hun een garant voor ongeval werd aangeboden en bovendien aan de kapiteins een premie werd verzekerd;
4) het tijdsverlies te Oostende zal de kapiteins aanzetten om naar Zeeland te varen.

23. Het betalingsplan voor de nieuwe sluizen van Slijkens.

Op 4 september 1753 vernam de landvoogd Karel van Lotharingen te Brussel dat keizerin Maria Theresia al op 1 mei beslist had een som van 1.300.000 gulden te lenen voor de volledige nieuwbouw van de sluizen te Slijkens. Ze gaf nu de Staten van Vlaanderen de toelating deze som te lichten over een periode van drie jaar, de tijd dat de werken zouden duren, naar gelang ze dat geld zouden nodig hebben. Het leningsplan zag er als volgt uit: 500.000 gulden te lichten op 1 januari 1754 tegen 4%; dat maakt 20.000 gulden te betalen op 1 januari 1755; nog 500.000 gulden te lichten op 1 januari 1755 tegen 4% , zodat 40.000 gulden te betalen zijn op 1 januari 1756; tenslotte nog 300.000 gulden lichten op 1 ja-

[207] Zie noot 147.

[208] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Nr. 10.650

nuari 1756 tegen 4%, zodat 52.000 gulden intrest te betalen zijn op 1 januari 1757. Van toen af moesten de jaarlijkse terugbetalingen volgen van het kapitaal en de intrest te beginnen met 1 januari 1758 en eindigend op 1 januari 1777, ieder jaar 1/20e van het kapitaal en de intresten..De Staten van Vlaanderen betuigden hun instemming met dit betalingsplan op 26 september. ([209])

Dat geld moest samengebracht worden door de kasselrijen, de steden en de ambachten van de provincie Vlaanderen volgens het gewoon transport van 1631. Het leeuwenaandeel daarin kwam van de stad Gent: 1.050.000 gulden. ([210]) De stad Brugge kwam maar tussen voor fl. 104.074-11-09. ([211])

Het jaar 1754 was het jaar waarin de werken aan de nieuwe sluizen werden aangevat. Ze zouden niet 3 jaar, maar nagenoeg 4½ jaar duren. De verscheidene besturen wisten nu wel welke som ze moesten opbrengen, maar dat betekende nog niet dat het geld op tafel lag. Herhaaldelijk was er geld tekort om de aannemers op tijd te betalen zodat die riskeerden bankroet te gaan.

Op 27 maart 1754 konden de Staten van Vlaanderen aan Karel van Lotharingen laten weten dat de werken begonnen waren, met het maken van de 4 hoofden van de twee dammen, die in de vaart moesten gelegd worden, om de bouwput van de sluis te omgeven. Men was ermee begonnen op 22 maart. ([212])

De grote scheepvaart zou stil gelegd worden van 1 april tot 15-20 april. ([213]) Op 26 april lieten de Staten van Vlaanderen aan de landvoogd weten dat de scheepvaart vanaf 1 mei zou kunnen gebeuren langs het nieuw omleidingskanaal of vingerling. De twee dammen waren gelegd en het water tussen beide was al uitgemalen. Het uitdelven was al zover gevorderd dat men op 18 of 20 mei de eerste palen en paalplanken zou kunnen inheien als men geld kreeg. ([214])

Op 30 mei was het al zover gekomen dat al het geld dat beschikbaar was, opgebruikt was. De Staten van Vlaanderen lieten aan het magistraat van Brugge weten dat er vers geld moest komen, zoniet zouden de werken stil gelegd worden ([215])

Ondertussen had men al gedacht hier en daar wat weg te snoeien van het plan Jeanty van 26 maart 1753. Zonder dat plan in zijn essentie te verminken werden door Ignace Malfeson de saskom en de zijmuren wat ingekort en 4 paar sasdeuren afgeschaft. ([216])

---

[209] zie noot 1.

[210] Zie noot 147.

[211] Zie noot 1.

[212] BOWENS Jacobus, o.c. deel 2, p.129.

[213] zie noot 147.

[214] Zie noot 147.

[215] Zie noot 147.

[216] Zie noot 159.

24. Het plan Jeanty - Malfeson.

Dat plan veranderde in feite niets aan de stevigheid van de constructie zoals die voorzien was in het oorspronkelijk plan Jeanty. De openingen van de sluizen en van de aquaducten bleven dezelfde. De lengte van het benedensluishoofd werd wel teruggebracht van 250 op 170 voet (47 m). De lengte van het bovensluishoofd bleef 160 voet (44 m). In het benedensluishoofd werd het aantal deuren met 4 paar verminderd: 2 paar in de grote navigatiesluis en telkens één paar in de schuursluis en in de kleine navigatiesluis. Voorts werd de lengte van de saskom verminderd van 350 tot 300 voet (82 m) en de breedte van 150 tot 120 voet (33 m).

Op welk peil werd de drempel van die sluis gelegd? Dat peil werd bepaald in functie van de waterdiepte waarover men steeds moest beschikken in de vaart voor de scheepvaart. Deze diepte werd bepaald op 17 voet of 4,66 m. Dat peil komt overeen, zoals later door de diensten van Bruggen en Wegen werd bepaald, op 4,05 m (Z) (*), zodat de drempel derhalve 0,61m onder het nulpunt zou liggen. Volgens een plan van 1 maart 1881 van de Dienst Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken (A.R.A. Brussel. Ministerie Openbare Werken. Waterwegen, nr. 244) ligt de drempel van de sluizen van Slijkens op –0,66 m (ZS) met de "cote de 18 pieds". Het verschil is waarschijnlijk te zoeken in de onduidelijkheid die kan ontstaan zijn door het niet opgeven van welke soort voeten werd gemeten: Franse, Brugse, Gentse, Engelse, Brabantse,...?

Op 12 juni 1754 werden op het stadhuis van Gent de instructies opgesteld voor de afgevaardigden Pierre François Pycke en Robert O'Donnoghue, die op 14 juni op de jointe in Brussel moesten gaan onderhandelen over de nodige fondsen om de werken te Slijkens te kunnen voortzetten. ([217]) Deze bijeenkomst had plaats onder het voorzitterschap vangraaf Karl von Cobenzl (**), eerste minister van Hare Majesteit bij het Gouvernement - Generaal van de Zuidelijke Nederlanden. ([218]) Op die vergadering waren verder nog aanwezig: Patrick Mac Neny (***), Denis de Cazier (****), Heinrich Crumpipen, Nobili, Keerle, hoogpointer van de kasselrij Oudenaarde, Bisschop, pensionaris van Kortrijk, luitenant-kolonel de Laing, Hendrik Pulinx, directeur van de navigatie, Lanczweert van Oostende, Wynsdau, meester- timmerman, en Gilliot, landmeter.

(*) Z is het nulpunt van Bruggen en Wegen; het is het gemiddeld peil van laag water springtij te Oostende.

[217] Zie noot 147.

[218] Zie noot 147.

(**) Karl Philipp Johann, graaf von Cobenzl, °Ljubljane (Laibach) 21.07.1712 - +Brussel 27.01.1770, van hoge Oostenrijkse adel. Op 19.05.1753 benoemd als gevolmachtigd - minister van keizerin Maria Theresia in de Zuidelijke Nederlanden en gouverneur-generaal a.i. bij de afwezigheid van Karel van Lotharingen. Streefde als aanhanger van het verlicht despotisme, naar bestuurlijke centralisatie in de Staat en naar beperking van de macht van de Kerk. Hij liet de haven van Oostende verder uitbouwen.

(***) Patrick François Mac Neny, °Brussel 24.12.1716- + id. 01.01.1784; in 1738 secretaris van de Geheime Raad; tijdens de Franse bezetting uitgeweken naar Antwerpen en naar Aken (vrede van Aken 18.10.1748); in 1750 raadsheer van de opperste Raad te Wenen; in 1752 terug te Brussel, werd hij in 1753 benoemd tot tresorier- generaal van de Raad van Financiën; in 1759 voorzitter van de Geheime Raad. Voorstander van het verlicht despotisme en van de afschaffing van de Jezuïeten.

(****) Denis Benoît Joseph, baron de Cazier, °Doornik 21.03.1718- +Brussel 10.04.1791; in 1743 auditeur van de Rekenkamer; in 1745 raadsheer van de Rekenkamer; in 1750 raadsheer van de Raad van Financiën; in 1754 raadsheer van de Hoge Raad te Wenen; in 1757 voorzitter van de Rekenkamer; in 1759 voorzitter van de Raad van Financiën; neemt in 1787 onder Jozef II ontslag.

Men wilde daar o.m. van de experten vernemen of de verminderingen, voorgesteld van, het eerst goedgekeurd plan van 26 maart 1753, schadelijk zouden kunnen zijn voor de stevigheid van de nieuw te bouwen sluis. Er werd beslist het oorspronkelijk plan van Jeanty (van 26 maart) uit te voeren met de verminderingen er aan toegebracht. De kasselrijen moesten wel zo vlug mogelijk met geld over de brug komen. De regering zou ondertussen 100.000 gulden voorschot verlenen. ([219])

25. De bouw van de nieuwe sluizen te Slijkens.

Het verwezenlijken van zo een groots werk was in die tijd een omslachtige onderneming. De materialen konden zo maar niet van vandaag op morgen aangevoerd worden. Er moest dus voldoende plaats zijn om stenen, hout, kalk,... te stapelen. De werklieden en stielmannen konden niet elke dag naar huis gaan en moesten daar ter plaatse blijven en overnachten in barakken. Veel kramen stonden opgesteld op de dijk van de Vingerling waar de zoetelaars hun waren te koop aanboden, o.m. eten en drank.

