

HET GRAVEN VAN DE LEOPOLDVAART
 =====

EN VAN DE SCHIPDONKVAART (1847 en 1855)
 =====

door + Dr. Jos De Smet.

Onze streek wordt doorsneden door twee afwateringskanalen: de Leopoldvaart, die komt van Zelzate, en die het overtollige water van de Belgische grensstreek naar de zee voert te Heist; alsook de Schipdonkvaart, die komt van Deinze over Schipdonk, en die het overtollige water van de Leie naar Heist voert.

Deze twee afwateringskanalen werden gegraven nadat België en Nederland in 1830-1831 waren uiteengevallen, en men voor de afwatering van een belangrijk deel van de provincies Oost- en West-Vlaanderen niet meer wilde afhangen van Nederland, over wiens gebied de afwatering vroeger gebeurde langs Sas-van-Gent, de Braakman en het Zwin.

Wanneer in september-oktober 1830 de zuidelijke provincies in opstand gekomen waren en zich hadden afgescheurd van het koninkrijk der Nederlanden, sloten de Noordnederlanders de waterafvoer af, zodat in de grensstreek in de provincies Oost- en West-Vlaanderen, overstromingen werden verwekt.

Om daaraan zoveel mogelijk te verhelpen werd besloten het overtollige water uit de Vlaamse grensstreek langs de vaarten Sluis-Brugge en Brugge-Oostende af te leiden naar de zee. Daartoe werd op 17 november 1831 door de gouverneur van West-Vlaanderen op het provinciaal hof te Brugge, een vergadering belegd met de afgevaardigden van de steden Brugge en Oostende, van de handelskamers van Brugge en Oostende, van de wateringeng uit de streek, samen met de ingenieur van bruggen en wegen en de arrondissementscommissaris van Brugge. Deze bijeenkomst ging door onder het voorzitterschap van de heer Massez, lid van de Besten-

dige Deputatie van West-Vlaanderen. Daar werd besloten de volgende werken te laten uitvoeren: 1° de Zwarte Sluis, die dreigde te begeven onder de druk van het zeewater door de Nederlanders gestoken, zou opgevuld worden; 2° het bouwen van een hulpsluis in de Zoute Vaart, die de Zwarte Sluis moest vervangen om het zeewater buiten de vaart Brugge-Sluis te houden (deze vaart kwam toen maar tot aan het Fort St-Donaas); 3° een andere sluis die de Blauwe Sluis te Lapscheure moest vervangen; 4° een afdamming met hulpsluis voor de afwatering van de zes wateringen gelegen ten zuidoosten van de Sluisevaart; 5° een afdamming in de Zoute Vaart, rechtover de Bloedput van Monnikerede, die het water uit Damme moest ophouden; 6° een afdamming met twee kokers in de Sluise Vaart ter hoogte van de huidige brug van Oostkerke, om het water naar willekeur te laten afvloeien ofwel ten oosten naar de Hazegrassluis in de monding van het Zwin, ofwel ten westen naar de vaart Brugge-Oostende; 7° een hulpsluis voor de afwatering van de Watering van Romboutswerve en van de Kerkwatering van Oostkerke in de Sluise Vaart; 8° een afdamming in de Zoute Vaart om aldaar het water van de Lieve op te houden; 9° een hulpsluis in de Sluise Vaart tussen Brugge en Damme voor de afwatering van de Wateringen van Zuid-over-de-Lieve en van de Broek.

Bijna al deze werken staan aangeduid op de kaart van de Wateringen van Eiensluis en Groot-Reigarsvliet, opgemaakt door landmeter J. Drubbele.

Het afvoeren van het water uit de grensstreek over de Sluise Vaart en de vaart Brugge-Oostende, had zeer zware gevolgen voor de scheepvaart, vooral tussen Brugge en Oostende. Gedurende de wintermaanden was men verplicht drie dagen in de week het water van deze twee vaarten op een zeer laag peil te brengen voor de afwatering. Daardoor geraakten de schepen aan de grond. Dikwijls moesten de schepen tot 14 dagen wachten vooraleer hun reis verder te kunnen voortzetten. Meer dan eens lagen tientallen schepen, geladen met kolen uit Henegouwen, te wachten te Plassendale om te kunnen versassen in de vaart naar Duinkerke. Daarenboven kon er geen water opgehouden worden om bij laag tij de haven van Oostende te spoelen, zodat de haven evenals de vaart Brugge-Oostende begonnen te verzanden. Daarbij stortten hier en daar delen van de vaartdijk in, omdat het peil van het water veel te laag was.

Van 18 november¹⁸³⁰ tot 1 augustus 1837 had de scheepvaart in de vaart Brugge-Oostende volledig stilgelegen gedurende 533 dagen, en dit tengevolge van het aflaten van het water voor de afwatering van de grensstreek.

