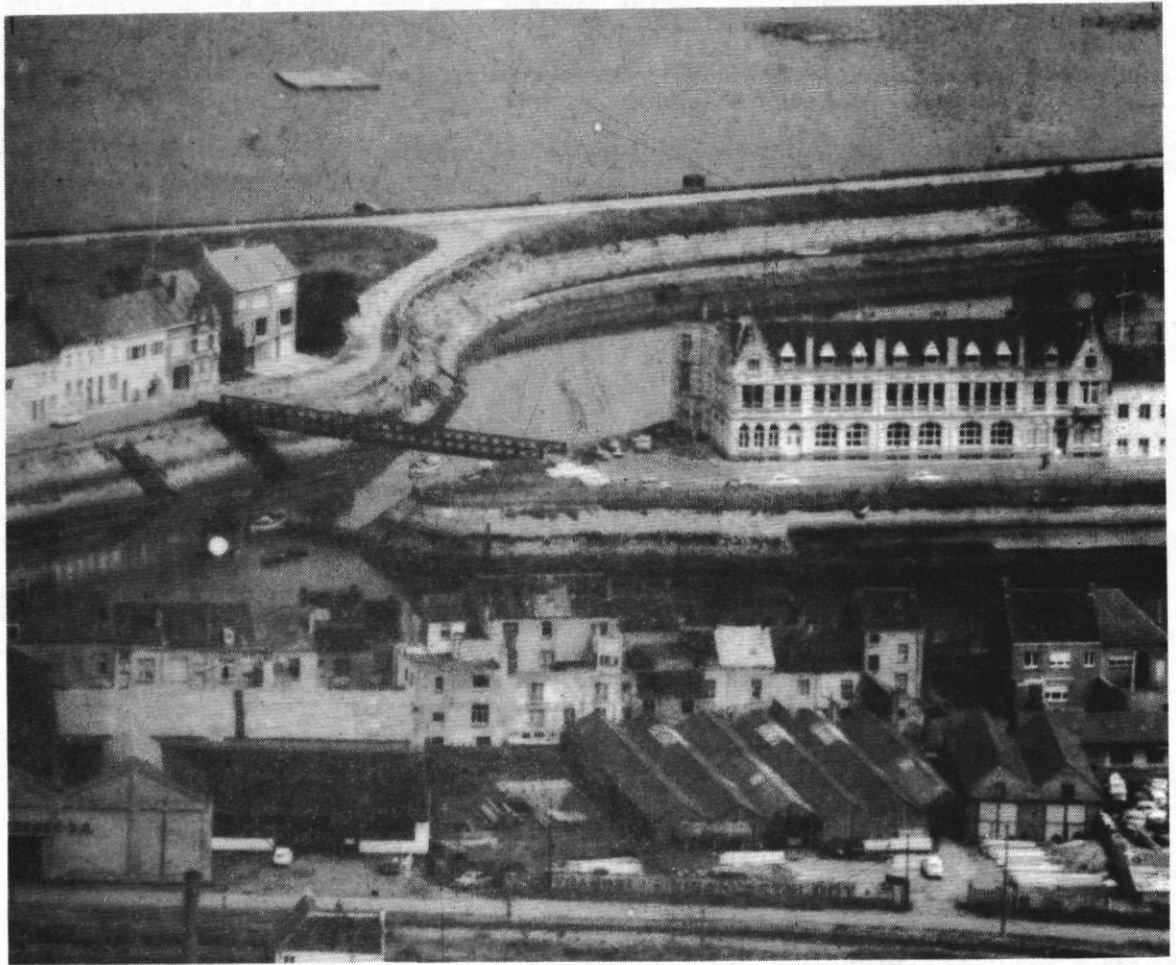


De oeververbindingen te Bredene en omliggende.

door G Desopper.



De Genesis, hoofdstuk 32, verhaalt ons : " Hij nam zijn twee vrouwen en zijn twee dienstmaagden en zijn elf kinderen en toog over het veer Jabbok ". Hoeveel maal " hij " daarvoor moest overzetten wordt niet vermeld.

De legende met Christoffel als overdraagman is ons allen wel bekend.

De Griekse mythologie verhaalt ons over de veerman Charron, die de geesten der afgestorvenen over de rivier looste.

Egypte en Mexico tonen ons beeldhouwde afbeeldingen van veren en veermannen.

In de oudheid is er vaak sprake van veren, zelden van bruggen.

De overzetten bestonden voor de bruggen.

In ons waterrijk Vlaanderen zullen er van oudsher problemen geweest zijn met oeververbindingen. De overzetten, eerst doorwaadbare platsen , VOORDEN genaamd, daarna vloten, waren ook hier vóór de bruggen.

In ons land, doorsneden met beken en kreken, sloten en grachten of riviertjes, moeten de eerste bewoners problemen gekend hebben. Onze voorouders, van de nood een deugd makend, behielpen zich zo goed als het kon met de hun door de natuur geboden mogelijkheden . Ze gebruikten de waterlopen en moerassen als verweermiddel tegen mogelijke aanranders en terzelfdertijd werden de zelfde wateren als verkeerswegen gebruikt.

Tot in het Oostenrijkse tijdvak waren de waterwegen in onze streken van veel groter belang dan de landwegen , speciaal wat het goederenvervoer betreft. Zo zien we dat Brugge en Gent en Ieper hun uiterste best gedaan hebben om door middel van kanalen hun verbindingen met de zeehavens te hebben of te behouden.

In de streek van St Omer gebeurt het vervoer van groenten en gewassen nu nog grotendeels per schuit (bachutten) van het land naar de hoeve of de stad.

Over al die waterloopjes en kanalen moesten er oeververbindingen komen . Daarover willen we het hebben voor wat onze streek betreft.

Een voorde is, zoals reeds gezegd, een doorwaadbare plaats. Een veer of overzet is de plaats waar boten met reizigers en voertuigen een water oversteken. Een veerpont of veerschuit is een, meestal, platte vierkante schuit die de verbinding tussen de twee oevers van een waterloop verzekert.

Meeste veerboten zijn platboomd . Ze worden naar de andere oever overgebracht in ondiepe waters door middel van een duwpaal. In stromend water, zoals de Leie of de Schelde (bvb Schellebelle of Baasrode) wordt er overgeroeid, men moet volgens de stroming kunnen bijsturen. Nu worden of zijn de meeste ponten uitgerust met een motor. Bij ons op de vaart werd men overgetrokken bij middel van een trekhamer langs een gespannen kabel. Na de overvaart werd de kabel neergelaten tot op de bodem van het kanaal en bij de volgende noodwendigheid weerom opgehaald en aangespannen.

Een veerman (veervrouw ?) is de persoon die de overzetsdienst behartigd. Voor de betrokken persoon houdt dat in : geen vrijaf, geen rustdag, bij regen en zonnenschijn paraat, 365 dagen per jaar.

Niet de eerste de beste kon veerman worden . De stedelijke of provinciale diensten of het ministerie van openbare werken voorzien nog steeds een reeks wetten en besluiten daarover.

Bij toekenning van de exploitatie van een veerdienst werd steeds een belangrijke regel over het hoofd gezien. Zo moet bvb. een schipper of een kantonnier kunnen zwemmen, een veerman echter niet....

De exploitatie ging gewoonlijk over van vader op zoon.

Als voorbeeld aan welke voorwaarden moest voldaan worden volgt hier integraal het lastencohier voor toewijzing der concessie van het veer van Slijkens. Tot en met artikel 34 is het de algemene tekst welke geldig is voor alle aanbestedingen. Vanaf artikel 35 tot en met 44 worden de speciale voorwaarden vermeld betreffende het veer van Slijkens. Daarna volgt het proces-verbaal van toewijzing.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN

EN

BESTUUR DER REGISTRATIE EN DER DOMEINEN.

LASTKOHIER

voor de toewijzing der concessie

VAN

VEËREN.

Art. 1. — De toewijzing wordt gedaan bij opbod in de tegenwoordigheid van den conducteur van Bruggen en Wegen en van den ontvanger der Domeinen.

Art. 2. — Wanneer de laatst gebodene som 200 frank of minder bedraagt, mag er met niet min dan 2 frank worden opgeboden; met 3 frank voor 201 tot 400 franken; met 5 frank voor 401 tot 1,000 franken en met 10 frank voor de inzetprijzen boven de 1,000 frank.

Art. 3. — Als opbieders worden niet aanvaard :

1° De vorige concessionarissen die bij hervalling veroordeeld zijn geweest voor overtredingen waarbij de veiligheid of het leven der passagiers in gevaar was en ook zij, wier kontrakt, bij toepassing van hiernakomend artikel 34, is moeten vernietigd worden;

2° de personen gekend als verkeerende gewoonlijk in staat van dronkenschap of zij wier onvermogen openbaar gekend is.

Art. 4. — Bij de toewijzing moeten de concessionarissen eenen borgblijver stellen; deze dient door den ontvanger der Domeinen te worden aanvaard. Borgblijver en schuldenaar verbinden zich elkeheelijk. De ontvanger mag later eene vermeerdering van borg eischen.

N^o 232^{bis}.

1898. — Bon no 2419. — A. LESIGNÉ.

ART. 5. — De geschillen ontstaan tijdens de toewijzing, worden zonder beroep door den ontvanger en den conducteur van Bruggen en Wegen eenstemmig opgelost.

ART. 6. — 'T is slechts na goedkeuring des Ministers van Landbouw en Openbare Werken en des Ministers van Financiën dat de toewijzing onwederroepelijk is; deze goedkeuring wordt den belanghebbenden, met aanbevolen brief, van wege den ontvanger beteevend.

ART. 7. — De concessie wordt toegestaan voor den termijn van *twee jaren en acht maanden, vijf jaren, welke aanvang zal nemen op en acht maanden of acht jaren en acht maanden, welke aanvang zal nemen op eersten Augustus 1900 eên.*

ART. 8. — Het jaargeld moet, op voorhand, den eersten dag van elken trimester, van drie tot drie maanden, betaald worden ten kantore der domeinen van de ligging. Nochtans, is de eerste termijn betaalbaar binnen de acht dagen der bekendmaking van de goedkeuring van het proces-verbaal der toewijzing.

Met den eersten termijn moeten de adjudicatarissen insgelijks betalen, ten kantore van den ontvanger die de toewijzing heeft gedaan, vijftien ten honderd over het jaargeld, tot bestrijding van alle rechten en kosten.

ART. 9. — Zonder voorloopige toelating van den Minister van Landbouw en Openbare Werken en van den Minister van Financiën, mag de concessionaris zijn recht niet afstaan.

ART. 10. — Het kontrakt mag van wederzijds vernietigd worden door het zes maanden vóór het eindigen van elken driejarigen termijn op te zeggen, bij middel van eenen in het Postwezen aanbevolen brief.

Bovendien, behoudt de Staat zich het recht voor, ten alle tijde, om reden van algemeen belang, de concessie te herroepen, zonder vergoeding voor den concessionaris.

In deze gevallen, of indien bij het eindigen van 't laatste jaar der concessie de exploitatie van het veer niet op nieuw geconcedeerd ware, is de concessionaris gehouden den dienst volgens de voorwaarden van zijn kontrakt voort te doen, gedurende een tijdverloop dat de drie maanden niet mag te boven gaan. Weigert de concessionaris, zoo wordt de dienst te zijnen koste, van ambtswege, door het Bestuur voortgedaan.

ART. 11. — 'T is slechts na te hebben bewezen dat de drie eerste maanden jaargeld en de kosten der toewijzing betaald zijn, dat de concessionaris de exploitatie mag beginnen.

ART. 12. — Het beginnen der exploitatie wordt vastgesteld bij proces-verbaal opgemaakt door de zorgen des Bestuurs van Bruggen en Wegen.

Behoort het materiëel den Staat toe, dan moet dit proces-verbaal voorafgegaan wezen van eenen inventaris opgemaakt, met onderlinge toestemming, door eenen afgevaardigden beambte van Bruggen en Wegen en den intredenden concessionaris. De inventaris moet de beschrijving houden van al het tot den dienst der veeren bestemde materiëel, zoowel van het beweeglijke als het onbeweeglijke, erinbegrepen de palen die het tarief dragen.

Behoort het materiëel den concessionaris toe, dan moet, buiten de omstandige beschrijving ervan, de inventaris de waardeering van elkeen der deelen bevatten. Die inventaris en die begroting worden door deskundigen opgemaakt; een deskundige scheepsbouwmeester of timmerman wordt door den laatsten en een andere door den nieuwen concessionaris aangeduid. De Hoofdingenieur bestuurder van Bruggen en Wegen in het gebied, duidt eenen derden deskundige aan. De derde deskundige verzoekt, bij aanbevolen brief, den vroegeren en den nieuwen concessionaris om, binnen de acht dagen, den door ieder van hen benoemden deskundige te doen kennen; de aanbevolen brief moet den dag aanduiden waarop tot de werkzaamheden wordt overgegaan.

Bij afwezigheid der twee deskundigen of van één hunner, zal hun afwezen aanzien worden als goedkeuring van het proces-verbaal. De kosten van opneming zijn ten laste van den nieuwen concessionaris.