Twee steenbakkerijen, opgericht door de Staten van Vlaanderen, de ene tussen de zaagmolens en het fort Sint-Filip, de andere wat verderop tussen de vaart en de Noordede, waren al in het begin van 1754 actief en bakten de stenen ter

[219] Zie noot 147.

plaatse in een vijftientalovens. Het hout lag gestapeld op de werf tussen de vaart en de Vingerling. Daar was ook een smidse met verblijf voor de smeden en een grote paardenstalling, waar de talrijke paarden ondergebracht konden worden, die dienden voor het vervoer en voor de watermolens die, dag en nacht, alle dagen, moesten in werking blijven. De directeurs van de werken verbleven daar ook in een keet dicht bij de bouwput.

Bij de twee dammen stonden er op de vaartdijken drie magazijnen van elk ca. 50 meter lengte om de kalk en vette aarde in onder te brengen. Tussen de zaagmolens en het fort Sint-Filip hadden we verder nog het magazijn voor de kruiwagens met het verblijf van de toezichter, het verblijf van de timmerlieden, het verblijf van de dragonders en dat van de steenbakkers. Kortom, gans die werf vormde een gemeenschap op zichzelf. De eerste paal werd ingeheid op 6 juli en de eerste steen werd gelegd door de gedeputeerden van de Staten van Vlaanderen op 20 augustus 1754. ([220])

De werken aan de nieuwe sluizen vorderden traag maar gestaag in de jaren 1755,1756,1757 tot in 1758, toen ze werden voltooid. Hierbij zij wel opgemerkt dat er in de wintermaanden van november tot april weinig of niet werd gewerkt. In juli 1757 werden de voorbereidende maatregelen getroffen om de grote sluisdeuren in het sas op te hangen. ([221])

Sasmeester Louis Van Roo zou de voltooiing van het groots werk niet meer mogen meemaken, hij overleed op 14 oktober 1757. ([222])

Zijn weduwe mocht vanwege de Staten van Vlaanderen de functie van haar man nog voor 6-8 weken voortzetten met assistentie van Cornelis Lievens. Deze laatste vroeg de plaats van sasmeester aan. Hij betoogde dat hij het oude sas goed kende omdat hij er al 14 jaar aan gewerkt had en dat het nieuwe sas nog in geen jaar zou klaar zijn. ([223]) Hij dacht waarschijnlijk, nu hij toch al een voet in huis had, zich maar onmiddellijk kandidaat te stellen, nog vooraleer het nieuwe sas eigenlijk moest bediend worden.

In het vooruitzicht dat de nieuwe sluizen eerstdaags gingen geopend worden, deden de Staten van Vlaanderen op 4 juni 1758, een reeks voorstellen aan de Watering van Blankenberge in verband met de sluis en het kanaal van de Vingerling die, eens de nieuwe sluizen in gebruik, van geen nut meer zouden zijn. De voorstellen kwamen hierop neer dat de Provincie de Vingerlingsluis zou overmaken aan de Watering, en op de plaats, waar de Vingerling in verbinding stond met de vaart naar Brugge, een dijk zou leggen met een rijweg er over. Zo zou, bij het openen van de Vingerlingsluis, het zeewater belet worden in de vaart te komen.

---

[220] Zie noot 212

[221] Zie noot 137.

[222] Zie noot 137.

[223] Zie noot 137.

Er zou ook een korte doorsteek gemaakt worden van de Vingerling naar de Noordede, die daar heel dichtbij liep. Het was hierbij de bedoeling de Watering van Blankenberge van een nieuwe afwateringssluis te voorzien, daar de oude Noordedesluis en de arm die er naartoe liep sterk aangeslibt waren. Deze laatste zouden alleen nog gebruikt worden in geval van nood.

Daartegenover werden aan de Watering allerlei verplichtingen opgelegd: de Watering moest de sluis en het kanaal onderhouden; ze had de beschikking over de dijken van dat kanaal, zowel tot profijt als tot last; ze moest over de sluis een brug leggen om doorgang te verlenen aan voertuigen; ze moest betalen voor lozing van haar water, maar vooral, ze moest de zuiddijk van de vaart ter hoogte van het fort Sint-Filip, waartegen de geloosde wateren zouden opstoten, onderhouden, nadat de Provincie die berm eerst in behoorlijke staat zou gebracht hebben. ([224])

De Watering van Blankenberge liet onmiddellijk weten dat ze al die opgelegde lasten niet kon dragen. Ze wilde wel 600 gulden per jaar betalen voor lozing van haar water langs de Vingerlingsluis, als de Provincie de sluis en de dijken zou onderhouden. ([225])

In oktober 1758 werden de laatste werkzaamheden uitgevoerd om de nieuwe sluizen open te stellen voor de scheepvaart, onder toezicht van Hendrik Pulinx, Cornelis Lievens, Jan Baptist Malstaf en Jan Baptist Liebaert. Het inspectieverslag van 7 oktober vermeldde dat de dam langs de kant van de vaart voor 2/3 was weggegraven en dat daar 30 man aan 't werk waren. Het opruimen van de zeedam was voor de helft gedaan. De zeedam nevens het oude sas van navigatie was voor 1/3 geweerd en daar waren 50 man aan 't werk. De vaartdijk aan de kant van het fort Sint-Filip, tussen de laatst vermelde dam en het nieuw sas was voor 2/3 afgewerkt, zowel in aardewerk als in rijswerk. ([226])

De kooplieden van Brugge drongen bij het magistraat van hun stad aan opdat er meer spoed achter de werken zou gezet worden omdat er schepen in Oostende lagen te wachten om op te varen. ([227])

Eindelijk, op 18 november 1758, was het zover. Het sas werd geopend om 16 uur en het eerste schip voer erdoor: een driemast fluitschip geladen met hout voor de zaagmolens. ([228])

Alleen bleven nog enige maatregelen te treffen en enkele aanpassingen door te voeren teneinde de sluis optimaal te laten werken.

---

[224] Zie noot 137.

[225] Zie noot 137.

[226] Zie noot 147.

[227] Zie noot 147.

[228] BOWENS Jacobus, o.c. deel 2, p.132.

Voor de constructie van dat kunstwerk werden 18.000 palen ingeheid van 12 tot 40 voet lengte en 6.000 paalplanken van 10 tot 12 voet lang. Het volume metselwerk bedroeg 1.954.931 kubieke voet of nagenoeg 40.346 kubieke meter. Daarbij kwam nog voor 104.843 kubieke voet of 2.164 kubieke meter arduinsteenbekleding. De totale kostprijs bedroeg fl. 1.755.059- 09-11. Dat alles volgens de originele rekeningen van de provincie Vlaanderen ([229])

Op 25 mei 1759 werd door de Staten van Vlaanderen een reglement opgesteld met de rechten en de plichten van de sasmeester. ([230])

Bijeen visitatie van de zeewerken op 30 mei 1759 uitgevoerd, werd vastgesteld dat er een paalwerk moest gemaakt worden om de sluis langs de zeekant te beschermen. ([231]) Bij een visitatie op 4 augustus 1762 kwam men tot het besluit dat er nu ook langs de kant van de vaart, aan de noordzijde, vier triangels nodig waren om de schepen aan vast te leggen die werden versast en nog niet verder mochten doorvaren. ([232])

Het bleek dat aannemer Joseph van Ockerhout in gebreke was gebleven met de afbraak en de opruiming van de oude sluis. H. Pulinx zelf zou nu werkvolk moeten aanstellen om de klus te klaren. ([233]) De steenbrokken zouden dan aangewend worden om wegen te verharden. Die opruiming blijkt trouwens geen gemakkelijke taak te zijn geweest. Al in februari 1757 had Jan Laveyne, meester - timmerman, die één van de aannemers was bij de bouw van het nieuw sas, een voorstel gedaan om het oude sas af te breken tot op de bedding, zonder zeedam te leggen, tegen 18.000 gulden Vlaams courant geld. ([234]) Is hij er aan begonnen? In elk geval heeft hij zijn werk niet voltooid, vermits er twee jaar later opnieuw moeilijkheden waren met een andere aannemer. Het ziet er zelfs naar uit dat die resten nimmer volledig opgeruimd werden.

Immers, op 19 september 1784, vanaf 8 ½ uur 's morgens, werd de haven van Oostende grondig geïnspecteerd door Hendrik Pulinx, directeur van de provinciale werken in het departement Brugge, door Brismaille, officiaal van de provinciale werken in het departement Gent, door Constantin Clays, schepen van de stad Oostende, door kapitein Frans La Grande, havenmeester van Oostende, door de kapiteins Thomas de Roo en Pieter Weytens, ervaren zeevaarders en loodsen van de haven van Oostende. Ze stelden o.m. vast dat er aan het oude sas van Slijkens, tegenaan de houten kaai, sinds 6-7 maanden een

[229] S.A. Brugge. Kaarten en plannen nr. 72.