Eindelijk, op 16 maart 1837 werd een wetsvoorstel ingediend om in de

grensstreek een afwateringskanaal te graven tussen Zelzate en de zee. Het ontwerp van deze nieuwe vaart staat ten dele afgebeeld op de kaart van de wateringen van Eiesluis en Groot-Reigarsvliet in 1838 opgemaakt door J. Drubbele. Het kanaal zou een grote boog beschrijven vanaf Maldegem tot het zuiden van Damme, om een deel van het bed van de Gentse Lieve te kunnen gebruiken, alsook om de vesting Damme vóór het kanaal te doen liggen als bruggenhoofd tegen een mogelijke aanval uit Nederland.

In een brochure over dit ontwerp, uitgegeven in november 1838 door kanunnik J.O. Andries, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, wordt gewezen op het feit dat de gemeenten Middelburg, Moerkerke en Lapscheure, waar de laagste landerijen liggen, buiten het bereik van de nieuwe vaart blijven. Hij stelde voor het afwateringskanaal te laten lopen bij Middelburg, rechts van Moerkerke en links van Lapscheure. Wat dan ook ten dele werd uitgevoerd. Volgens Andries zou het nieuwe kanaal de vaart Brugge-Sluis moeten kruisen tussen Hoeke en Oostkerke.

De wet van 26 juni 1842, die het graven van de afwateringsvaart goedkeurde, liet de Sluise Vaart kruisen ten westen en niet ten oosten van Oostkerke.

In 1847 was de Leopoldvaart beëindigd en was de afwatering van de grensstreek tussen Zelzate en de zee verzekerd over Belgisch gebied. De scheepvaart kon nu ongehinderd doorgaan op de vaart Brugge-Oostende.

Dit zou slechts enkele jaren duren. De afwatering van het overtollige water van de Leie, die vroeger vooral gebeurde over Sas-van-Gent en de Braakman, moest nu ook geschieden over Belgisch grondgebied.

In 1846 had de regering een wetsvoorstel ingediend om een afwateringskanaal te graven tussen de Leie te Deinze en de vaart Gent-Brugge te Schipdonk (tussen Zomergem en Merendree), waar het overtollige water langs de vaarten Gent-Brugge-Oostende naar de zee zou afgeleid worden.

Het gemeentebestuur van Brugge, samen met de Kamer van Koophandel, protesteerden tegen dit ontwerp in februari 1846. Nu reeds wordt een deel van het overtollige water van de Leie te Gent in de vaart naar Brugge en Oostende afge laten, wat in de laatste winter overstromingen veroorzaakte te Brugge en ten zuiden van de stad, langs het Riviertje tot in Wingene, en langs de Kerkebeek te St.-Michiels. Daarenboven is de zeesluis te Slijkens, die slechts een opening heeft van 24 meter, niet breed genoeg om meer water af te voeren. Het gevaar voor overstromingen gedurende de wintermaanden zal nog veel erger worden

in het Brugse. Nu duurt het drie dagen vooraleer het water van de Leie van uit Gent, Brugge kan bereiken. Na het graven van het kanaal van Schipdonk zal dit water Brugge bereiken binnen de zes uren.

In 1824 werd het kanaal Gent-Terneuzen gegraven, eerst en vooral voor de afwatering en dan ook voor de scheepvaart. Nu gebruikt Gent dit kanaal uitsluitend voor de scheepvaart naar de zee, en laat het overtollige water van de Leie afvloeien naar Brugge en Oostende, waardoor in de winter de scheepvaart tussen Oostende en Brugge soms onmogelijk wordt. Gent zou moeten verplicht worden het overtollige water van de Leie af te leiden naar Terneuzen. Totdaar de opmerkingen van de stad Brugge.

Het afwateringskanaal van Deinze naar Schipdonk werd toch gegraven, alhoewel dit gevaar opleverde voor overstroming en voor de scheepvaart te Brugge.

Voor het verder afvoeren van het overtollige water uit Schipdonk naar de zee, werden twee ontwerpen voorgesteld. Het eerste ontwerp stamde van de hoofd-ingenieur van bruggen en wegen in Oost-Vlaanderen, Wolters. Hij stelde voor het afwateringskanaal vanaf Schipdonk door te trekken tot Balgerhoeke en vanaf Strobrugge zou het nieuwe kanaal lopen naast de Leopoldvaart tot in Heist. Tussen Ronsele en Balgerhoeke zou men het oude bed van de Gentse Lieve gebruiken voor het nieuwe kanaal.

Het tweede ontwerp ging uit van de hoofd-ingenieur van bruggen en wegen in West-Vlaanderen, Gerardot de Sermoise. Deze stelde voor de vaart Gent-Brugge te verdiepen en recht te trekken. Te Brugge zou de buitenvesting tussen de Coupure en de Dampoort verdiept worden en gebruikt als scheepsvaartweg, en bij de Dampoort zou een nieuwe sluis gebouwd worden voor de scheepvaart. Verder zou het overtollige water uit Gent en Deinze langs de vaart van Sluis en verder langs de Cantelmolinie afgeleid worden naar de Hazegrassluis en naar de monding van het Zwin. Dit zou veel minder kosten dan het ontwerp Wolters en het zou tussen Brugge en Gent de vaart toegankelijk maken voor zeeschepen.