ART. 13. — Het materiëel van den vroegeren concessionaris zal aan den nieuwen concessionaris afgestaan worden; deze laatste moet het aan den schattingsprijs overnemen; de betaling geschiedt tegen gereed geld.

ART. 14. — Ten laste van Staat zijn de groote herstellingen welke gedaan moeten worden aan het door 't Bestuur geleverd materiëel. Echter, is de concessionaris verantwoordelijk voor al de beschadigingen veroorzaakt door hem of door de personen waarvoor hij verantwoordelijk is.

Al de andere herstellingen van dit materiëel zijn ten laste van den concessionaris. Onder deze worden gerekend, al degene die strekken tot het onderhoud en het bewaren van het materiëel des Staats, tot de veiligheid en het gemak der passagiers, zooals :

- 1° Het kalfateren en het teren der voegen van de vaartuigen;
- 2° Het teren, ten minste eenmaal 's jaars, van al de zichtbare zoo in- als uitwendige zijden van het houtwerk der ponten, schuiten en booten;
- 3° Het verven der metalenmasten welke den kabel-geleider dragen, van al het ijzerwerk der houtenvaartuigen, alsmede van de zichtbare zoo in- als uitwendige zijden der ijzerenvaartuigen; het verven en nummeren van het veertarief. Elk jaar moeten die werken hernieuwd worden;
- 4° Het onderhoud en desnoods de hernieuwing of de vervanging der valsche bodems, voorbruggen, roeiriemen, bootshaken, sloten, kettingen, palen en koorden; het smeren der windassen of van ander beweeglijke werktuigen, enz.

van art. 26
fl. l. in

Ten laste van den concessionaris blijven alle hoegenaamde herstellingswerken aan het hem toebehoorend materiëel.

Of het materiëel den Staat of den concessionaris toebehoore, indien, vijftien dagen vóór het eindigen van den termijn der concessie of indien tijdens het door de wet voorschreven onderzoek of datgene noodig geacht door het met toezien belaste personeel, vastgesteld wordt dat de exploiteerende te kort is gebleven aan de hem krachtens de voorwaarden van het kontrakt opgelegde verplichtingen, zoo moet hiervan melding worden gemaakt in een proces-verbaal waarvan den concessionaris, bij aanbevolen brief, zal worden kennis gegeven. Dit proces-verbaal zal dienen als gerechtelijke aanmaning om de onuitgevoerde werken binnen de acht dagen te doen verrichten; bij het verlopen van dien termijn worden deze werken, van ambtswege, door het Bestuur, ten koste des concessionaris uitgevoerd. Bij aanbevolen brief moet deze laatste verzocht worden de kosten ervan, binnen de acht dagen te betalen; na dezen tijd wordt tot de inning overgegaan, bijwege der gewone middelen.

ART. 15. — In de bijzondere voorwaarden worden die veeren aangeduid waarvoor de adjudicataris het materiëel moet leveren; echter zal hiervan slechts mogen gebruik gemaakt worden na hetzelfde aan het onderzoek der beambten van Bruggen en Wegen te hebben onderworpen; ook moet de concessionaris dit materiëel in goeden staat behouden, hetzelfde aan het bij artikel 14 voorziene toezicht onderwerpen en het aan zijnen opvolger overleveren zooals gezegd is in artikel 13.

ART. 16. — Gedurende het loopen van de concessie moeten de voorwerpen die zouden komen te ontbreken door den exploiteerende worden vervangen. Moesten de uit te voeren herstellingswerken of het verlies van een tuig, eene dienststaking tot gevolg hebben, zoo dient de concessionaris zich schriftelijk te wenden tot den Hoofdingenieur bestuurder van Bruggen en Wegen in het gebied; het Bestuur oordeelt of het noodig is den dienst te staken en den datum en den duur hiervan te bepalen.

ART. 17. — Noch verbreking van het kontrakt, noch vergoeding, noch vermindering van jaargeld wordt toegestaan, om welke reden ook en namelijk:

1° Onder voorwendsel van voorziene of onvoorziene gebeurtenissen, zooals buitengewone overzettingen van krijgsvolk, hooge waters, droogte, overstroomingen, ijsgang, schorren en andere welkanige door de guurheid van 't weder veroorzaakte voorvallen;

2° Voor dienststakingen wegens herstellingswerken aan het materiëel der aanlegplaatsen, aan de er naartoe leidende wegen of ter oorzake van aan het bevaarbare water uitgevoerde werken;

3° Ten gevolge der maatregelen en schikkingen welke de Staat gedurende den termijn der concessie zou nemen in het belang der orde en der openbare veiligheid, der regelmatigheid of der zekerheid van den dienst, zooals hierna in artikel 32 wordt gezegd;

4° In geval de Staat, op welke wijze hetzij, de concessie zou wijzigen, om reden van openbaar belang, of indien door hem andere veergeldontlastingen zouden worden ingesteld dan die in artikel 22 aangeduid;

5° Indien, overeenkomstig de wet van 8ⁿ Mei 1888, de Regeering het plaatsen van bijzondere booten zou toestaan.

Doch, indien het veer werd afgeschafte, of indien de Staat op den waterloop een nieuw openbaar veer of een welkdanig bestendig middel van verkeer liet inrichten op min dan 500 meters stroomop- of afwaarts gelegen van de grenzen der veerhaven, zou de concessie van rechtswege ingetrokken zijn, zonder andere vergoeding dan de teruggave van het jaargeld bij vervroeging betaald voor de tijdruimte welke den wezenlijken duur der concessie overtreft. Indien het materiëel den concessionaris toebehoort, en zoo deze zulks verzoekt, neemt de Staat, naar schatting van deskundigen, dit materiëel over.

ART. 18. — De uitgestrektheid van elke veerhaven wordt aangeduid door den Hoofdingenieur van Bruggen en Wegen of door den voor het opstellen des inventaris van het materiëel afgevaardigden beambte, bij middel van palen die de adjudicataris op zijne kosten moet zetten. Men zal maar op één tusschen deze palen gelegen punt, mogen aanlanden.

ART. 19. — De grenzen voor de exploitatie van elk veer moeten binnen de palen der veerhaven blijven.

ART. 20. — Het tarief van het veer, overeenkomstig met dat gevoegd bij het tegenwoordig lastkohier, moet geschilderd wezen op een bord van plaatijzer of van hout dat gehecht dient te zijn aan eenen paal die zich langs de beide oevers moet bevinden op de door het Bestuur van Bruggen en Wegen aangeduide plaats. Op dat bord dient insgelijks aangeduid te worden de waterlijn die tot eene bijtaks aanleiding geeft, alsook de lijn der hooge waters waarbij allen doorgang in schuit, paardenpont of bootje verboden is. Die waterlijn moet ook op elken oever vastgesteld worden bij middel van een zooveel mogelijk zienbaar merkteeken.

De kosten van stellen dezer palen, borden en merkteekens vallen ten laste van den concessionaris.

ART. 21. — Het Bestuur bepaalt :

1° Den vorm en de grootte der schuiten en vaartuigen die voor den dienst der veeren bestemd zijn, alsook het takelwerk ;

2° Hoeveel mag geladen worden, te weten :

- a. Menschen, de veerman inbegrepen ;
- b. Hoofden vee (volgens soort) ;
- c. In gewicht voor deze verschillende ladingen ;

3° Het getal aangestelden of schippers die voor den dienst der overzetting noodig zijn en het getal dier welke bij elke reis de schuit of het vaartuig moeten vergezellen.

ART. 22. — Van de betaling van het veergeld zijn vrij :

1° De in omreis zijnde Gouverneurs der provinciën en Commissarissen van arrondissement; de in dienst zijnde burgemeesters en schepenen; de ingenieurs en overige beambten des Bestuurs van Bruggen en Wegen; de ambtenaars en beambten van het Bestuur der Registratie en der Domeinen en de insgelijks in dienst zijnde agenten en aangestelden der Wateren en Bosschen;

2° Alle krijgstoever, de geschuttreinen, dat is te zeggen, de vuurmonden en de met krijgsbehoeften beladene kisten, alsmede de militairen en voerlieden die ze vergezellen;

3° De op ronde zijnde gendarmerie, de korpsen der burgerwacht en de militairen die bij troepen of afzonderlijk reizen, op voorwaarde dat, in dit laatste geval, een reispas of dienstbevel vertoond worde;

4° De generaals en officieren, enkel voor het rijtuig waarin ze reizen, en mits ook het vertoonen van een reispas of dienstbevel;

5° De met het dragen van pakken en brieven betrekkelijk den dienst gelaste boden der Gouverneurs en Commissarissen van arrondissement, de op ronde zijnde briefdragers der buitengemeenten en de telegramdragers;

6° a. Binnen den tolotrek, de inspecteurs en controleurs der rechtstreeksche belastingen en der accijnzen, de inspecteurs, controleurs, luitenanten, onderluitenanten, brigadiers, onderbrigadiers en gepreposeerden van het tolwezen en de beambten der accijnzen wanneer zij den dienst hebben;

b. En aan al de overige veeren, de controleurs en landmeters van het kadaster, de inspecteurs en controleurs der rechtstreeksche belastingen en accijnzen en de beambten der accijnzen, insgelijks wanneer zij den dienst hebben;

7° De ambtenaren en agenten van den telegraaf- en telefoondienst belast met het stellen, onderhouden, bewaken, enz., der elektrische inrichtingen der Regeering, alsmede het materiëel (draadrollen, isoleerpalen, enz.), onmisbaar voor het stellen en onderhouden van gezegde inrichtingen;

8° De rechters en vrederechters, wanneer zij zich om rede van hun ambt verplaatsen.

De Staat houdt zich het recht voor alle andere door hem noodig geachte vrijstellingen te doen.

ART. 23. — Tenzij er in de bijzondere voorwaarden anders over beschikt ware, moet iedere alleen zijnde persoon, na hoogstens vijf minuten wachters aan de haven, overgezet worden, zonder dat de veerman een hooger veergeld mag eischen dan dat door het tarief is aangeduid.

ART. 24. — De dienst der veeren tusschen zonnenaf- en opgang heeft enkel plaats voor zooveel aangeduid is in de bijzondere voorwaarden.

Mogen echter eischen op *alle uren* overgezet te worden : de in artikel 22 aangehaalde ambtenaren en beambten wier bediening hen tot nachtronden dwingt, alsook de bedienaars van eerediensten, de geneesheeren, heelmeeesters, vroedvrouwen, veeartsen, enz., wier ambt of beroep eischt dat zij zich 's nachts van den eenen oever naar den anderen begeven.

ART. 25. — Het overzetten wordt geweigerd :

1° Aan al wie in blijkenden staat van dronkenschap verkeert; 2° bij ijsgang; 3° bij buitengewonen hevigen wind, en 4° bij overstroming. Zelfs mag het gemeentebestuur, om reden van openbare veiligheid, het overzetten verbieden.

Het Bestuur behoudt zich het recht voor om, indien de breedte van het water of alle andere omstandigheid zulks eischt, den concessionaris te verplichten op diens kosten, aan de overzijde zijner woning, aan eenen paal of aan een naburig gebouw te hangen of te plaatsen, eene klok of ander toestel waarbij de veerman kan verwittigd worden. Het Bestuur mag zelfs vergen dat er hiertoe een man bestendig tegenwoordig zij.

ART. 26. — De havens en veerdammen moeten, te allen tijde, wel gebezemd wezen en de toegangen, ponten, schuiten en veerschenen dienen zuiver te worden bewaard, zoodat het Bestuur hierover geene reden tot klagen heeft.

Ponten en schuiten moeten behoorlijk met planken voorzien zijn om deze als zitplaatsen te doen dienen.

ART. 27. — Bij het in- en ontschepen moeten de ponten en schuiten vastliggen.

ART. 28. — Als helpers of aangestelden mogen alleenlijk gebezigd worden, ervaren schippers die door het Bestuur van Bruggen en Wegen aanvaard zijn; ondanks die aanvaarding is, naar luid van art. 54 der wet van 6 der Vorstmaand, jaar VII, de concessionaris verantwoordelijk voor alle overtredingen en ongevallen die aan de verzuimenis of onbedrevenheid dier aangestelden zijn toe te schrijven, alsook voor de boeten, teruggaven en schadeloosstellingen die ze beloopt hebben.

ART. 29. — In de nabijheid der inscheep- en aanlandingsplaatsen moet, ter algemeene beschikking, de concessionaris een door den plaatselijken ingenieur der Bruggen en Wegen genommerd en geteekend register houden, waarin de passagiers hunne aanmerkingen en klachten kunnen neërschrijven. Bij elke vordering, moet de veerman dit register alsook het kohier der lasten van de concessie vertoonen.

ART. 30. — De exploiteerende is gehouden de ingenieurs of conducteurs van Bruggen en Wegen te vergezellen wanneer zij onderzoeken doen in 't belang van

den dienst; hij moet aan die beambten al de hem gevraagde inlichtingen geven en met hen het proces-verbaal dier onderzoeken teekenen: echter mag hij vergen dat van zijne opmerkingen melding gemaakt worde.