[230] Zie noot 137.

[231] Zie noot 137.

[232] Zie noot 137.

[233] Zie noot 137.

[234] Zie noot 147.

vletschip (*) gezonken lag van Jan Verdonck uit Slijkens. ([235]) Het schip was daar gezonken, wellicht door de aanwezigheid van nog resterende palen van de oude sluis. De experten immers hadden vastgesteld dat de funderingen daar enige hinder vertoonden van ¼ tot ¾ voet hoogte over de breedte van het vaarwater van 70-80 voet. Maar, zo meenden ze, als de schepen een loods aan boord hebben is dat niet gevaarlijk. Het vletschip moest zo vlug mogelijk opgeruimd worden. ([236])

Tegen 9 november 1784 was dat in orde. ([237])

Alles schijnt erop te wijzen dat men die oude grondvesten zo maar heeft laten liggen in afwachting dat de houten palen met de tijd zouden wegrotten en vanzelf weggespoeld worden.

Rond 1900, bij de bouw van de nieuwe voorhavenbrug, konden de grondvesten van de oude sluis van Slijkens nog waargenomen worden. ([238])

De werken aan de grondvesten van de brugpijlers en van de bruggenhoofden begonnen op 22 maart 1899. Alles werd gegrondvest op caissons. Om deze veilig te kunnen laten afzinken moesten eerst alle eventuele hindernissen weggenomen worden. Na het wegbaggeren van het bodemslib vond men daar, op de plaats van de centrale pijler en van de pijler langs de zuidkant ervan, de resten van de oude bedding van de eerste sluizen van Slijkens. Met springstof werd het oude metselwerk opgeblazen en door baggeren zo diep mogelijk verwijderd om de werken te kunnen verder zetten. ([239])

Raymond Vancraeynest

(*) een vletschip is een klein platboomd vaartuig, breed in 't midden, met overhangend stomp voorschip.

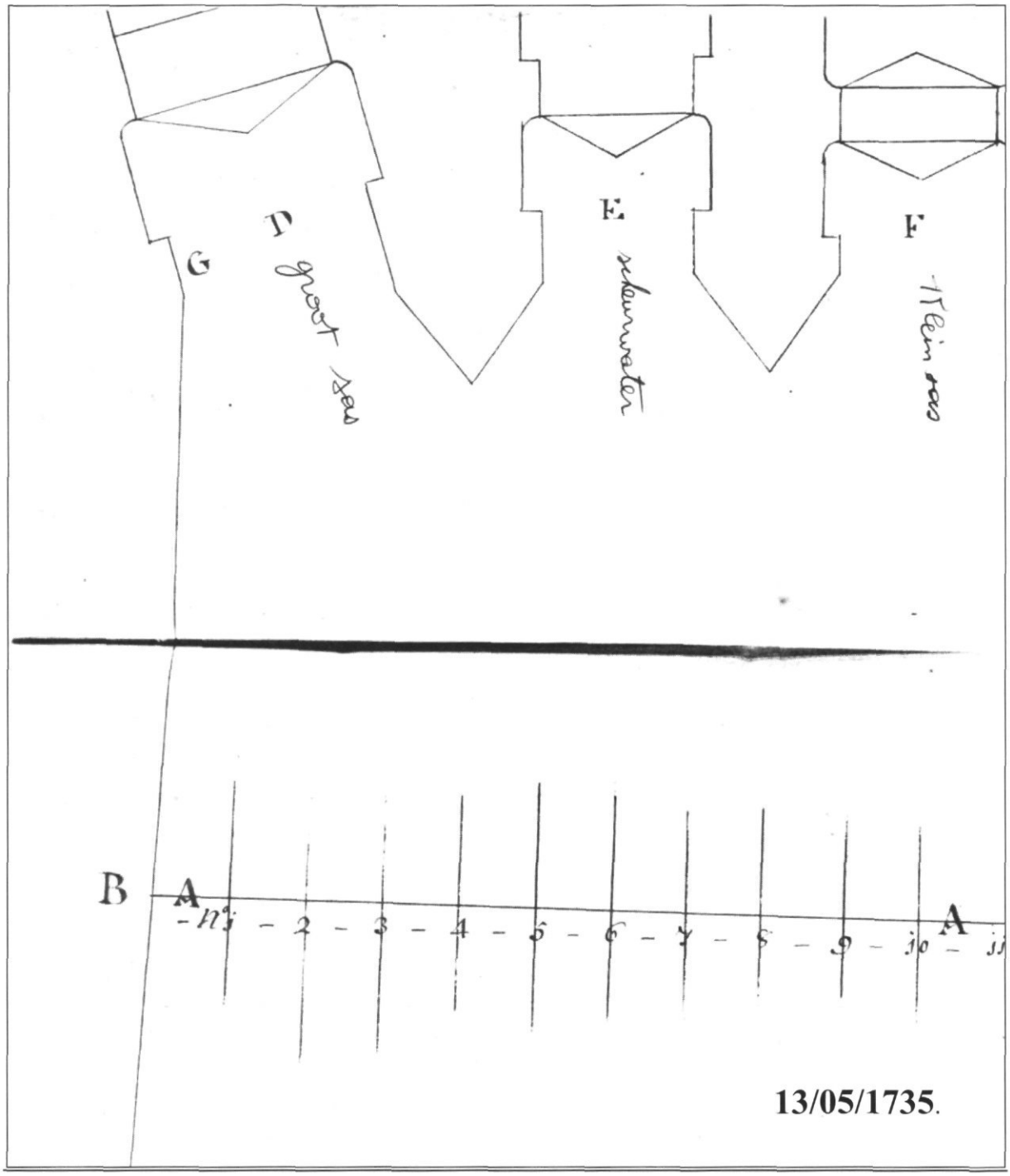
[235] R.A. Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 550, f° 76

[236] R.A. Gent. Ibid., f° 59v°.

[237] R.A. Gent. Ibid., f° 167v°

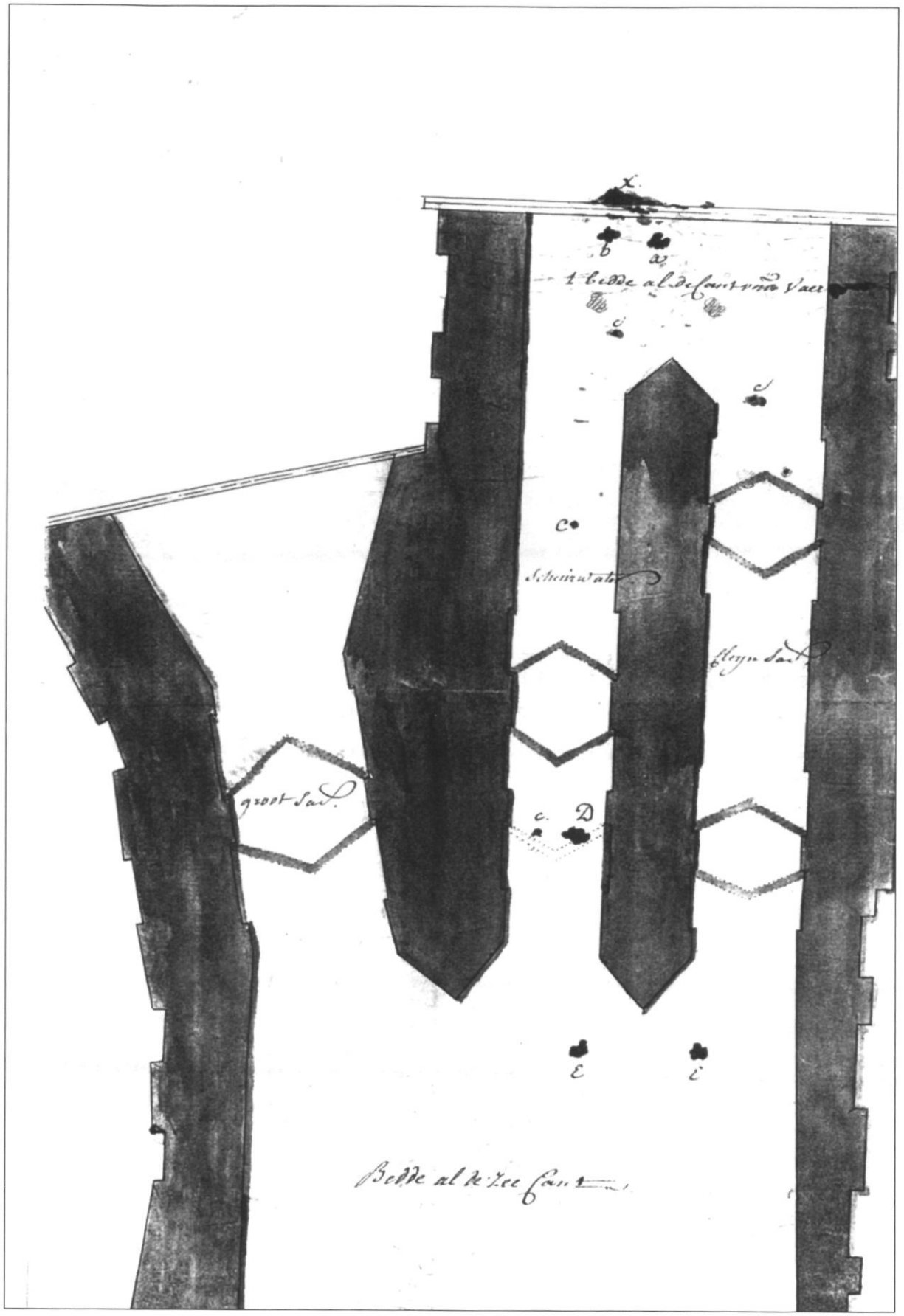
[238] Rapport sur l'Administration et la Situation des affaires de la ville d'Ostende. 1900.