Nu waren zowel het gemeentebestuur van Brugge, als de Handels- en Nijverheidskringen uit Oostende voorstanders van het ontwerp de Sermoise, omdat dit voor de maritieme scheepvaart een echte nationale waterweg zou bezorgen, die uitloopt op onze enige nationale haven zonder over Nederlands grondgebied (Scheldemonding) te moeten varen. De vaart Brugge-Oostende zou nu water genoeg hebben, niet alleen om de scheepvaart toe te laten aan grotere boten, maar om ook in de zomer water te leveren aan de fabrieken die er langs liggen, en

ook nog aan de landbouwgronden en aan het vee in de weiden. Om de hygiëne te bevorderen ten voordele van de armere bevolking had de stad een honderdtal publieke pompen geplaatst, waarvan de meeste hun water trokken uit de Gentse Vaart. En deze pompen zouden nu ook in de zomer over voldoende water beschikken.

Toch werd de voorkeur gegeven aan het ontwerp Wolters en werd de huidige Schipdonkvaart gegraven tussen Zomergem en Heist. Aan het graven van de sifon op de Schipdonkvaart te Oostkerke heeft mijn grootvader Frans De Smet (1835-1925) in 1854 medegewerkt als ongeschoolde aardarbeider met een dagloon van negen stuivers of 0.81 fr. Toen werd de oude Oostenrijkse stuiver uit de achttiende eeuw, die niet meer in omloop was, maar die vroeger omgerekend werd aan 9 centiemen, toch nog overal gebruikt als rekenmunt.

Om Brugge en Oostende toch voldoening te geven werd het ontwerp van ingenieur de Sermoise gedeeltelijk uitgevoerd door het rechtekken van enkele bochten in de vaart Gent-Brugge, en door het graven van een scheepvaartweg in de Brugse buitenvesting tussen de Coupure en de Dampoort, met een grote sluis aan de Dampoort.

De rechtstreekse verbinding te water tussen Oostende en Gent door de stad Brugge, gebeurde eerst vanaf 1620 langs de Langerei, de Steenhoudersdijk, de Dijver en het Minnewater. Hier konden slechts kleinere bootjes varen omdat de scheepsvaartweg belemmerd was door enkele stenen bruggen en de sluis onder de St-Bonifatiusbrug in de hof van Gruuthuse, die maar 3.10 m breed is.

Na het graven van de Coupure vaarden, vanaf 1753, de schepen uit Oostende door Brugge langs de Langerei, de Molenbrug, de Coupure en de buitenvesting tot aan het Minnewater. Overal waren beweegbare brugge, en de sluizen gaven toegang aan zeeschepen van 120 ton.

Vanaf 1855 konden de schepen uit Oostende nu rond Brugge varen, langs de Kruispoort, de Gentpoort en de Katelijnepoort, tot aan de Gentse Vaart bij het Minnewater. In 1970 werd de scheepsvaartweg opnieuw verlegd, rechtstreeks vanaf de Katelijnepoort naar de Gentse Vaart (dus niet meer langs het Minnewater) tot bij de Brugeoise.

‰ ‰ ‰ ‰ ‰ ‰ ‰ ‰ ‰

B r o n n e n :

= Ecoulement des **Eaux** des Flandres - Projet de Canal - Rapport présenté à la

Chambre des Représentants par M. le Ministre des Travaux Publics le 3 décembre 1837. Brussel, H. Remy, met kaart 1/40.000 van de streek tussen Zelzate en Oostende.

= Generaal Caert van de geunieerde Wateringen van Eyensluys en Groot-Reygars vliet... door J. Drubbele, 1838. 1/40.000.

= J. O. Andries. Recherches historiques sur les voies d'écoulement des eaux des Flandres à l'occasion du projet relatif à la construction du canal de Zelzate à la Mer du Nord. Brugge, F. De Pachtère, november 1838.

= Observations contre le projet de loi relatif au canal de dérivation de la Lys, présentés par le Conseil communal et la Chambre de Commerce de la ville de Bruges. Brugge, A. Bogaert, 25 februari 1844.

= Plan figuratif des deux projets présentés au gouvernement pour utiliser le canal de Schipdonck. Brugge, Daveluy.

= Observations soumises aux Chambres par le Conseil communal de la ville de Bruges sur le projet de travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondation de la Lys. Brugge, A. Bogaert, 19 juli 1851.

= A Messieurs le Président et Membres de la Chambre des Représentants à Bruxelles... Les soussignés Négociants, Armateurs, Propriétaires de la ville et de l'arrondissement d'Oostende. Oostende, J. Elleboudt, 17 januari 1851.