ART. 31. — Naar luid der artikelen 56 en volgende der wet van 6 der Vorstmaand, jaar VII, heeft de concessionaris het recht om, te zijnen risico en perikel, gerechtelijk te vervolgen, alwie zich zou onttrekken aan de betaling van het op het tarief aangeduide veergeld, of alwie zich zou veroorloven den concessionaris, zijne aangestelden of zijne schippers te beledigen, te bedreigen of te mishandelen.

ART. 32. — De concessionaris moet, in alle omstandigheden, zich gedragen naar de maatregelen die in het belang der orde en openbare veiligheid, der regelmatigheid of zekerheid van den dienst, zijn genomen; zoo niet vervalt hij in de straffen waarmee de wetten en verordeningen bedreigen.

ART. 33. — Adjudicatarissen en borgblijvers moeten woonst kiezen in het gebied van het kantoor van den ontvanger der Domeinen; wordt hieraan niet voldaan, dan worden de kennisgevingen geldiglijk gedaan ter woning des burgemeesters van de gemeente waar het kantoor gevestigd is.

ART. 34. — Worden de aangehaalde bepalingen en de hiernakomende bijzondere voorwaarden door de concessionarissen niet uitgevoerd, dan is, van rechtswege, de concessie vernietigd.

BIJZONDERE VOORWAARDEN :

Art. 35. De toewijzing heeft tot voorwerp, de concessie van het openbaar veer voor voetgangers ingericht op de vaart van Sint naar Oostende, langs Brugge, tusschen de gemeenten Oostende en Breedebeke, op ongeveer 300 meters boven de Kaspellebrug gelegen in het getucht Hylken.

Art. 36 Het materieel noodig tot de exploitatie van het veer zal door een adjudicataris gelovend worden. Bij wijziging van artikel 13 hierboven zal dit materieel, op het eindigen der concessie aan den Concessionaris blijven behooren.

Art. 37. Het te gebruiken vaartuij zal bestaan uit een bootje ten minste 5 meter lang, 1.^m 65 breed te midden, en 0. m. 60 hoog, met de noodige boelbehoort en riemen, haak, schup, slot en oantbanding, ketting

Art. 38. Voor elk overzet mag het getal personen, de veerlieden inbegrepen, geen tien beboven gaan, en de vracht niet meer dan 1000 kilogrammen bedragen.

Art. 39. De handeling van de veerboot zal door eenen veerman, maar zoo noodig door twee veerlieden geschiedt.

Art. 40. De overzetter zal zich bijzonderlijk ten dienste houden van de personen welke zich moeten begeven naar de naastgelegene station van den ijzerweg te zij bij de aankomst, te zij bij het vertrek.

Art. 41. De schuit zal kloek vastgelegd en gesloten worden bij middel van een slot, buiten deuren van den dienst.

Art. 42. Wijziging van artikel 10, eerste alinea.

Het kontraakt mag van weerszijdt vernietigd word door het zes maanden vóór den 1^{en} augustus 1904 of 1905 op te zeggen, bij middel van eenen in het Postwazen a. bevolen brief.

Art. 43. Het tarief van het veer is bij koninklijk besluit van 14 maart 1901 bepaald.

Art. 44. De artikelen 6 en 9 hierboven zijn gewijzigd in dezen zin dat de Minister van Financiën en Openbare werken alleen bevoegd is.

Groes. verbaal

Ten jare negentien honderd één, den Maandag, derde Juni, om elf uren 's voormiddags zater, ten bureele der Domeinen te Oostende, Mariakloofstraat n: 8, ten verzoete van den heer Minister van Financien en Openbaer Werken, ter Geneerlijking van den heer hoofd-Ingénieur van Bruggen en wegen te Oostende, en van Zijnheer den Directeur der Registratie en der Domeinen te Brugge, overgegaen worden in tegenwoordigheid van Zijnheer D'auvert, Conducateur van Bruggen en wegen te Oostende, en van den heer Jules Dons, Ontvanger der Domeinen te Oostende, tot de openbaere toewijzing der Concessie van het hierbovenzeggende veed.

Na aan de vergaderende liefhebbers lezing te hebben gegaen van de hierbovenstaande voorwaarden is gemelde Concessie toegevoegen aan **Jules D'auvert**, winkelier te Oostende. Slijkant, onder den Solidaire borgrecht van **Emiel D'auvert**, bediende te Oostende, met de jaarlijksche pacht som van **duizend** . . . 2.

En na gedane lezing, hebben de pachten zijne borg, met ons Conducateur van Bruggen en wegen en Ontvanger der Domeinen het tegenwoordig proces verbaal geteekend, ten jare, maande en dachten, als boven volgende handteekens:

Opgedyckewid. Brussel, den 1^{sten} Juli 1901. De Minister
ter zgh. J. de Smet de Naeyer

Geloocht te Oostende den derden Juli 1901. Coet
74 Col. 82 vakt 6. Ontvanger zeshig centiemein. De
Ontvanger zgh. J. E. Lelpoort

voor gelijkvormig afschrift
De Ontvanger der Domeinen

J. D'auvert

Dit alles gezegd zijnde, kunnen we niet nalaten er even op te wijzen wat er al met " veer " in verband gebracht wordt.

We kennen de familienamen zoals bvb. Veerman of Veireman, ook Vander-
veren, zonder natuurlijk onze Renaat Veremans te vergeten.

Straatnamen als Veerstraat of Pontstraat , zelfs Pontonstraat zijn ons welbekend.

Als herbergnaam : in 't Veer, veerhuis, in den veerman.

Het Zuid-Nederlandse Veere zou zijn naam afgeleid zien van veer, bij Terneuzen is er een wijk " het veer ".

Ook lapnamen tierden welig op in het overzetbedrijf. Zo kende ik te Baasrode " den Toeter " Hij was verplicht te toeteren (op een hoorn blazen) alvorens over te steken met zijn veerboot, teneinde de voorbijvarende schepen te verwittigen. Dat wordt nu nog gedaan.

In de poezie hebben we het onvergankelijke " Passeur d'Eau " van Emile Verhaeren. Hij zelf ligt begraven naast het veerhuis te St. Amands, op de oever van zijn veel bezongen Schelde.

*Le Passeur d'eau , les mains aux rames
A contre flot, depuis longtemp
Luttaît, un roseau vert entre les dents*

*Le Passeur d'eau , comme quelqu'un d'airain
Planté, dans la tempête blême
Avec l'unique rame, entre ses mains
Battaît les flots, mordait les flots quand même.*

En dan werd door de film de aandacht getrokken op het veer en de veerman : Mira of de teleurgang van de Waterhoek.

Het veer geraakte in onze moderne tijd op het achterplan, tenminste toch in onze streek . Het moderne vervoer verlangt snelle verplaatsingsmogelijkheden . Daarom zijn er in plaats van veren, op vele plaatsen bruggen gekomen. Die zullen we ook bekijken in ons hier na volgend verslag, te samen met de overzetten.

B. OVERZETTEN.

Het beheer van Bruggen en wegen, afhangende van het Ministerie van financiën en wegen en geleid door Minister De Smet de Nayer, liet in 1901 een rondschrijven verschijnen betreffende de tarieven op de veren. Hier volgt de tekst :

MINISTERIE VAN FINANCIËN EN OPENBARE WERKEN.

Beheer van Bruggen en Wegen.

Openbare veren ingericht op de vaarten van Brugge naar Oostende, van Veurne naar Nieuwpoort, van Loo, van Plasschendaele naar Nieuwpoort, op den Yzer, en op de havengeul van Nieuwpoort. — Tarief der te heffen rechten.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gezien de koninklijke besluiten van 7 Mei 1857, 6 September 1884, 17 Februari en 30 Juni 1894, 11 October 1898 en 7 September 1899, de te heffen rechten vaststellende op de daarin aangehaalde veren der vaarten van Bruggen naar Oostende, van Plasschendaele naar Nieuwpoort, van Veurne naar Nieuwpoort, van Loo, van den Yzer en der havengeul van Nieuwpoort;

Overwegende dat deze tarieven leemten aanbieden die dienen ingevuld te worden;

Gezien de wet van 6ⁿ Frimaire, jaar VII, artikel 10 der wet van 14ⁿ Floreal, jaar X, en artikel I van het besluit van 8ⁿ Floreal, jaar XII;

Op voorstel van onzen Minister van Financiën en Openbare Werken;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN BESLUITEN :

ARTIKEL EËN. — De veren, waarvan de rechten veranderd worden, zijn hierna vernoemd :

Vaart van Brugge naar Oostende.

Halfmijlhuis, verbindende Zandvoorde aan Breedene;

Pompemolen, verbindende Ettelghem aan Clemskerke;

Paddegat, verbindende Ettelghem aan Stalhille;

Nieuweghe, verbindende Varsenaere aan Houttave;

Speyen, verbindende Sint-Andries aan Meetkerke.

Vaart van Veurne naar Nieuwpoort.

Klein Wulpen, verbindende Wulpen aan Coxyde;

Oversteken, verbindende Wulpen aan Coxyde en aan Oostduinkerke.

Vaart van Loo.

Millebrug, verbindende Wulveringhem en Oeren aan Eggewaertscapelle;

Hoogzandeke, verbindende Wulveringhem en Bulscamp aan Steenkofke.

Vaart van Plasschendaele naar Nieuwpoort.

Oudenburg, verbindende Oudenburg aan Westkerke.

Snaeskerke, verbindende de gehuchten Verlorenkost en Haegebrug.

Yzer.

Eversam, verbindende Beveren en Rousbrugge;

Eversam, verbindende Hoogstaede aan Stavele en aan Westvleteren;

Fintelle, verbindende Pollinchove en Loo aan Oostvleteren;

Palinghuis, verbindende Pollinchove aan Oostvleteren en aan Noordschoote;

Olifant, verbindende Nieucapelle aan Woumen en aan Merckem;

De Raap, verbindende Sint-Jacobschapelle en Nieucapelle aan Woumen;

Boerenhof, verbindende Sint-Jacobschapelle aan Woumen;

Plathuis, verbindende Caeskerke aan Beerst;

Waermoesstraat, verbindende Caeskerke aan Beerst;

Hofstede Dupré, verbindende Ramscapelle aan Schoore.

Havengeul van Nieuwpoort.

Nieuwpoort-ter-Zee, verbindende Oostduinkerke aan Lombartzijde.

ART. 2. — De te heffen rechten zijn als volgt vastgesteld :

Voor het overzetten van een persoon. fr. 0.05
uitgenomen aan de veren op de vaart van
Plasschendaele naar Nieuwpoort waar het
recht gebracht is op. 0.02

Voor het overzetten van een ledige krui-
wagen, van een wiel van een voertuig,
van een ploeg, eg of ander landbouwge-
reedschap van het zelfde slag, van een
rijwiel, van een kinderrijtuig 0.05

Voor het overzetten eener vracht van 50
tot 100 kilogram 0.05
uitgenomen aan het veer op de havengeul
van Nieuwpoort, waar het overzetten
eener vracht van meer dan 25 kilogram,
voor elke reeks van 25 kilogram bepaald
is op 0.05

Wekelijksche abonnementen, recht ge-
vende op vier overzetten daags, de over-
zet geschiedende bij groep van twee of
meer personen, zullen afgeleverd worden
ten prijze van 0.25
uitgenomen aan de veren op de vaart van
Plasschendaele naar Nieuwpoort, waar de
prijs gesteld is op. 0.10

Het tegenwoordig tarief zal in kracht treden :

Aan de veren ingericht op de vaart van Brugge
naar Oostende, en op den Yzer, op 1^{sten} Januari
1901;

Aan het veer ingericht op de havengeul van
Nieuwpoort, te beginnen van 1^{sten} Mei 1902;

Aan de veren op de vaart van Nieuwpoort
naar Veurne, op 1^{sten} Mei 1903;

Aan de veren op de vaart van Plasschendaele
naar Nieuwpoort, op 1^{sten} December 1902 voor
den overzet van Snaeskerke, en op 1^{sten} Mei 1903
voor dien van Oudenburg;

Aan de veren der vaart van Loo, op 1^{sten} Mei
1903.

Onze Minister van financiën en open-
bare werken is met de uitvoering van het
tegenwoordig besluit gelast.

Gegeven te Brussel, den 12ⁿ Januari 1901.

Het besluit verscheen natuurlijk in de beide landstalen, het nederlands vertaald zijnde.

Bij koninklijk besluit van 3 augustus 1920 werden deze rechten verdubbeld.

Bij koninklijk besluit van 4 augustus 1920 werd de prijs van de wekelijkse abonnementen gebracht van 0,50 F op 0,75 F.

HET VEER VAN SLIJKENS , ALIAS DE OVERZET VAN FIENTJE KETELS.

Dank zij Leopold II en zijn ministers hebben wij, uit officiële bron, alle overzetsdiensten uit ons gewest op een rijtje. We zijn er hem dankbaar voor.

Maar wat ons opvalt is dat de " sasse " overzet van " Fientje Ketels " er niet in vernoemd wordt ! en toch is het zo. Wetende dat voor de jaren 1900 het kwartier gevormd door de nukkerstraat en omgeving, zeer dunnetjes bevolkt was en dat aan de overkant van de vaart het evenzo was, was er helemaal geen nood aan een overzet geweest. Maar daar de bevolking toenam, de Sassenaars van Mosselhoek, Coupure en Varretje moesten verhuizen wegens de grote oostendse havenwerken, en dat er langs de Oudenburgse steenweg industrie zich kwam te vestigen of zou komen, zoals bvb " Lumiere et Force motrice " en de " Chantier de créosotage " werd de behoefte aan een overzetsdienst geschapen.