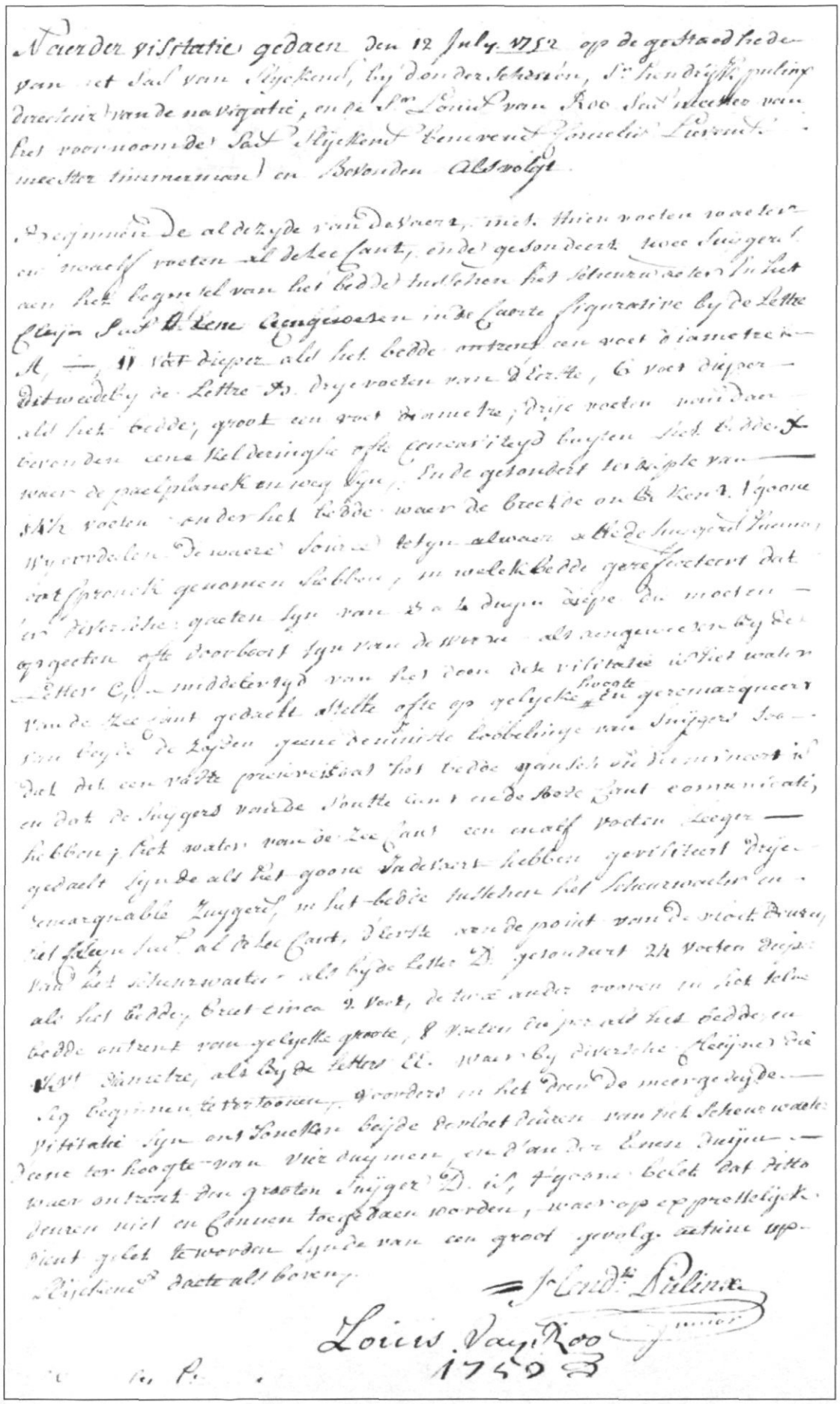
[239] CADOLA M.A. Les nouvelles installations maritimes du port d'Ostende. Annales des Travaux publics de Belgique. Nouvelle série, tome VI, 1901, p. 41 – 91.



S.A.Brugge. nr. 69 Sas van Slijkens, pf. II, 1725 – 1750 nr. 219

Brief van sasmeester Joseph Olleviers aan het magistraat van Brugge dd. 13/05/1735 met bijlagen.
Plattegrond van het sluizencomplex met de plaats van de metingen.
Stortebed van B tot C langs de lijn AA iets meer dan 11 roeden, ieder van 14 voeten.
B is de noordkant, C de zuidkant
AA is het einde van het stortebed waar de paalplanken zijn geslagen.


groot Sas
D
E
e



Naerder visitatie gedaen den 12 July 1752 op de gestraedt heden van het Sas van Slijkens, by d'ondergeschreven, Sr Leendert Pulinx Directeur van de navigatie, en de Sr Louis van Roo Sas inlaetter van het voornoemde Sas Slijkens Benevens Cornelis Leerent meester timmerman en Bastiaen Altvolgt.

Bevonden de alderzijde van de Sluys, met thien voeten zoeter en vijftien voeten Zeewaterdiepte, ende gesonderd twee Schuyven aen het begin tel van het bedde tusschen het Schenkwater in het Sluys Sas d'Eene Cingelaten in de Caerte figurative by de Letter A — 11 Voet dieper als het bedde ontrent een voet d'iameter — Dit wedeby de Letter B. drye voeten vant d'eerste, 6 voet dieper — als het bedde, groot een voet d'iameter, drije voeten meer daer — beneden eene Veldeninge ofte Concaviteyt buyten het bedde — waer de gaelplanck en roey Sijn. Ende gestondert ter zijde van — Six voeten onder het bedde waer de Cracke en de Kent Sijnde — Wy overdeden de waere Soirce tot Sijn alwaer 2 bedde Schuyven Sinken — sijn gevonden genomen hebben, in welcke bedde gevisiteert dat — en Defectieuse gaeten Sijn van 2 a 3 duym diepe en maeten — opgeeten ofte doorboort Sijn van de Worm als aengewesen by de — Letter C. — middertijd van het doen der visitatie is het water — van de Zeegaet gedaelt ofte op gelijcke hoogte de gemeenzaqueert — sijn beyde de Luyden geene dermitte toebehinge van Schuyven soo — dat dit een valide preservatief tot het bedde van de Sas muer is — en dat de Schuyven voorde Noorde Caert eerde Boete Sijnt communicatie, hebben, het water van de Zeegaet een voet Seeger — gedaelt Sijnde als het gesonde Sas daetsoort hebben gevisiteert dijen — remarquable Schuyven in het bedde tusschen het Schenkwater en — het Sluys Sas d'Eene Caert, d'eerste van de point van de Sluys Muer — van het Schenkwater als by de Letter D. gestondert 24 voeten diepe — als het bedde, groot circa 2 Voet, de twee andere voeten in het bedde — bedde ontrent voor gelijcke groote, 8 voeten diepe als het bedde en — 4 Voet diameters, als by de Letter E. waer by diverselijke Heijningen die — sig beginnen te vertoonen. Voorders in het doen de voorgedane — visitatie Sijn ons Sonderlijn beijde de vlacke Muren van het Schenkwater — voore ter hoogte van vier duymen, en d'een der Eenen duijm — meer ontreet dan groeten Schuyven D. ist gegaen bleek dat ditto — Schuyven niet en connen toegedaen worden, waer op expresselijck — dient gelet te worden Sijnde van een groot gevolg. actum ut — supra Dijchem dato als boven.

Leendt Pulinx

Louis van Roo

1752

R.A.Gent. Staten van Vlaanderen, nr. 10800. Briefwisseling en diverse stukken m.b.t. werken aan het sas van Slijkens 1752 – 1757, 1 bundel.

Inspectie van 12 juli 1752.