Deze dienst werd ingericht bij koninklijk besluit van 14 maart 1901 waarbij " op de vaart van Gent naar Oostende , langs Brugge " tussen de gemeenten Oostende en Bredene, overwegende dat er " nut bestaat een regelmatig dienst in te richten voor het overzetten der voetgangers.

Dit besluit omvat volgende twee artikels :

ART.1. Het veer wordt ingericht op ongeveer 300 m boven de kapellebrug, gelegen in het gehucht Slijkens.

ART.2. De taksen bedragen :

voor het overzetten van één persoon	0,05 F.
voor een ledigen kruiwagen, rijwiel enz.	0,05 F.
voor een vracht van 50 tot 100 kg.	0,05 F.
voor een wekelijkse abonnement.	0,25 F.

Zoals gewoonlijk werd de minister van financiën en openbare werken belast met de uitvoering van dit besluit.

Op 4 juni 1901 liet de ingenieur, belast met de aanbesteding tot het toekennen van het veer van Slijkens, volgende brief aan zijn chef worden :

Ostende, 4 Juin 1901.

Monsieur le Directeur,

Comme suite à votre lettre du 18 mai dernier, j'ai l'honneur de vous faire savoir, que le passage d'eau de Breedene a été loué hier matin au sieur Isidore Devriendt, à Ostende, pour la somme annuelle de 2 frs.

Het veer werd afgeschaft, tesamen met dat van het halfmijlhuis bij K.B. van 23 juli 1921.



aanlegplaats van het veer.

De overzet heeft dus gedurende twintig jaar gefunctioneerd. De aanlegsteiger lag, tesamen met de oprolhaspel voor de geleidekabel, voor de deur van 't café de Bruxelles, later Café Fientje Ketels, Prises Elisabethlaan 76 . Niettegenstaande de uitbating toevertrouwd was aan Isidoor Devriendt, werd de veerdienst uitgebaat door zijn schoonzuster "Fientje Ketels " weduwe van Isidoor's halfbroer. Bij het overlijden van haar 2e echtgenoot, Gusten van Litzenburgh, bleef Fientje het café verder openhouden en baatte ze eveneens de veerdienst uit.

Het vrouwtje verdiende er zo ook een centje bij, maar hoe ? Gedurende het overzetten moest ze haar café achterlaten en betrouwen op het rechtvaardigheidsgevoel van haar klanten wat betreft het aangeven van de ondertussen gedronken hoeveelheden vocht.

Haar meeste klanten voor de overzet waren arbeiders van de " chantier" ofte " Bielleplein ". Daar werd, op en omtrent het werk, soms nogal wat geestrijke drank verwerkt, zodanig dat de waggelende mannen voor Fientje een hele krachttoer betekenden om hen heelhuids en uitwendig droog aan de overzijde te kunnen afleveren.

Eens is 't vrouwtje gedurende een echt onweer, alleen op het schuitje, de kabel kwijt gespeeld, en daarna, half in paniek, ook nog de roeiriemen. Op haar blote knieën in 't bootje, heeft ze die keer de hemel aangeroepen voor redding. Die is er dan ook zo gekomen.

Na de oorlog 1914 - 1918 begon het te slakkeren met de overzetsdienst. De meeste mensen begonnen zich een fiets aan te schaffen, 't werk loonde de moeite niet meer en in 1921 werd de dienst opgeschort . De trap, aanlegsteiger en oprolhaspel bleven ongebruikt tot men rond de jaren 1960 de vaartdijk versterkte en alles opgeruimd werd.

HALF MIJL HUIS.

Koning Leopold I gaf op 7 mei 1857 bevel (in 't Frans) het veer Halfmijlhuys op te richten. Uit de tekst van het dekreet kunnen we opmaken dat de andere veren op het kanaal Brugge - Oostende rond deze tijd reeds bestonden (Le tarif actuellement en vigueur aux passages d'eau existant sur le même canal)

Ministère des Travaux Publics.

Canal de Bruges à Ostende. — Etablissement d'un passage d'eau pour piétons à l'endroit dit : Halfmylhuys.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant qu'en vue de faciliter les communications, d'une rive à l'autre du canal de Bruges à Ostende, des habitants de la commune de Zandvoorde et des communes environnantes, il y a utilité à établir sur ledit canal, à l'endroit appelé *Halfmylhuys*, une barquette pour le transport des piétons ;

Vu la loi du 6 frimaire an VII et l'article 10 de celle du 14 floréal an X ;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics et Notre Ministre des finances entendu,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Un nouveau passage d'eau, à l'usage des piétons, sera établi sur le canal de Bruges à Ostende, à l'endroit dit *Halfmylhuys*.

Art. 2. Le tarif actuellement en vigueur aux passages d'eau existant sur le même canal, sera applicable au passage d'eau mentionné à l'article précédent.

Art. 3. La barque destinée à desservir ce nouveau passage d'eau sera fournie par l'État.

Art. 4. Nos Ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 7 mai 1857.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

A. DUMON.

We laten hier de vertaling van de tekst van bedoeld dekreet volgen.

Kanaal van Brugge naar Oostende. Oprichting van een overzetsdienst voor voetgangers op de plaats genaamd Half Myl Huys.

Leopold, Koning der Belgen.

aan allen, tegenwoordigen en toekomstigen, heil.

In acht nemende de verbindingen te verbeteren tussen de oevers van het kanaal van Brugge naar Oostende, voor de inwoners der gemeente Zandvoorde en de omliggende gemeenten, zou het nuttig zijn op gezegd kanaal, op de plaats genaamd Half Myl Huys, een bootje in te zetten voor het vervoer van voetgangers.

Gezien de wet van 6 frimaire, jaar VII en artikel 10 van de wet van 14 floréal, jaar X ;

Het voorstel gehoord hebbende van onze Minister van Openbare Werken en onze Minister van Financien,

Hebben wij beslist en besluiten wij :

Art 1. Een nieuwe overzetsdienst, ten gerieve van voetgangers, zal ingericht worden op het kanaal van Brugge naar Oostende, op het punt genaamd Half Myl Huys.

Art 2. Het huidige tarief in voege op de bestaande overzetten op hetzelfde kanaal, zal toegepast worden op de overzet vermeld in voorgaand artikel.

Art 3. Het bootje bestemd om deze nieuwe overzetsdienst te bedienen wordt door de staat geleverd.

Art 4. Onze minister van Financien en van Openbare werken worden belast ieder voor wat hen betreft, met de uitvoering van dit arrest

Gegeven te Laken 7 mei 1857

Leopold.

Voor de Koning.

De Minister van Openbare werken

get. A.Dumon.

En daarmee begint de loopbaan van de overzetsdienst van het Half Myl Huys. In 1911 kregen we er nog een vermelding van, als wanneer Bruggen en Wegen bevel geeft om de vaart Brugge - Oostende, gedeelte begrepen tussen de sluizen van Slijkens en het veer van Halfmylhuys, uit te baggeren tot op het peil -6,00m.

De laatste uitbaters van het veer waren het gezin Richard Van Hove. Vader en moeder Van Hove woonden in het " Half Weeghuis ", herberg en winkel, gelegen op de hoek van de stationstraat en Oudenburgse steenweg, te Zandvoorde. Het huisje is nu afgebroken. Moeder Julie bleef er wonen tot in 1961, als wanneer het moest verdwijnen om de stortplaats van het fabriek U.C.B. uit te breiden.

Hoe het komt dat er officieel altijd gewaagd wordt van " half myl huys " terwijl de herberg " Half Weeghuis " heette was niet te achterhalen.

Er werd overgezet met een bootje, overgetrokken langs een kabel. Soms bij heel kalm weder werd er wel eens geroeid, doch eerder zeldzaam. Zoon Fernand, evenals zijn broer Oscar, die enkele jaren jonger is, herinnert zich nog de aanlegsteiger en de trap er naartoe leidende. Vanop deze aanlegsteiger namen ze, voor het zwemmen in de toen nog propere vaart, hun duik in het heldere water.

Voor de Van Hove's had Julie's tante reeds uitbaatster geweest van de overzetsdienst.

Ook volgens Fernand, wist zijn moeder zich te herinneren dat, gedurende de oorlog 1914-1918, de Duitsers ter hoogte van hun café een brug over het kanaal geslagen hadden, gedurende een korte tijd. Of het een pontonbrug was of niet, wist hij niet .

Het veer van het Halfmylhuys werd, tezamen met dat van Slijkens, bij K.B. afgeschaft op 23 juli 1921 . " Overwegende dat, herhaalde openbare aanbestedingen, geen aanbod gedaan geweest is tot het uitbaten van voornoemde veren, worden beide afgeschaft. "

Met de uitvoering van dit besluit werden belast de Minister van Financien Theunis en de minister van Openbare Werken Anseele.

'T POMPTJE EN HET PADDEGAT.

Het veer " POMPE " genoemd, heden 't pomptje " is een veerdienst over de vaart Oostende - Brugge, gelegen op de plaats waar, voor het

graven van de bedding van die vaart in het Ieperleed (begin 17e eeuw) de hoge brug lag.

Men noemde eertijds een veerschuit een ponton of pontonschuit, verbasterd tot ponteschuit en daarna tot pompeschuit. Komt de naam 't Pomptje dan voort van ponton ? Of was dit de plaats waar Oostende bij grote en langdurige droogte zich van water kwam voorzien ? Was het een ponte of een pompe ?

We weten bvb dat de sasse brouwerij Van Huele haar water, nodig tot het vervaardigen van haar bier, met de waterschuit van Albert Lanoye liet halen aan het pomptje, het water op het sas niet geschikt zijnde voor brouwerijdoeleinden.

Onze J. Bowens verhaalt ons ook : *Men had sedert de maend december (1778) van het voorleden jaer geenen regen gehad, zoo dat het zoetwater in de Stad te allen kanten ontbrekende, men genoodzaekt was het Water door het Waterschip in de brugschen Vaerd te laten halen, totdat het op de 22 april is beginnen te regenen.*

Maar we weten ook dat er in de omgeving een molen heeft gestaan. Wordt vermeld : in 1581 " bedienende de pompe ande pompemuelen ", in 1704 " pompemuelene ", in 1844 " moulin dit pompemolen ". Het betreft hier nochtans niet een pompmolen ter bemaling van de polders, maar wel een "coorenmuelen " die genoemd werd pompemolen, naar de nabije pont. Dit blijkt uit een kaart van het Gentse Rijksarchief, GK 610, kaart van het vak van de oostendse vaart gelegen op oudeburg, 18e eeuw.

't Pomptje wordt meerdere malen vermeld in vele oude akten of op kaarten. Zo weet J. Bowens ons nog mede te delen dat op 19 mei 1749 Karel van Lorreinen, uit Brugge vertrokken zijnde met de barge naar Oostende toe, vaarde tot aan " het pompe-molenke " en daar aan land gestapt zijnde hij " met haere Reys-koetse " via Oudenburg en Leffinge zijn weg naar Oostende vervolgde.

Als toponiem is 't pomptje zeker zeer oud.

Daareven werd de " Hoge Brug" genoemd. Een eerste vermelding van deze brug vinden we in 1478. Ze werd aangeduid als " cloostres brugghe " De oudenburgse abdij had aldaar in de onmiddellijke omgeving het St-Aarnouds-goed liggen.

In 1555 wordt hij aangeduid als " de hooghe brugghe van ouden tyde ghenaeemt wronghelyghedam brugghe ", deze vreemde benaming vinden we nogmaals in 1286 " westalf woeringsbrueghen ".

Over het Ieperleed dus, alvorens ze gekanaliseerd werd, lag er op de plaats genoemd " t Pomptje " sinds jaar en dag een brug op de weg van Oudenburg naar Klemskerke !

Bij het verbreden en verdiepen van het Ieperleed in 1618 zal het goedkoper en gemakkelijker geweest zijn, in plaats van een nieuwe brug te slaan, een overzetsdienst in te leggen. We mogen dus ook veronderstellen dat vanaf dien datum er een overzet dienst deed.

De plaats waar de veerpont aanlegde is " de jeghenode om de Pompe " thans 't pomptje, ook genaamd 't Pompegat.

Gat komt ook voor in het Paddegat, een veer verderop, te Ettelgem. Waarschijnlijk dient " gat " opgevat te worden in de zin van hoek of buurt. Ook in Oostende kende men een pompegat.

Op de kaart van Covens en Mortier uit de beginjaren van de achttiende eeuw zien we duidelijk de Oudenburgse Pompestraat, komende van Ettelgem, Oudenburg links laten liggende, tot aan de vaart lopen, zoals trouwens nu nog. Over de vaart vervolgde het baantje zijn weg naar Klemskerke toe, eveneens zoals nu nog. Op de linkerkant van de vaart staat er op de kaart een molen getekend en om over de vaart te geraken was er een bootje nodig. Beiden waren dus nog aanwezig in het begin der jaren 1700.