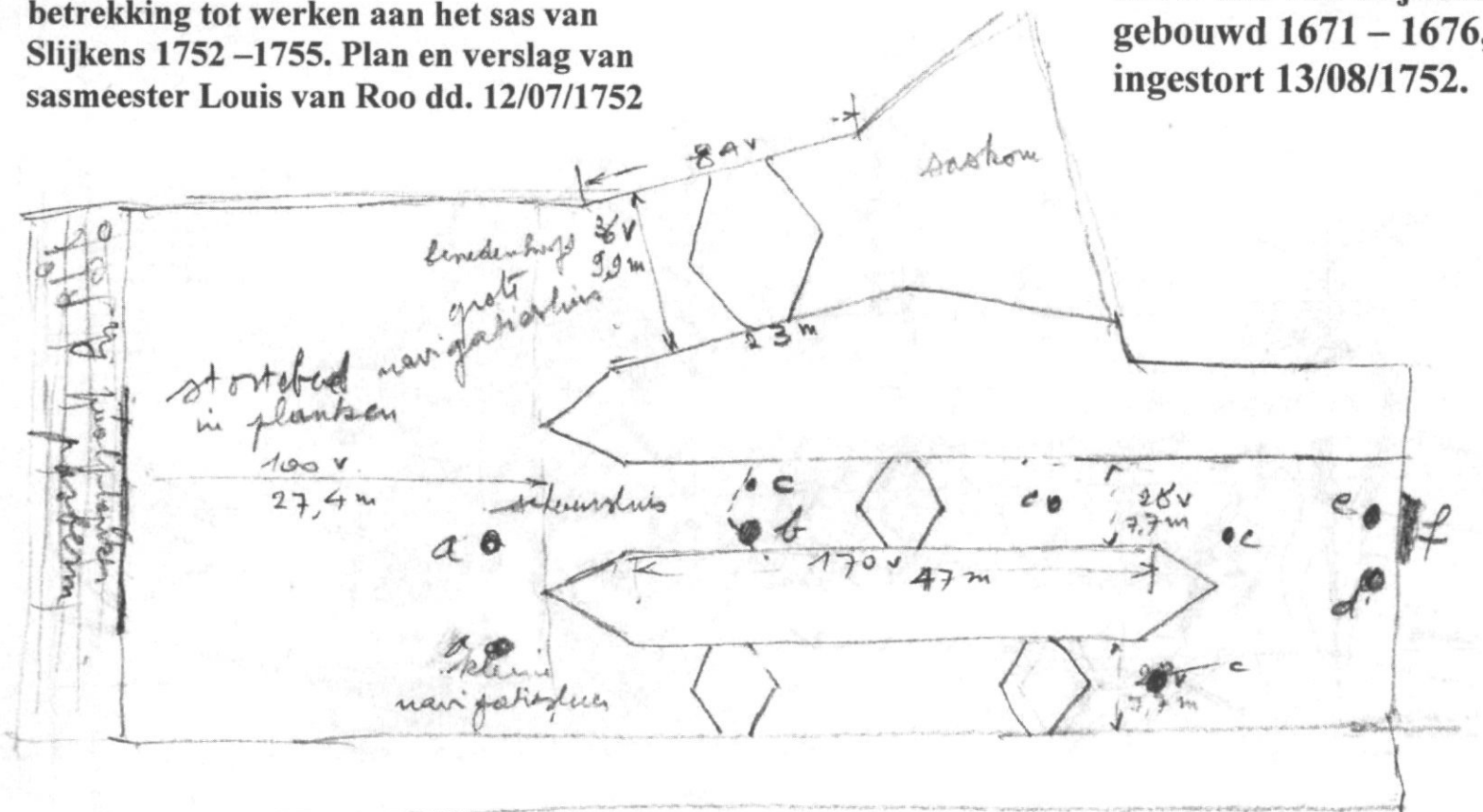
Noerder visitatie gedaen den 12 july 1752 op de gestaedhede van het Sas van Slyckens, by d'onderschreven Sr Hendryk Pulinx, directeur van de navigatie, ende Sr Louis van Roo, sasmeester van het voornoemde Sas Slyckens, benevens Cornelis Lievens, meester timmerman, en bevonden als volght
Beginnende al de zyde van de vaert, met thien voeten waeter en twaelf voeten al de zeecant, ende gesondeert twee suijgers aen het beginsel van het bedde, tusschen het scheurwaeter en het cleijn sas, d'eene aengewesen in de caerte figurative by de lettre A, 11 voet dieper als het bedde, omtrent een voet diametre ende de tweede by de lettre B, dry voeten van d'eerste, 6 voet dieper als het bedde, groot een voet diametre; drye voeten van daer bevonden eene kelderinghe ofte concaviteyd buyten het bedde X waer de paelplancken weg syn ende gesondert ter diepte van 14½ voeten onder het bedde, waer de breetde onbekent, t'goane wy oordeelen de waere source te syn alwaer alle de suygers hunne oorspronck genomen hebben, in welck bedde gereflecteert dat er diversche gaeten syn van 3 a 4 duym diepe sie moeten opgeeten ofte doorboort syn van de worm, als aangeweesen by de letter C. Middelertyd van het doen deze visitatie is het water van de zeecant gedoelt stelle ofte op gelycke hoogte en geremarqueert van beyde de zyden geene de minste bobbelinge van suygers soo dat dit een vaste preuve is dat het bedde gansch ondermineert is en dat de suygers van de soutte cant ende soete cant comunicatie hebben; het water van de zeecant een en half voeten leeger gedaelt synde als het goone in de vaert, hebben gevisiteert drije remarquable zuygers in het bedde tusschen het scheurwaeter en het cleyn sas al de zeecant, d'eerste aen de point van de vloetdeuren van het scheurwaeter als by de letter D, gesondeert 24 voeten dieper als het bedde, breet circa 2 voet, de twee ander vooren in het selve bedde omtrent van gelycke groote, 8 voeten dieper als het bedde en 1½ voet diametre, als bij de letters EE, waer by diversche cleeijne diesig beginnen te vertoonen; voorders in het doen dee meergeseyde visitatie syn ontsoncken beyde de vloetdeuren van het scheurwoater d'eene ter hoogte van vier duymen en d'ander eenen duym, waer omtrent den grooten suijger D is, 't goone belet dat ditto deuren niet en connen toegedaen worden, waerop expresselijck dient gelet te worden, synde van een groot gevolg. Actum op Slijckens daete als boven.

(get.) Hendrik Pulinx
junior
Louis van Roo
1752.

blz. 80, 81 en 82 horen te samen.

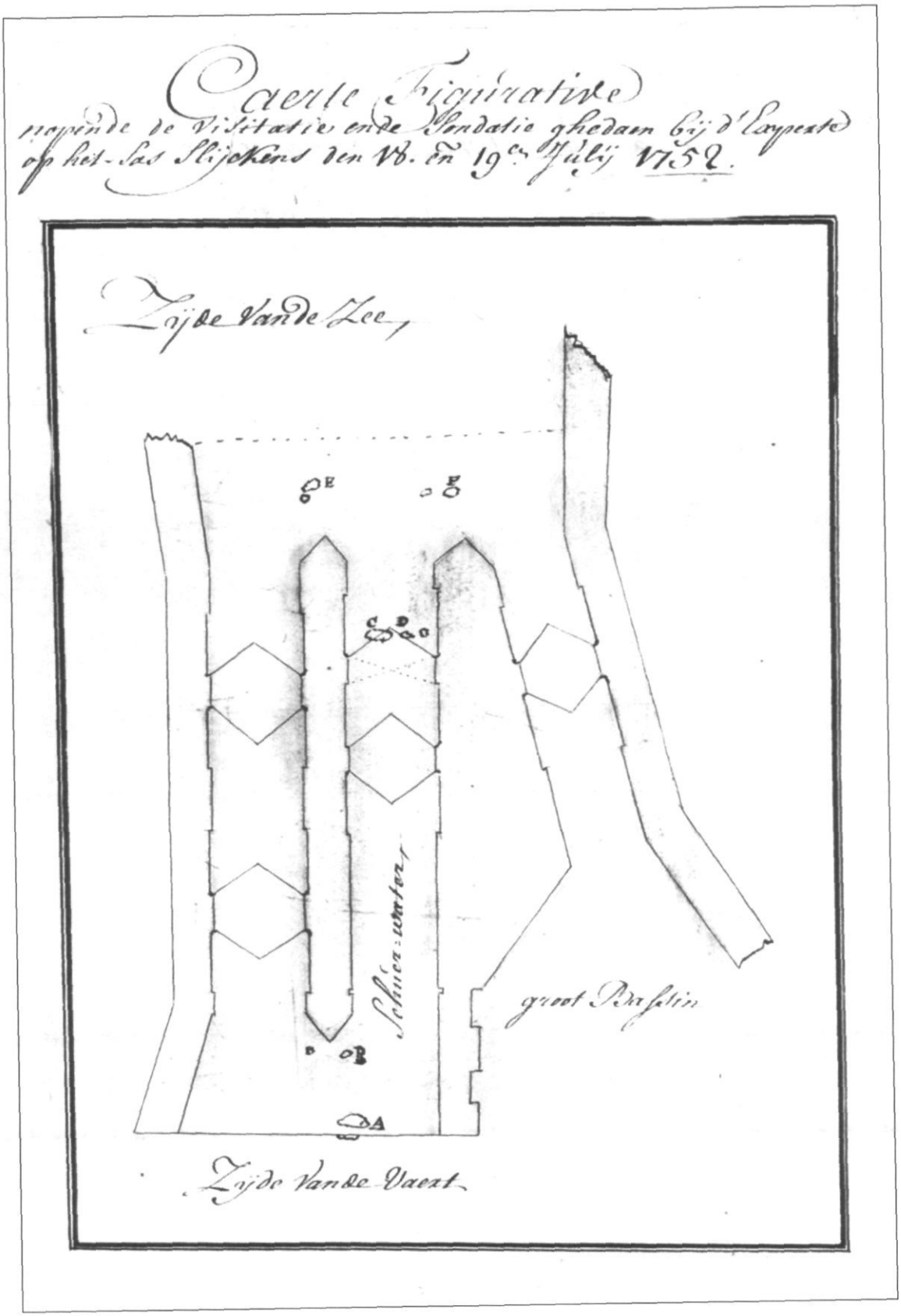
R.A.Gent. Staten van Vlaanderen 10.800. Briefwisseling en diverse stukken met betrekking tot werken aan het sas van Slijkens 1752 –1755. Plan en verslag van sasmeester Louis van Roo dd. 12/07/1752

Benedensluishoofd van het 1e sas van Slijkens gebouwd 1671 – 1676, ingestort 13/08/1752.