In 1865 staat er op de stafkaart het Pompje vermeld als Nacelle = overzet. Het Paddegat staat erop als Ponceau = bruggetje.

Beiden staan op de militaire kaart van 1883 als overzet vermeld.

Van de overzet van het Pompje is er heden ten dage niets meer overgebleven, maar op de plaats waar de overzetsdienst van het Paddegat verzekerd werd, vindt men de afdalingstrap langs de vaartoever nog, alsook de "bollaard" waar het schuitje aan vastgemeerd werd. Zo ook aan de overkant van de vaart. Moest er een bootje liggen, de dienst kan weer herbeginnen.

HAVENGEUL.

De huidige Oostendse havengeul ligt volledig op oud bredens grondgebied. En sinds die havengeul bestaat, heeft er daar een overzet bestaan.

We weten dat in 1584 de smalle duinen ten oosten van Oostende (grondgebied Bredene, wijk Ter Cuere?) afgevoerd werden en er daar een geul gegraven werd, die moest toelaten de stad Oostende beter verdedigbaar te maken. De pasgevormde geul werd de nieuwe grens tussen Oostende en Bredene.

Deze doorsteek werd genoemd, benevens geule, ook Coupure of le trou of Vloeyinghe, soms Oostgeule, dit in tegenstelling met de oude haveningang ten westen van de stad. "Deulx fortz a Ostende l'un a la Coupure du dicq vers Blanckenberghe".

Na de doorsteek van de duinen en het breder worden van de geul door de uitschurende werking van ebbe en vloed, waren alle bestaande wegen aldaar weggespoeld. Er werd een overzet ingelegd. Deze diende in den beginne evenwel meestal voor de aanvoer van klei, ter versterking van de wallen van Oostende.

Op een engels plan van 1593 zien we aan de westeroever van de geul een steigertje voor de overzet en een bootje, klaar liggend om mensen over te zetten. Het steigertje werd gebouwd op de plaats waar voordien twee bruggen lagen, het moeras overspannend dat oostelijk van de stad gelegen was, voor de vesten, ongeveer ter hoogte van de huidige langestraat.

Na het belag van Oostende (1601-1604) werd er werk gemaakt van de heropbouw van de stad. De nieuwe haveningang kreeg langs beide zijden een lang staketsel. Het oostelijk deel lag in de schorren van het verdwenen Ter Cuere.

Zo lezen we in een stadsrekening van 1609, amper vijf jaar na het einde van het beleg: "ontfanck van het Recht e, de Passaige-ghelt van den ponton bij die van der Wedt gecocht omne Passagiers te subleveren up tVeer an de Oostzyde deser Stede".

Aan de zuidoost, onderaan het westerstaketsel lag er een kreek die later de visserskreek zou worden (en waarvan de laatste resten pas verdwenen met de bouw van de nieuwe sluis in 1973 voor het kaaistation)

Vlak naast die kreek, in de geul zelf werd er een aanlegsteiger gebouwd voor de ponteschuit. Die kreek werd het pontongat genoemd, omvormt door de bevolking tot Pompegat.

Op een gravure uit 1675, zicht op Oostende en op de sassens van Slijkens, zien we op deze plaats een bootje getekend dat volk overzet, benevens een aanlegsteigertje. (Jaarboek 1983 blz. 93).

Een kaart, opgemaakt in 1776 door " sieur Cobbaert, gesworen lantmeter ", toont ons op de linkeroever van de Gouweloze, genaamd de " Keynjaert Creke ", een versterking en een herberg. Vanaf dit punt, op het einde van de " Zout-Kaeye ", was er een " CLEYN OVERSET " naar de Mosselhoek. De GROTE overzet deed nog altijd dienst tussen Oostende (Langestraat) en Lissemorre. Dat bleef jaren onveranderd.

Bij het ontleden van de gravure " Premier Vue d' Ostende " uit 1782, van Le May en Masquellier, door confrater R.Verbanck, lezen we : " Langs de oever bemerken we een klein kotje. Dit was het wachthuisje voor de mensen die wensten de KLEINE overzet te nemen naar de Mosselhoek. Dit wachthuisje staat hier op het huidige Hazegras. Tot een heel eind in het water ligt er een dijkje die het op- en afstappen van de overzet moest vergemakkelijken ".

Het zicht werd genomen vanaf het fort St Philippe. Aan de overkant van de havengeul, 1 langs de dijk van de Mosselhoek, zijn de trappen langswaar men afdaalde of opklom om de overzetschuit te bereiken of te verlaten. Dichtbij staat het huis gekend als de herberg " den soeten Inval ", alwaar gewacht kon worden totdat de overzet aanlegde.

Ook gewaagt Bowens over een brug die een tijd lang de havengeul overspande, dit ten jare 1696- 1697. Zo verhaalt hij dat ten gevolge van de grote aanvoer van personen en materiaal voor de legermachten in de haven en dat men deze zo spoedig mogelijk naar Brugge wilde overbrengen " liet men over de haven eene Scheep-brugge leggen ", welke rustte op 17 binnenlanders, dewelke aan elkaar vastgemaakt werden en met balken en planken bedekt werden, zodat men er met paarden en wagens over kon rijden. Waar de brug precies lag wordt door hem niet gepreciseerd.

1823 : Op een landtong tussen de vestingsgracht en de haven, waar de oude " Visscherskaey " afdraaide naar de "Geule " toe, hadden we de aanlegplaats van de pakketboten. Daar was eveneens het " loodskantoor ", het " Bureau des Passe-Ports " en de herberg " the Hope ". Vlakbij was de aanlegsteiger van de grote overzet of ponton.

Herdenken we ook de ramp met de overzet van 14 september 1800 (27 fructidor, jaar 8) Komende van 't Sas kermis boden zich meer dan 200 personen aan, omstreeks 7 uur 's avonds, om met de overzet huiswaarts, naar Oostende dus, te keren. De ponton werd overbelast en kantelde, 84 mensen verdronken.

Dit ongeval had grote weerklank in het ganse land. Benevens de vele liedekens die dit voorval " bezongen ", werd er ook een toneelspel over geschreven, die jaren nadien nog opgevoerd werd. Inderdaad vertelt Alb. Dawydt (De herbergen uit de jaren twintig. Deel I) dat er in de gemeente Houtem in het jaar 1842 (42 jaar na de ramp) door de Maatschappij der Konst en Eendragtminnaars, onder de kenspreuk " meer iever dan wetenschappen ", in haar schouwburg in den herberg " den dobbelen Arend " ten behoeve van de armen, zal vertoont worden : " Het zinken der Oostendsche Pont-schuit ", toneelspel in drie bedrijven, gevolgd door Blasius den

Twistzoeker, blijspel in één bedrijf.

De overzetboten bleven maar varen en toch kwamen er plannen om de havengeul met een brug te overspannen. De regering had inderdaad beloofd, bij haar aanstelling, een brug te bouwen over de havengeul. De brug zou zich bevinden recht over de langestraat en de vuurtoren.

In een brochure over Bredene, uit 1910 : " Het binnenkort aanbren- gen van een overzetbrug over de havengeul zal de ontwikkeling en de uit- breiding van de tramdienst meebrengen en zal Bredene op 5 minuten afstand van de Oostendse zeedijk brengen. De vloer van de overzetbrug zal op 50 m hoogte worden geplaatst, een lift zal de bezoekers ernaar leiden, alwaar ze van een prachtig panorama genieten ".

't Is bij beloften gebleven.

Volgens J. Bowens was er ook een overzetdienst van een speciaal soort rond de jaren 1700. Zo verhaalt hij dat " op den 12 novembre van 't jaer 1712 zag men een zeer droeven voorval ! De Schuyte komende van het Sas Slyckens met de passagiers van de Bargie had het ongeluk om te slaen door de zware lading, bij dewelcke Gelegenheyd verscheidene Personen verdron- cken zijn " .

Evenzo verhaalt de Engelsman John Gage in zijn journaal, dat hij in Juni 1815 's avonds met de barge van Brugge naar Oostende kwam. Hij moest een landgenoot van hem, gesneuveld te Waterloo, repatrieren. Een klein bootje zou hem vanaf Sas Slijkens naar de stad varen.

Dat zou er kunnen op wijzen dat de reizigers van de barge te Sas Slijkens uitstapten en met een roeibootje naar Oostende gebracht werden, teneinde hen vlugger ter bestemming te krijgen. De barge vaste vertrek- en aankomsturen hebbende (enfin, ja) kon men door deze dienst de rei- zigers op tijd ter bestemming brengen. Zo kan men deze dienst als een overzet beschouwen.

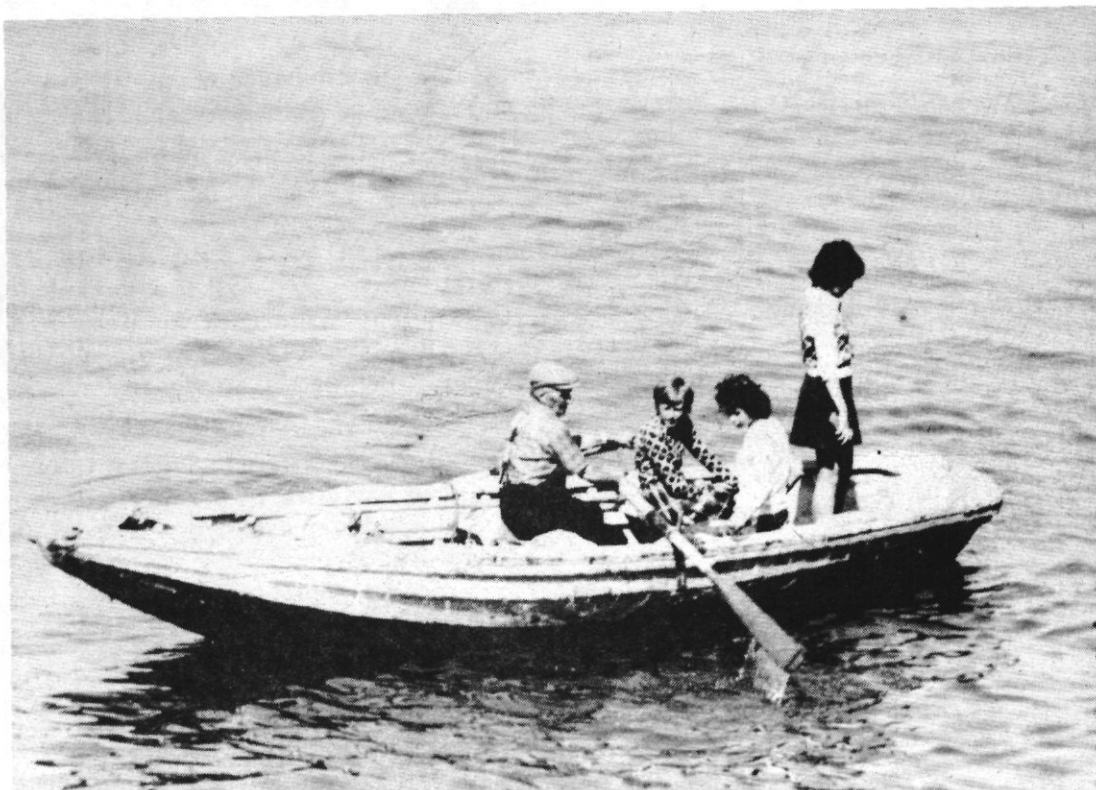


Ostende — Bateau Marguerite - Service passage d'eau N. 559 J.-B. P. Ostende

En Bowens vertelt ons nog meer. Zo moest in Januari 1776 de overzetsdienst stil gelegd worden, daar de havengeul toegevroren was, en " van den 30 januari tot op den 4 februari door menige mensche van het pontongat tot aan het kleyn Overzet over en weer is gegaen geweest ". De uitbater van de overzetsdienst was zijn inkomen kwijt en moest er dus iets op vinden : " den Pontonnier P.Devos had het Ys belegd met leederen en daer op Planken om gemakkelijk daer over te konnen gaen , waer voor een-ider aan hem moest betaelen acht deniers voor gaen en keeren ".

Het veer, zoals wij het ons nog herinneren, werd ingericht na afbraak van de " écluse française en de écluse militaire " bij de grote werken aan de haven van oostende, bij koninklijk besluit van 18 juli 1901. De lopende vergunning verviel op 30 september 1932 . De dienst werd verzekerd door een afgedankte vissersschuit en was bedoeld om de mensen van de oude vuurtorenwijk rapper in de stad te brengen. Velen van hen werkten in die tijd in de vismijn. Zo werd hen die lange " ommetour " langs de voorhaven bepaard. 's Zomers maakten ook de toeristen gretig gebruik van deze dienst. Het lastenboek van deze overzetsdienst heeft de stad Gent als model gediend voor het veer van Port Arthur in 1923.