Toestand op 12/07/1752 van de zuigers in de bedding.

a. diepte 8 voet, en 1½ voet diameter
b. diepte 24 voet, diameter 2 voet
c. diepte 3 – 4 duim, gaten, weggevreten door de paalworm.
d. Diepte 11 voet, diameter ca. 1 voet
e. diepte 6 voet, diameter ca 1 voet
F. holte buiten het pas, diepte 14½ voet, paalplanken weg, breedte onbekend



R.A.Gent Staten van Vlaanderen nr. 10.800
Briefwisseling en diverse stukken met betrekking tot werken aan het Sas van Slijkens. 1752 – 1755. (een bundel) 18 en 19 juli 1752

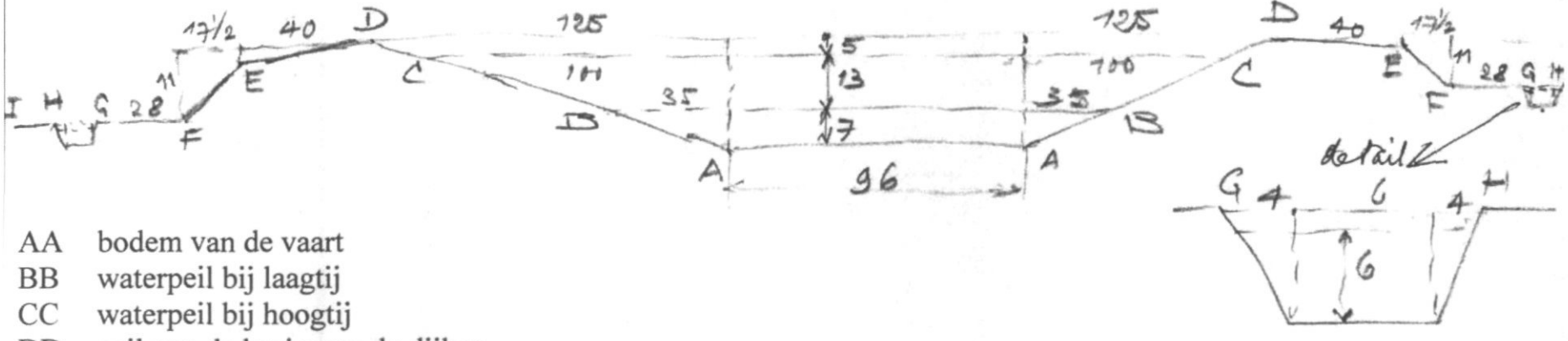
R.A.Gent. Staten van Vlaanderern, nr. 10.800. Briefwisseling en diverse stukken met betrekking tot werken aan het sas van Slijkens. 1752 – 1755.



Doorsnede van de vaart Oostende – Brugge bij Stalhille sinds de verhoging en de verbreding van de dijken in 1752.

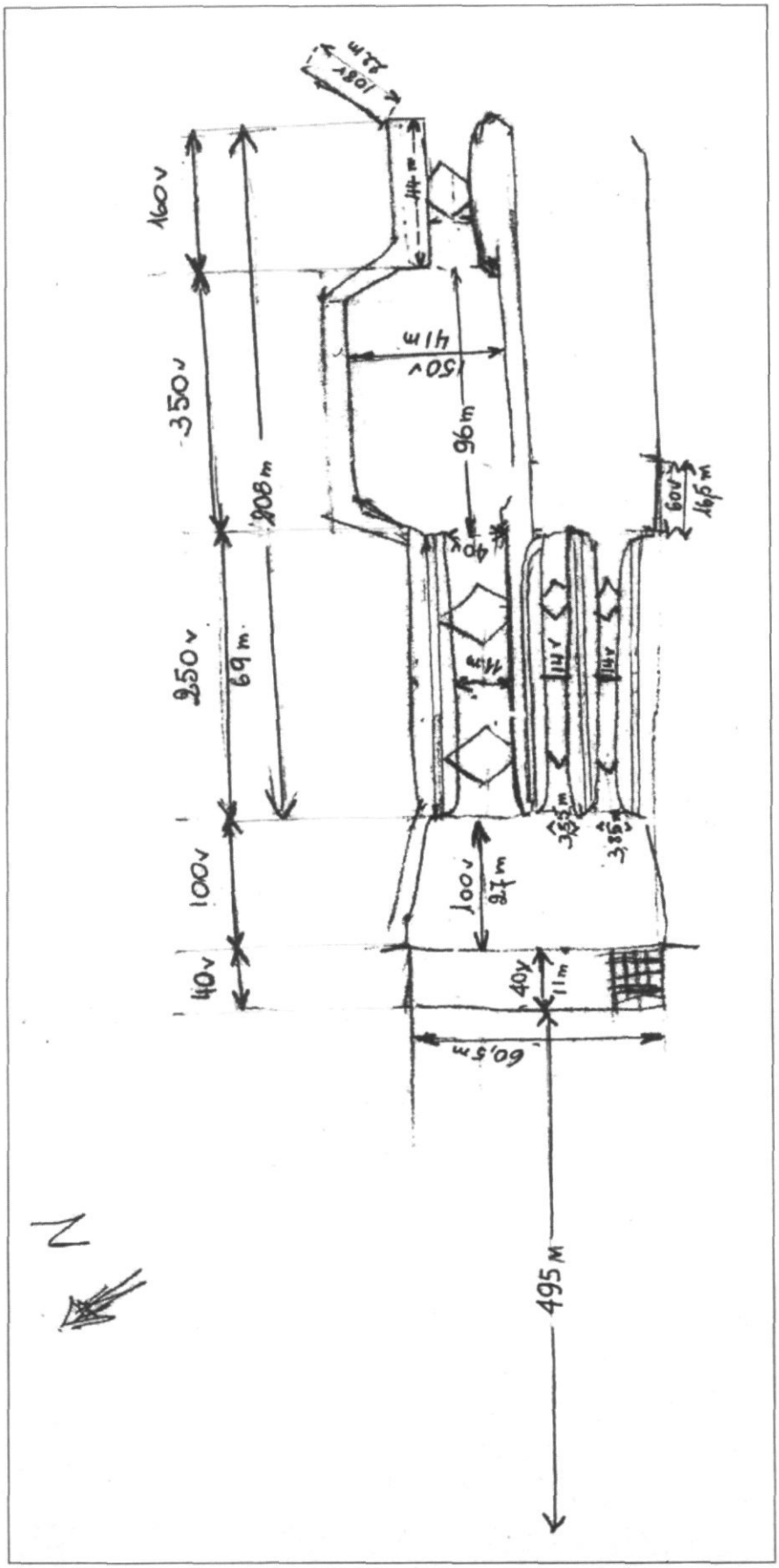
ontwerp doorsnede van de vaart Oostende - Brugge

als men de zee tot Brugge zou laten komen.



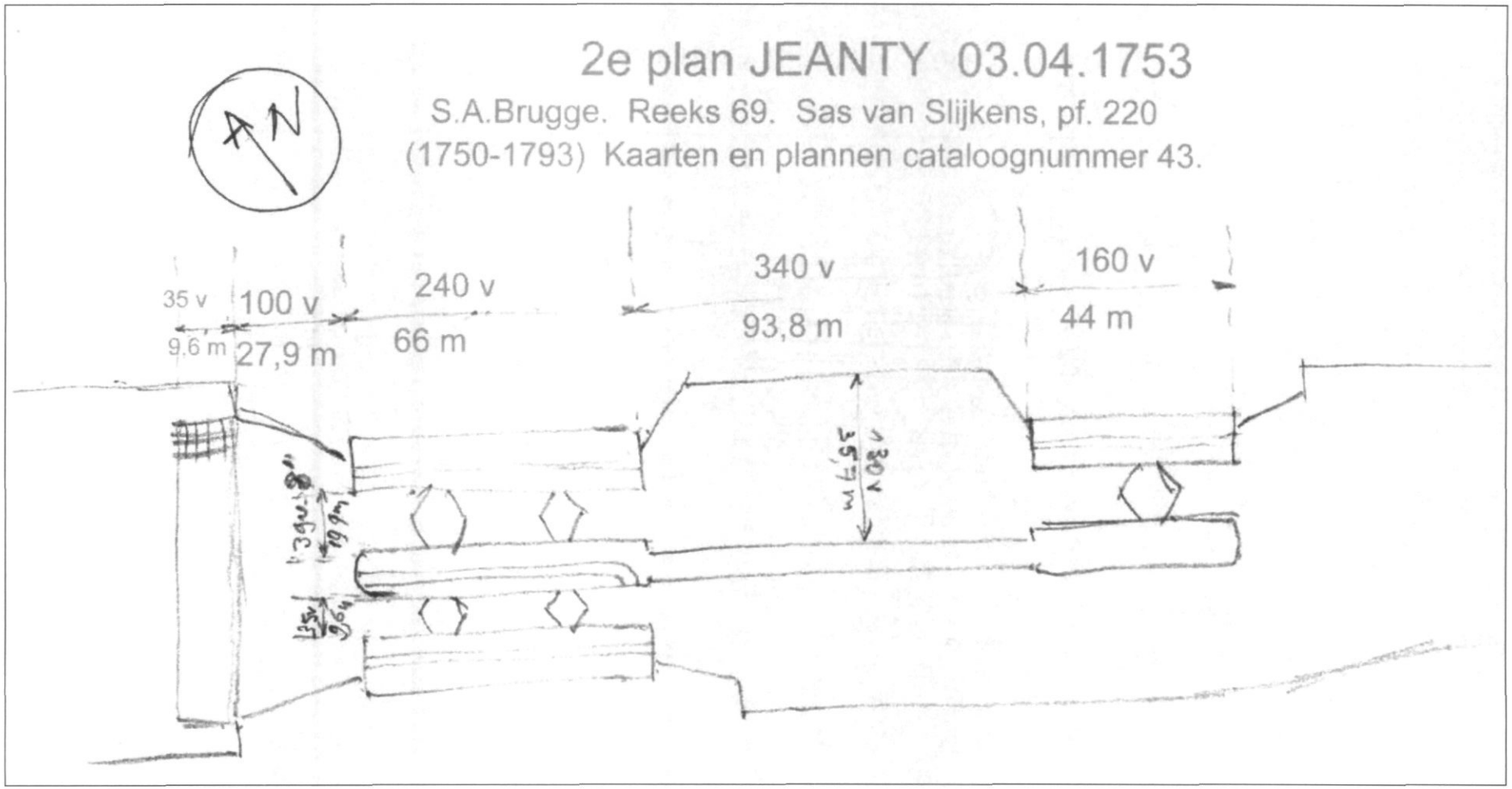
AA bodem van de vaart
BB waterpeil bij laagtij
CC waterpeil bij hoogtij
DD peil van de kruin van de dijken
DE kruinbreedte van de dijken
EF talud van de vaartdijk langs de landkant.
FG rijweg aan de voet van de dijk om de dijk zelf niet te beschadigen.
GH geleed voor afwatering landbouwgronden
HI maaiveld

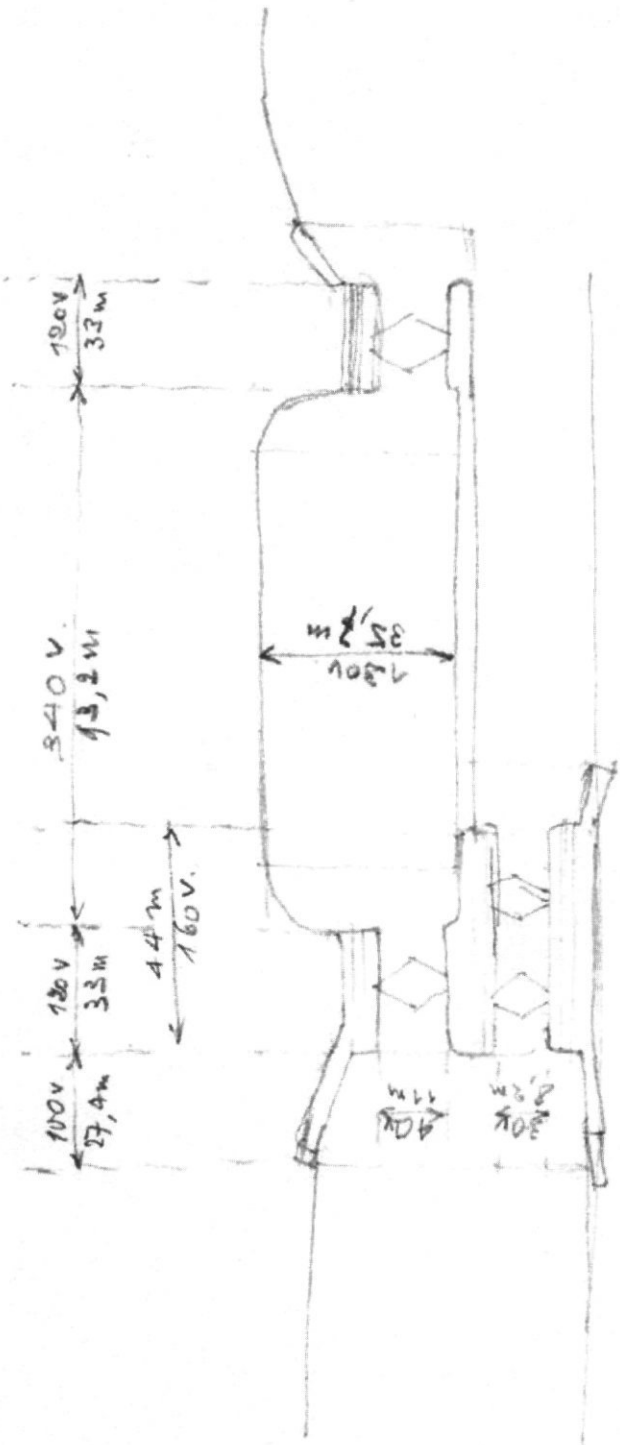
R.A.Gent. Staten van Vlaanderen, nr. 10.800. Briefwisseling en diverse stukken met betrekking tot werken aan het sas van Slijkens 1752 - 1755