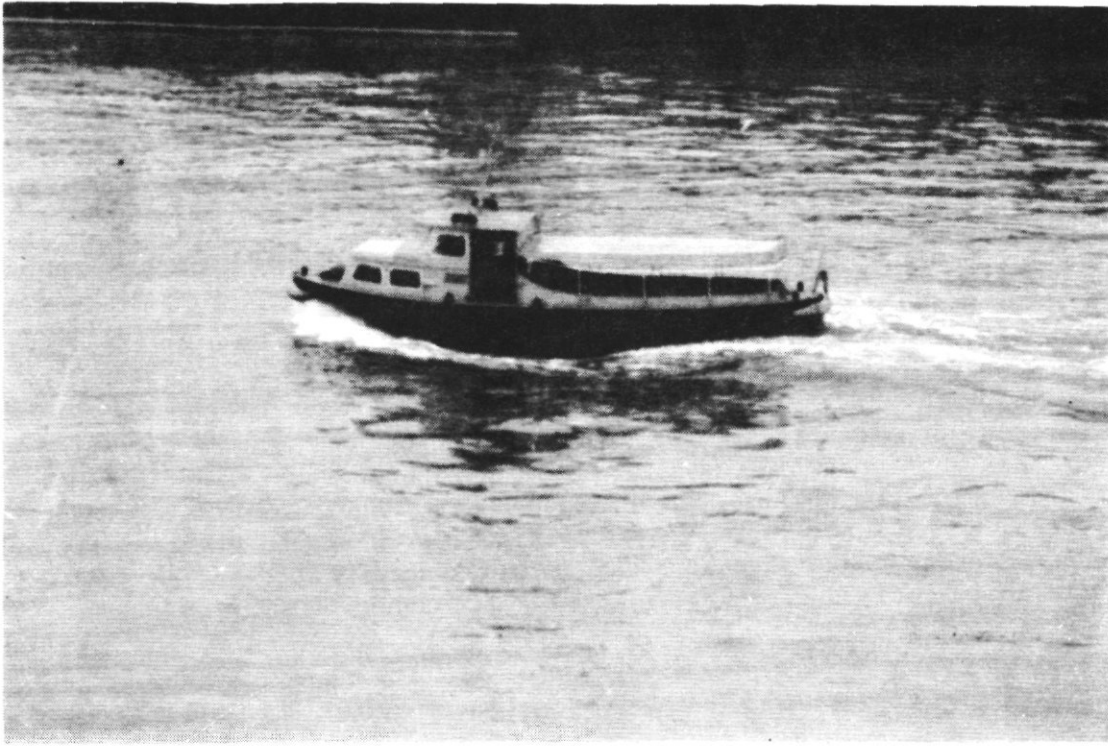
Na de oorlog 1940 -1945 werd de dienst hervat, wederom met een afgedankte boot. Doch bij gebrek aan klanten stierf deze dienst een trage en zoete dood.



Zeelieden op rust verzorgden een tijdlang de overvaart met hun yollen voor personen. Twee à drie konden per keer overgezet worden.

Sinds meer dan twintig jaar is er in de Oostendse havengeul geen oeververbinding meer, zou men denken.

Nochtans zijn er in de Oostendse havengeul nog altijd twee diensten die in deze tijd hun eigen overzetsdienst hebben, nl. onze Zeemacht en de Regie voor Maritieme transport.



Voor de zeemacht wordt de dienst verzekerd door de havenbarkas " Spin" speciaal gebouwd voor het vervoer van personen. De maximum capaciteit bedraagt 100 personen. De bemanning bestaat uit 4 personen . De spin werkt volgens een vaste dienstregeling . Het aantal overgezette personen bedraagt ongeveer 70.000 per jaar. (anno 1981).

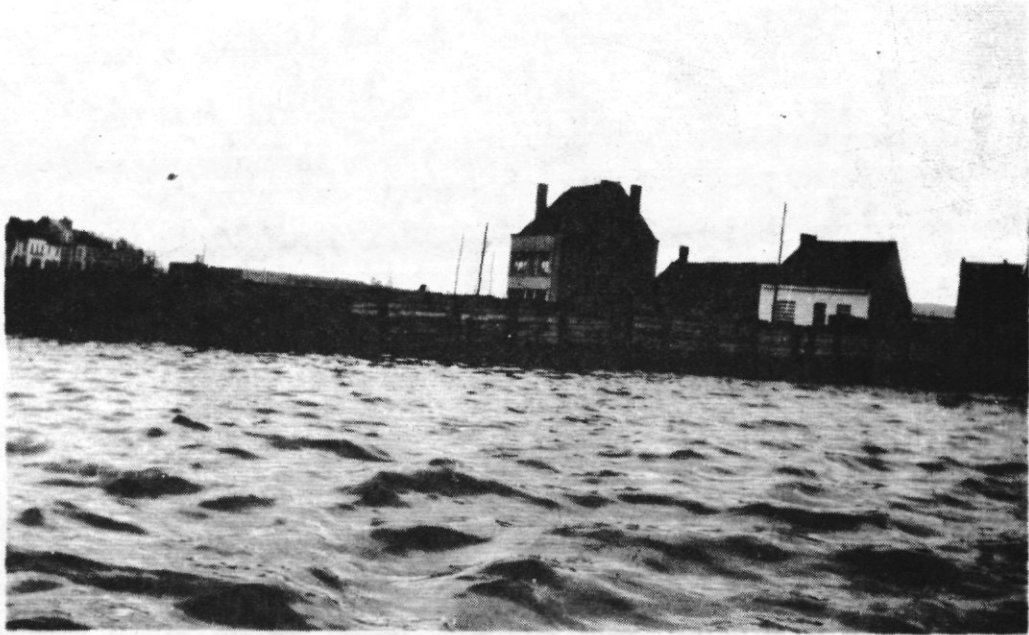
Het bootje heeft een lengte over alles van 14,48 m. ; de breedte bedraagt 4,25m. De maximum diepgang is 1,80 m. Ledig weegt de barkas 22.22.750 kg , vol geladen 33.250 Kg. De Spin wordt voortgestuwd door middel van een dieselmotor M.W.M., acht cylinder in lijn, viertakt. De snelheid ongeladen, is 8,5 knopen. Het schip werd gebouwd op de werf Akerboom te Lisse in Nederland in 1958. Het is in de vaart sedert 09.01.1959.

Voor het Zeewezen en nu de Regie voor maritieme transport doen drie vedetten dienst als overzet, nl. vedette 1, 2 en 3. Ze werden voor deze dienst speciaal gebouwd op de werf Jos.Boel en Zonen uit Temse in 1947- 1948.



BRUGGEN.

IBIS BRUGJE.



Het oude Ibis-bruggetje enkele uren voor het wegspoelde bij het tweede hoogtij van de stormvloed van 1 februari 1953.

Waar de Noord-ede uitmondt in de " kreek " of Oostendse achterhaven, ligt er nu een bailey-brug als oeververbinding tussen de Bredene weg(Oostende) en de Prinses Elisabethlaan (Bredene) Deze brug, opgetrokken met prefab elementen uit een legerstock van de oorlog 1940 -45 werd gelegd door de genie van het Belgische leger nadat de oude vaste houten brug, gelegd door de Duitse bezetter in 1914-18, was weggespoeld gedurende het noodweer van 1 februari 1953. Heden ten dage wordt deze opgeroeste Bailey brug vervangen door een vaste betonnen constructie.

Zoals hoger vermeld had men hier moeten wachten op de oorlog 14-18 om hier weerom een oeververbinding tot stand te brengen . Inderdaad, sinds de grote Oostendse havenwerken van rond de eeuwwisseling, die ook hier volledig het uitzicht van de wijk veranderden, was er hier geen brug of oeververbinding meer voorhanden. De duitse bezetter loste dit euvel op met een noodbrug. Ze bleef er bijna veertig jaar liggen. Van de nood een deugd maken, noemen ze dat.

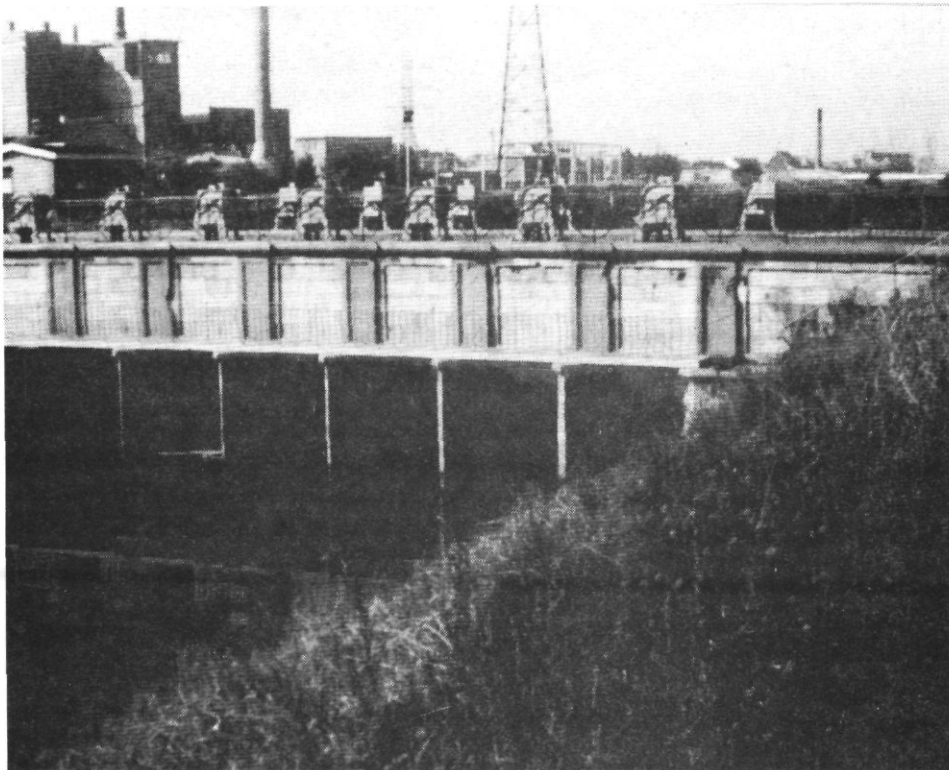
In deze oude sasse wijk, de Coupure (de Bredene weg wordt nu nog door oude sassenaars als de Coupure aangeduid) , lag hier eertijds een der uitmondningen van de Noord-Ede, zelf het restant van de omleiding der vaart

Plassendale - Slijkens gedurende het bouwen van het Sas van Slijkens in de jaren 1754 - 1758 , in de Oostendse havengeul. Die uitmonding was overspannen door een afwateringssluis, genaamd Vingerlynck-sluis. Dit kunstwerk werd afgebroken bij de aanvang der werken ter uitbreiding van de Oostendse haven.

De sluis werd vervangen door het nu nog bestaande " Sas van Maertens "

De Vingerlynck sluis zelf werd destijds gebouwd rond 1783, op voorstel van ingenieur De Brou.

HET SAS VAN MAERTENS.



Reeds van oudsher mondt de Noord-Ede in de Oostendse havengeul uit. In ons Jaarboek 1978 " rond de forten van Oostende " lezen we dat de Noord-ede, anno 1634, langs de vestingswallen van het kroonwerk vloeide en op dit punt in de havengeul van Oostende uitmonde. Het water van de Noord-ede werd op peil gehouden door een klein sluisken.

Dit kroonwerk, onderdeel van het Fort St.Philippe, diende ter bescherming van de Sassen van Slijkens, die rond dit tijdstip gelegen waren ter hoogte van het huidige verkeersknooppunt " de bolle ".

Op 13 augustus 1752 stortte het sas, gebouwd op weke ondergrond, gedeeltelijk in. Een nieuw sas werd meer landinwaarts gebouwd. Ter einde de scheepvaart naar Brugge te kunnen verzekeren, werd er een kanaal gegraven rond de werf van het nieuwe sas, beginnende bij het punt waar de Noord- Ede nu in de kreek uitmondt, een boog beschrijvend rond de werf en uitmondend in de vaart ter hoogte ongeveer van de huidige spaarzaamheidsstraat. Een sluis werd gebouwd op de monding . Ze werd later de Vingerlynck-sluis.

Als wanneer dan, rond de eeuwwisseling, beslist werd de grote havenwerken te starten, veranderde het oude sas volledig van uitzicht. De wijken Mosselhoek en 't Varretje werden van de kaart geveegd. De coupure werd verminkt. In de wijk de Coupure hadden we, zoals reeds gezegd, ter hoogte van het huidig Ibis-brugje de Vingerlynck sluis die afgebroken werd.

In de wijk Mosselhoek mondde ook een tweede Noord-Ede arm in de havengeul uit. Het water kon opgehouden worden op die arm door de Noord-Ede sluis, gebouwd in 1671. Ze werd, evenals de Vingerlynck sluis afgebroken in de periode 1900 - 1905, gedurende de grote havenwerken.

't Sas van Maertens nam van beide de functie over.

't Sas van Maertens is nu een vaste oeververbinding, voorzien van een dubbele afwateringssluis (tweemaal zeven ophaalschuiven). De schuiven worden nu electrisch bediend. Tot voor een vier- vijftal jaren was dit nog handbediend. Bij hoge waterstand op de Noord-Ede worden de overtollige wateren tweemaal daags afgetapt, dit zowel over dag als 's nachts.

Onder andere was een der bedieners van de sluizen van het Sas van Maertens de in de nabijheid wonende Marcel Jonckheere. Hij deed deze bijverdienste gedurende ongeveer drie jaar Dagelijks werd hij door de Watering van Blankenberge verwittigd " water te trekken " of niet. In zijn tijd werd alles nog met de hand bediend en bij hoge waterstand moest de karwei, zoals gezegd, tweemaal daags uitgevoerd worden. Zoals Marcel getuigt, een vermoeiende bezigheid.

Voor ebbe worden de schuiven naar de zee kant toe het eerst opgehaald en pas daarna de kant Noord-Ede. Bij het wassen van het zeewater eerst de kant Noord-Ede laten zakken en daarna kant zee. Zo hebt ge iedere keer maar éénmaal de "duw" van het water op de schuif te overwinnen.

Terzelfdertijd moest Marcel ook de schuiven bedienen op de Nukkerbrug en dit alhoewel de sassen van de nukkerbrug aan de gemeente Bredene toebehoren en het Sas van Maertens, zoals gezegd afhangt van de Watering van Blankenberge.

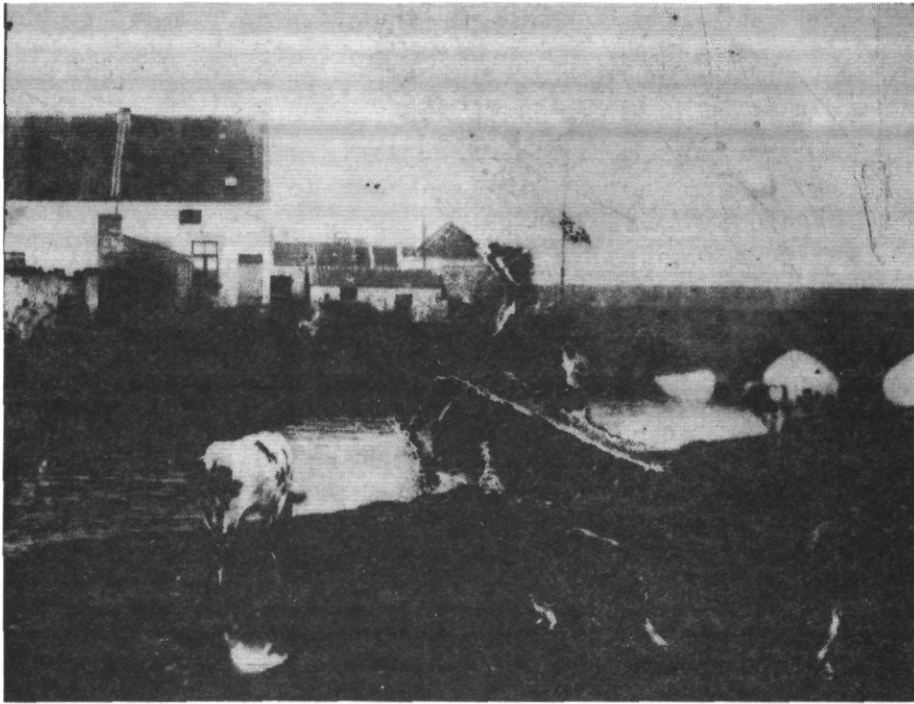
De brug van het Sas van Maertens maakt de verbinding tussen de Vikonjedijk (Oostende) en de Spaarzaamheidstraat (Bredene). Ze werd gebouwd rond de eeuwwisseling zoals gezegd, ter vervanging van het Coupure en Noord-Ede sas, door aannemer Maertens van het Sas. Vandaar de naam: 't Sas van Maertens.

NUKKERBRUG.

Ons allen bekend is de nukkerbrug. Ze verbindt de beide oevers van de Noord-Ede en slaat zo de brug tussen het Sas en het Dorp, via de Buurtspoorwegstraat en de Frits Vinckelaan. Het is nu, net als vroeger een vaste brug.

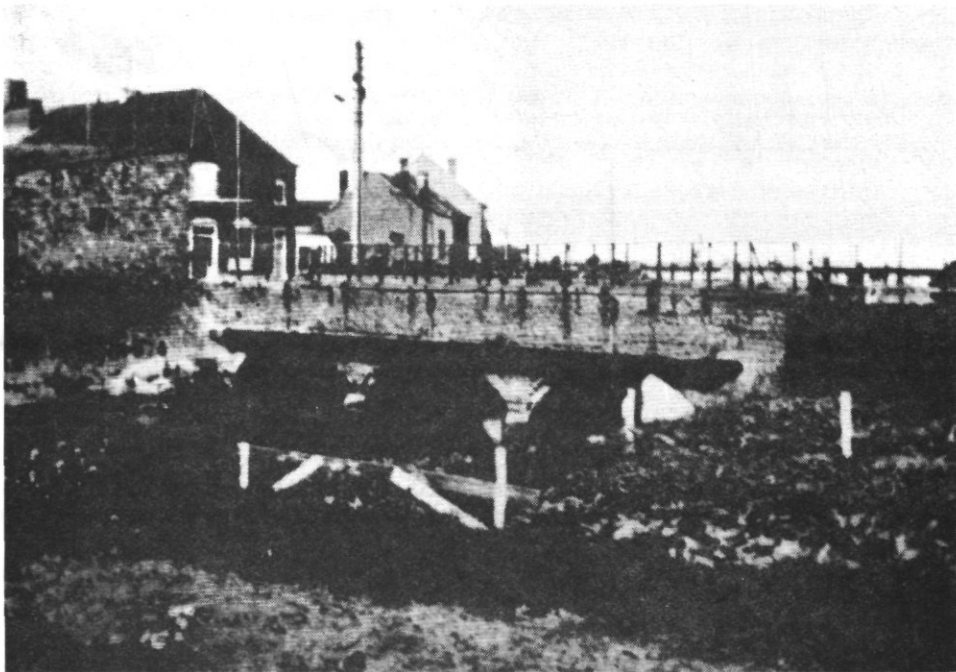
De nukkerbrug vinden we reeds terug in 1771 op oude kaarten, de naam " nukkerbrug " wordt echter slechts vermeld sinds 1822.

De huidige brug dateert van 1959, doch werd in 1964 verbreed ten einde het verkeer beter te kunnen verwerken. Dit gebeurde tesamen met het vernieuwen van de buurtspoorwegstraat en de oude dorpstraat, nu Frits Vinckelaan. De werken daartoe namen een aanvang op 01.10.1963.



De nieuwe brug, die het oude duikerbrugje, net breed genoeg voor één wagen, vervangt, heeft een lange voorgeschiedenis. Reeds voor W.O.2. waren er ontwerpen voor vernieuwing van de bouwvallige nukkerbrug en dat vanaf 1935. Een eerste maal werd het ontwerp goedgekeurd door de gemeenteraad op 08.07.1938, een tweede maal op 20.11.1940 . Een nieuwe beraadslaging in het college op 30.11.1943, waarop beslist werd een aanvraag te doen voor de principiële toekenning der toelage aan het commissariaat-generaal voor 's lands wederopbouw.

De raming, opgemaakt door ingenieur G.Bocxstael, uit Assebroek op



08.07.1938 bedroeg 516.231,61 F . Daarop werd 60 % staatstoelage voorzien en 10 % provincie toelage . Het gemeentelijk aandeel zou 154.869,49 F bedragen. Daar kwam echter van al die plannen niets in huis.

De plannen voor de huidige nieuwe nukkerbrug, evenals lastenboek en bestek, werden opgemaakt door ingenieur C.Lesy uit Brugge. Het ontwerp werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 01.02.1955 voor de som van 2.692.807 F.

De aanbesteding greep plaats op 13.03.1958 en het werk werd toegewezen aan aannemer N.V.Algemene Bouwonderneming C.Monbailliu en Zoon uti Brugge, voor de som van 2.817.414,40 F.

Het project werd goedgekeurd door de bestendige deputatie op 27.06.1958.

De werken werden aangevat op 01.08.1958 en werden beëindigd op 04.06.1959 . De eindafrekening bedroeg 2.931.150, 78 F.

De nieuwe brug bevat ook zeven ophaalschuiven, die het mogelijk maken het Noord-Ede water hier op te houden en die beletten dat het water der riolen, hetwelk in de Noord-Ede geloost wordt tussen het Sas van Maertens en de Nukkerbrug, de Noord-Ede stroomopwaarts zou vervuilen.

Na de oorlog 1940-1945 werden ook plannen gemaakt voor de bouw van een tweede brug over de Noord-Ede, dit ter ontlasting van de bestaande verouderde nukkerbrug. De brug moest een 200tal meter stroomopwaarts komen van de bestaande nukkerbrug en een nieuwe straat moest er de verbinding maken tussen de Brugse steenweg en de oude dorpstraat. Het plan en lastenboek ervoor werden eveneens door ingenieur C.Lesy getekend in 1955.

Het bestek werd aangeduid als " Inschrijving voor het bouwen van een nieuwe brug over de Noord-Ede onder de omleiding van de buurtweg van groot verkeer n° 28 in de gemeente Bredene." De huidige Pescatorstraat ligt in dit tracé vervat.

Er werden twee varianten voorzien, wat betreft het brugdek. Eén in gewapend beton, de andere in preflexbalken . Beide uitvoeringen werden geraamd op respectievelijk 3.027.459 F en 3.291.234 F.

Het bleef bij plannen, de brug is er niet gekomen.

Nog even de naam " Nukker " brug. Tot in de negentiende eeuw werd de brug "Duyckersbrugge " genoemd, dit uit reden van zijn bouwtrant. En dan duikt de naam Nukkerbrug op . Wordt er daarmee op een waterduivel gedacht, zoals er in vele Vlaamse sagen er een optreed, bvb de slotnikker te Lichtervelde of de nikker van Zichem en vele andere) of komt het woord van " nukken " (op je nuk zitten) zo als R.Eeckhout veronderstelt, de schippers van de kleine vaartuigjes aldaar passerende, moesten zich op hun nuk zetten om onder de brug door te kunnen.

In Nieuwkapelle wordt ook een Neckerbrugge vermeld. Inderdaad werd in 1817 de nieuwe pastoor Isfried Demolder aldaar bij zijn installatie afgehaald aan de " Neckerbrugge ", alwaar hij aankwam met een " schuyte " Dit zou er meer op wijzen dat het om een nekker, nikker, dus waterduivel gaat.

Wat betreft het oude en afgebroken en verdwenen nukkerbrugje nog even vermelden dat het traject van de eerste lijn der buurtspoorwegen er over liep. Ten dien einde werd, in 1888, het brugje verstevigd door middel van ijzeren balken en was het mogelijk de zware gevaarten veilig over het gamele brugje te laten rijden.

DE BLAUWE SLUIS.

Volgen we de Noord Ede van het Sas uit stroomopwaarts dan bereiken we weldra de wijk " De Blauwe Sluis ", met zijn twee bruggen. Het zijn beiden vaste oeververbindingen , in Bredene zijn er trouwens geen andere. Beide bruggen dragen dezelfde naam : brug der Blauwe Sluis

In " Zoeklicht op Bredene " lezen we dat in 1626, na de bedijking van de Grote Polder van Bredene, aan de Blauwe Sluis een brug met sluis gebouwd werd, genoemd " Sluyze van de Wateringhe van Blankenberghe ".

Rond hetzelfde tijdstip werd de Noord-Ede, dewelke niet verder kwam dan de Clemensheule, met de Zijdeling verbonden en zo met het Oostendse krekennet. Sindsdien looste de Noord-Ede haar wateren langs de haven van Oostende, voorheen was dit langs de Blankenbergse haven.(Zie ook ons Jaarboek 1983, blz 22).

En, tussen haakjes, de Noord-Ede is, alhoewel uiterst klein, te samen met Maas, Schelde en IJzer, het vierde stroomgebied van België. Ze nam die functie over van het verdwenen toegeslibde Zwin.

De scheepvaart gebruikte in vroegere tijden (1626) de Noord-Ede en de Zijdeling om zich naar Plassendale te begeven, alwaar de platboomde vaartuigjes (bijlanders) over de dijk getrokken werden tot in de hoger gelegen Ieperleed.

In die tijd, bij gebrek aan goede landwegen en ook uit veiligheids-overwegingen , hadden de waterwegen een veel drukker verkeer dan de landwegen, speciaal wat betreft het goederenverkeer.

Op de alom gekende kaart van Pourbus (1560) geeft de "Boneens wegh" verbinding met de Zijdeldingsdijk en ligt er een brug over de Zijdeling. Zou dit een vroegere Blauwe Sluis brug kunnen zijn ?

Op de kaart Covens en Mortier, begin 18e eeuw, zien we op de plaats van de huidige Blauwe Sluis, een vermelding, "Sluyse " op de Noord-Ede. Deze sluis zal enkel tot doel gehad hebben het overtollige water der omliggende landerijen te lossen of op te houden, de vaart Plassendale -Slijkens was ten dien tijde reeds ettelijke jaren in gebruik, zodat er langs de Blauwe Sluis geen scheepvaartverkeer meer zal geweest zijn.