1ste plan JEANTY 26.03.1753

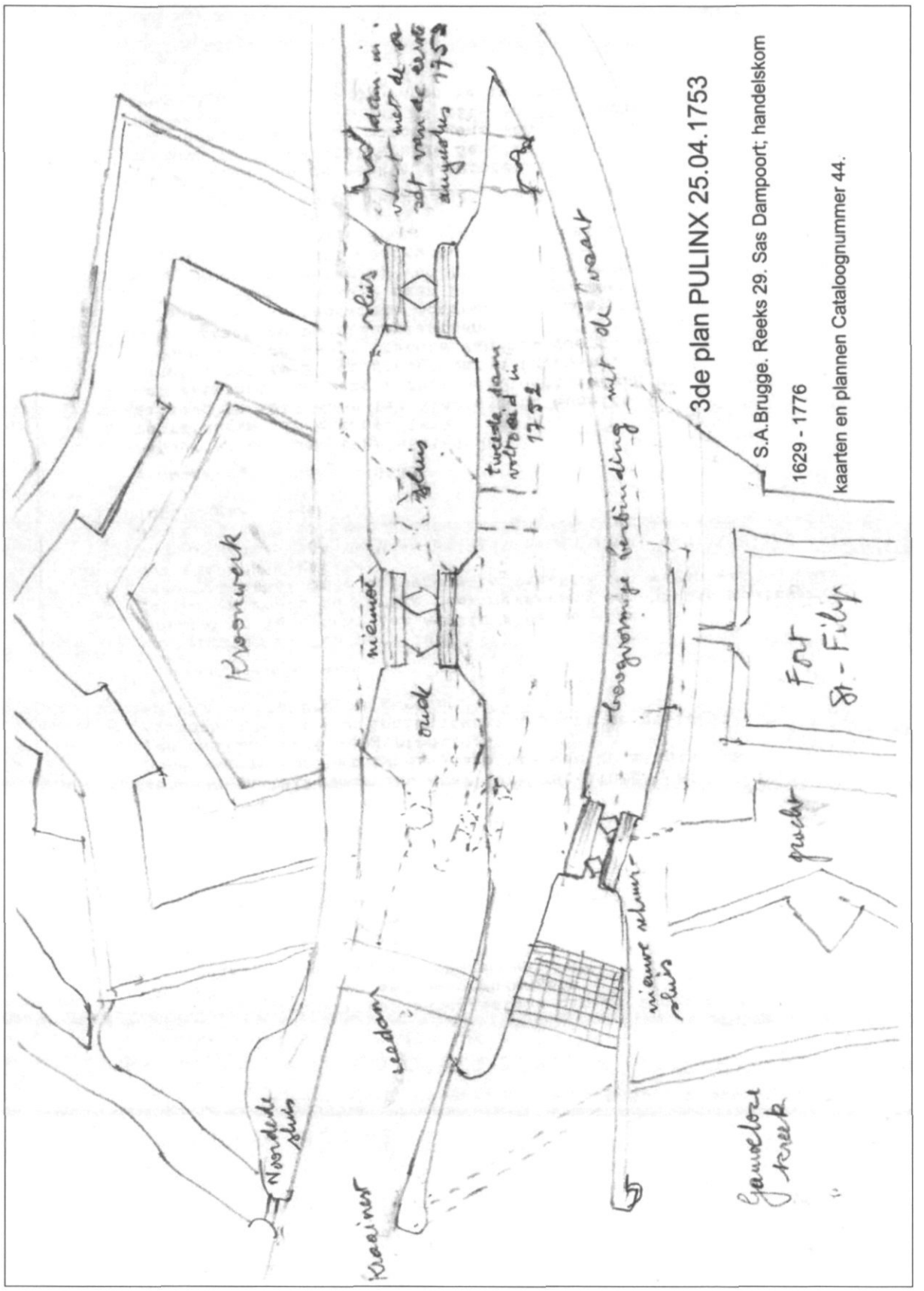
R.A.Gent - kaarten en plannen. Nr. 1621

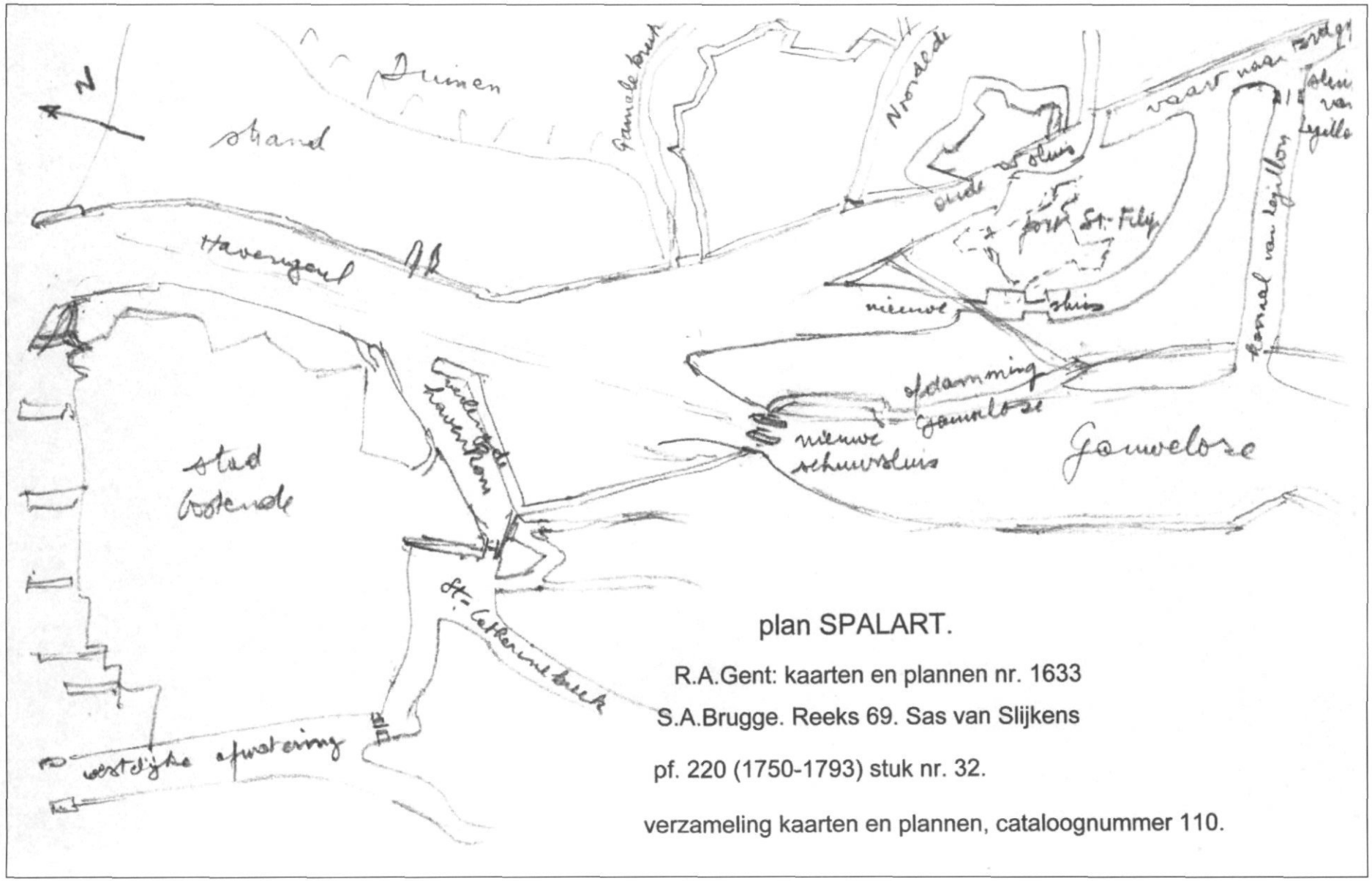

2e plan JEANTY 03.04.1753
S.A.Brugge. Reeks 69. Sas van Slijkens, pf. 220
(1750-1793) Kaarten en plannen cataloognummer 43.
N
35 v
9.6 m
100 v
27,9 m
240 v
66 m
340 v
93,8 m
160 v
44 m



plan H. PULINX junior

R.A. Gent. Kaarten en plannen nr. 1628 04.04.1753.


3de plan PULINX 25.04.1753
S.A.Brugge. Reeks 29. Sas Dampoort; handelskom
1629 - 1776
kaarten en plannen Cataloognummer 44.
Fort
St - Filip



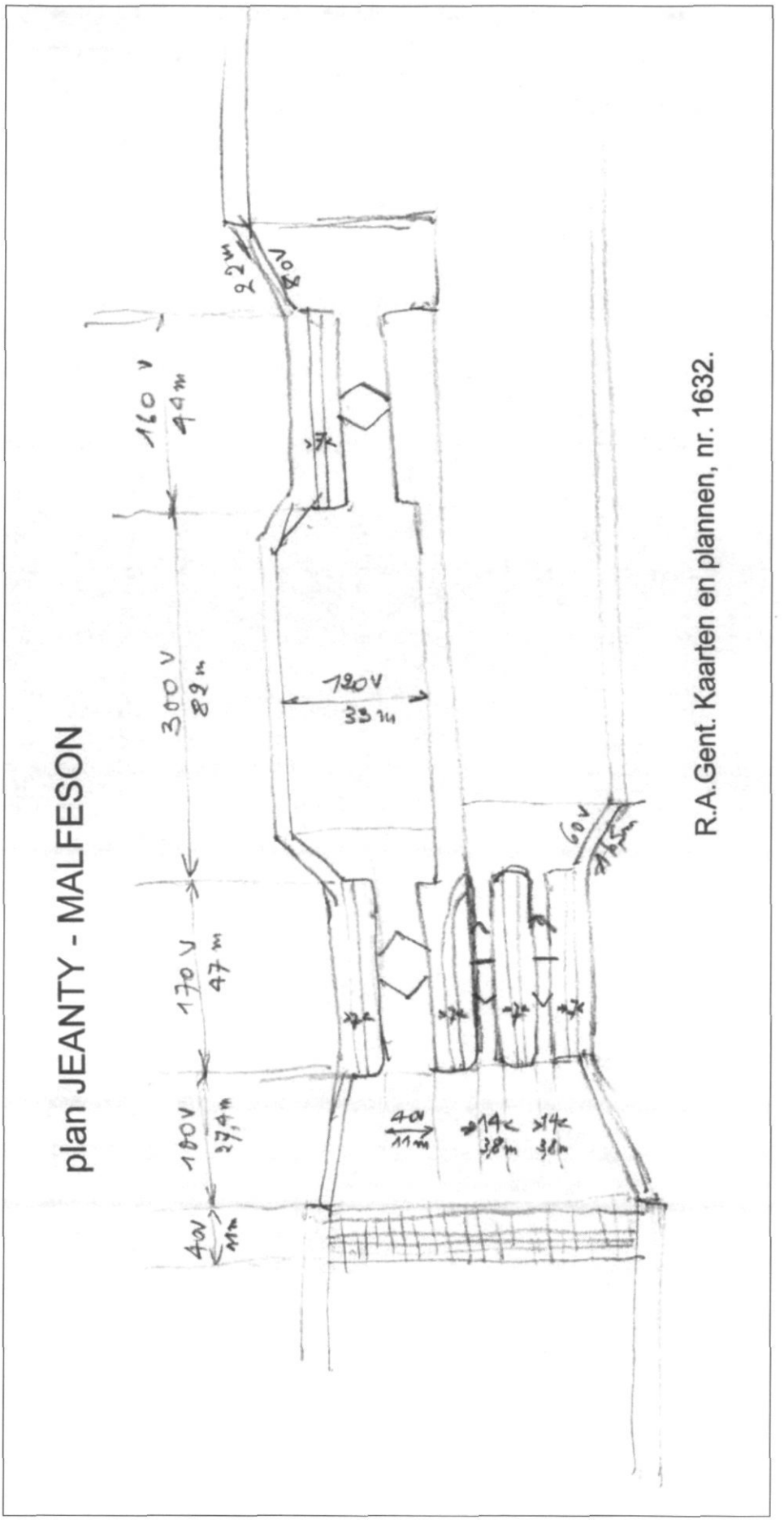
plan SPALART.

R.A.Gent: kaarten en plannen nr. 1633

S.A.Brugge. Reeks 69. Sas van Slijkens

pf. 220 (1750-1793) stuk nr. 32.

verzameling kaarten en plannen, cataloognummer 110.


plan JEANTY - MALFESON
R.A.Gent. Kaarten en plannen, nr. 1632.

1836	**Overleden:**			
	Gehuwde mannen	5	mannen	24
	Gehuwde vrouwen	9	vrouwen	27
	Weduwnaar	1		
	Weduwe	5	samen	51
	Jongeling	4		
	Meisjes	2		
	Kinderen mann. Geslacht	14		
	Kinderen vrouw.geslacht	11		
	Samen	**51**		
	Geboorten:			
	In de kerk:	40 (dorp)		
	In de kapel	52 (sas slijkens)		
	Samen:	**92**		
	Een toename van 41 personen			