De oudste van de huidige twee Blauwe Sluis bruggen heeft nu nog altijd in zijn pilaren brede sleuven, waarin zware balken kunnen ingeschoven worden, teneinde de Noord-Ede wateren te kunnen afdammen. De twee toegangen tot die afsluitingssleuven bevinden zich in het voetpad en zijn afgedekt met wegneembare balken.

De nieuwe Blauwe Sluis brug werd gebouwd in 1951, bij de wegwerking van de gevaarlijke S-bocht in het wegtracé van de baan Oostende-Brugge.

De oudste brug vormde het verkeerskruispunt van de Brugse steenweg met de sluizenstraat en de Oudenburgse steenweg , nu Plassendale steenweg.

Nog even vermelden dat er in het ons omringende gewest meermaals sprake was, of is, van een "Blauwe Sluis " dewelke we niet mogen verwarren met onze Bredense Blauwe Sluis.

Vlietinck meldt ons een stadsrekening voor werken aan een Oostendse Blauwe Sluis : " in de panne over de Blauwe Sluis jeghens de Zeedyck, soms ook genoemd Blauwe Speye " . Ze sloot de havenvliet af die de oude Oostendse haven met de nieuwe Oostendse watergang verbond. In de nabijheid

van die Blauwe Sluis stond de " Vierboute " (vuurtoren) . Daar ongeveer staat nu de Oostendse kursaal. Deze sluis zou gebouwd worden zijn in 1446.

Over een tweede blauwe sluis vertelt ons Daniel Farazijn in een uitgave van Pro Civitate " Belgische steden in relief " . Het Franse reliëfplan betreffende Oostende werd in 1699 vervaardigd voor koning Louis XIV. In 1778 werd het gerestaureerd. " Voor alle poorten liggen vaste en ophaalbruggen over de hoofdgracht; het (zee)water in die hoofdgracht wordt op peil gehouden door de "Blauwe Sluyse " die ten westen van de " Bassyn " is ingebouwd in de vesten en om de 10 à 12 dagen wordt geopend. "

Het "Bassyn" was ten dien tijde (18e eeuw) een klein open tijdok, gelegen bij het Pontonbastion en bij het Bastio van de Sluyse, aan de zuidkant van het versterkte Oostende. Daar ongeveer bevinden zich nu de sluizen van het Mercatordok. Plannen van deze Blauwe Sluis vinden we in het boek van Ed.J. Baels : " Oostende onder het Franse bewind " . De plannen dateren van 10 brumaire jaar 6 (31 oktober 1797) en van 21 vendemaire jaar 7 (12 oktober 1798)

In lapscheure vinden we een, nu geklasseerde, Blauwe Sluis, gebouwd in 1746.

En in het Steense schorre, in het krekengebied, bevindt zich een hoeve, genaamd de Blauwe Sluyze . Er naast bevindt zich een klein verlaat gebouwd in blauwe arduinsteen.

CLEMENSHEULE.



Misschien eerst een kleine beschouwing over de betekenis van het woord Clemensheule.

Met Clemens wordt natuurlijk de geloofsverspreider- missionaris paus Clemens, alias Willibrordus, bedoeld. Klemskerke werd naar hem genoemd.

Maar die " heule " ?

Moest dat soms geen " geule " zijn ? Geul of geule is volgens Van Dale een smal en meestal diep water, smal kanaal waardoor een stroom zich een baan vormt . Dit kan hier moeilijk het geval zijn daar de eigenlijke Noord-Ede destijds niet verder kwam dan Klemskerke (zie bv de Pourbus kaart van 1562) en slechts in de 17e eeuw, door toedoen van de Watering van Blankenberge, verbonden werd met de zijdeling en zo rechtstreeks met de zee langs een bestaande natuurlijke kreek. Deze wateren kregen dan geleidelijk de naam Noord-Ede.

Blijft dan het woord " heule ". Volgens de Winkler Prins is dit de oude benaming van een hoge stenen brug over een water gelegd ; volgens het woordenboek van de Nederlandse taal, een overwelfde of overbrugde sluis. Van oudsher is het altijd " heul " geweest. Zie bvb in de akte van 1443 " Monicksheulbrugghe " en " Snouxhuelebrugghe in de parochie Sinte Catharine " . Of ook nog in 1443 : " een nieuwe Heulbrugge gemaakt in de zydelinghe an den voorseiden grooten Waterghanc, met twee nieuwe Speien met lukenden en windenden deuren, een aen de oostzyde dier Heulbrug en een ander tien roeden verder " .

't Is dus wel degelijk " Heule " .

Hierbij, als aanhangsel, een woordje over het werkwoord "heulen ". Het slaat, bij een van zijn betekenissen, op een oud volksgebruik, waarbij een meisje door een jongeman gekust werd bij het rijden over een brug of heul. Op het eiland Walcheren bleef dit volksgebruik in zwang tot op het einde van de 19e eeuw. Mag ik voorstellen dit gebruik weerom in ere te herstellen....

Wat de oorsprong van de brug zelf betreft . Op de kaart van Covens en Mortier, begin 18e eeuw, is er nog niets te zien van een Clemensheul. Op de kaart van Maillart, jaar 8 (zijnde 1800) enkel een brug over de " Noortheyde " op de weg Stalhille - Klemskerke, maar nog geen Clemensheule.

Daarentegen op de stafkaart van 1865 wel degelijk onze Clemensheule. Op de huidige brug is het jaartal 1853 in de sluitsteen van een der bogen gebeiteld. In de andere steen de letters W.B. zijnde de naam van de bouwheer : Watering van Blankenberge. We mogen dan ook aannemen dat dit het bouwjaar is van deze brug.

De brug zelf is gelegen enkele honderden meters voorbij de Blauwe Sluis, langs het stuk Noord-Ede dat rechtlijnig neven de Brugse baan ligt. Het is een dubbele boogbrug en bevat vier handbediende ophaalschuiven. Die schuiven dienen om aldaar het Noord-Ede water af te laten of op te houden. 's Winters bij veel wateroverlast wordt er water afgetapt; bij droge zomers wordt het water opgehouden teneinde het waterpeil hoog te houden om de landbouwers toe te laten hun vee van drinkwater te voorzien.

BRUG OVER DE ZIJDELING OF YESTE-BRUG.

Over de Zijdeling, ongeveer halverwege de Blauwe Sluis en Plassendale, ligt er een boogbrugje dat de Plassendale steenweg (Oostende) verbindt met de Kwade weg (Bredene) Het bruggetje schijnt nu geen officiële naam meer te hebben.

Het werd onlangs, in 1981, hersteld en verbreed.

Op de kaart van Pourbus (1560) vinden we langs de Zijdeling, tussen Plassendale en de Blauwe sluis, een molen getekend, genaamd " Yestemolen " Bij die molen is een brug vermeld : " Yeste-brug (reeds als " eyste muelen " vermeld in 1551). De brug sloeg de verbinding over de Zijdeling voor de " Cuypweg " komende van Zandvoorde en lopende naar Stalhille. In Zandvoorde bestaat die Kuipweg nog op die plaats. Hij loopt van de Zandvoordestraat tot aan het kanaal Brugge-Oostende. Wat daar lag verdween bij het graven van de vaart Plassendale - Slijkens in 1622.

Het onlangs herstelde brugje ligt op de plaats van onze Yestebrug.

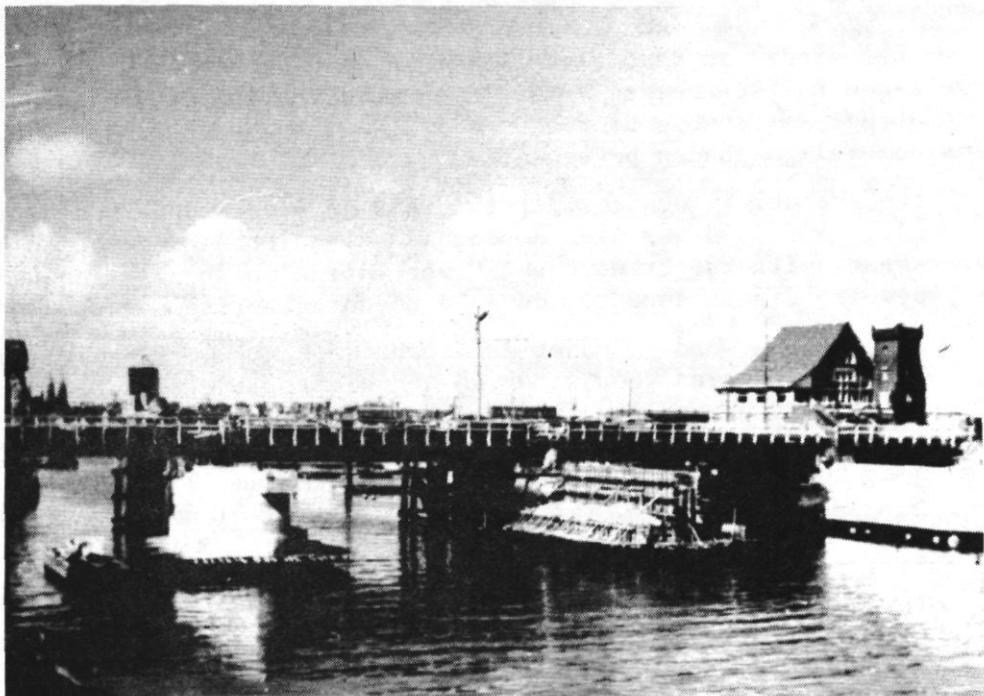
De Yeste, reeds vermeld in een kroniek van 1270 als " den hiesten wordt in 1307 gesitueerd langs de Zijdeling : " bi ene jeghenode die men heet Yesten oest over die Zilinghe hinder prochie te Bredine zuudwest van de kercken ". (" iuxta zilinghe ex parte noert den hiesten ")

Iets meer naar de blauwe sluis toe lag er, tot voor enkele tientallen jaren, nog een brugje over de zijdeling . Het lag ongeveer ter hoogte van de doeninge van Defever. Langs daar kon men destijds twee postjes bereiken . Het ene herbergde tot 1932 de schrijnwerkerij Vandenberghe en in het andere is nu het bredens radio-zendstation Carolientje gevestigd.

Een brugje tegenaan de Blauwe sluis, over de Zijdeling (Zijdeling is een waternaam en heeft niets te maken met " zijdelings" maar is een afleiding van het middelnederlandse woord " zilen" = lozen. Cfr Delanghe in Biekorf 74) geeft de bewoners van het Trojanenfort-hof, de familie Karel Kerckhof, de mogelijkheid de baan te bereiken en is dus enkel voor hen van belang.

Langs de sluizenstraat, een honderdtal meter voorbij de blauwe Sluis naar het dorp toe, ligt er een brugje over de Duveketezwin. Het is enkel dienstig voor een paar landbouwers om hun landerijen te bereiken.

VOORHAVENBRUG.



Over de kreek of Oostendse achterhaven liggen er natuurlijk zware gasten. Zo hebben we de voorhavenbrug, dewelke nu op Oostends grondgebied ligt.

Ongeveer op die plaats werden er in 1675 de eerste sassen van 't Sas gemaakt. Inderdaad werd er in 1622 de verbinding gegraven tussen Plassendale en de Oostendse havengeul. In 1664 werd deze vaart verbreed, terzelfdertijd werden er te Plassendale sassen gebouwd om de schepen toe te laten, van uit zee, langs Plassendale en de vaart, Brugge te bereiken. Echter waren de sassen veel te ver van de zee gebouwd en kon de toeganggeul enkel bij hoge waterstand gebruikt worden.

Er werd toen besloten een ander sas, te Slijkens deze keer, te bouwen. Dat sas kwam er na veel verwickelingen.

Op 17 juni 1669 werd het sas van Slijkens aanbesteed en op 28 juni 1669 werd er met delven begonnen. Op 25 januari 1676 werden de dammen weggenomen en het kunstwerk werd in dienst genomen op 14 februari 1676 door hertog Villa Hermosa. De almanak-gravure van Gaspar Bouttats, uit 1675, toont ons deze sluizen. Nochtans bemerken we nergens een brug dewelke de sassen overspant. Waarschijnlijk was er enkel voetgangersverkeer mogelijk over de sasdeuren (Zie Jaarboek 1983 blz. 85)

Helaas op 13 augustus 1752 stortte het sas ineen. Door grondverschuivingen gegaven de funderingen. Nieuwe sassen werden gebouwd 300 m. landinwaarts, waar ze zich nu nog bevinden. De ingestorte sassen werden opgeruimd.

Ten tijde van de grote werken aan de Oostendse haven werd de voorganger van de huidige brug gebouwd, samen met de diepwaterkaai, het Sas Demey, het vlot-, hout- en zwaardok en de stroomafwaartse stuwbrug aan de werven Beliard.

De voorhavenbrug was, ten jare 1905, een draaibrug zodat, na voltooiing der werken, de zeeschepen nog steeds de sluizen van Slijkens konden bereiken en alzo in de vaart van Oostende naar Brugge konden binnen varen.

Op het einde van de oorlog 1914-1918 werd de beweegbare brug door de aftrekkende Duitse troepen vernield en na de oorlog vervangen door een vaste noodbrug. Het gevolg hiervan was dat de zeeschepen de sluizen van Slijkens onmogelijk konden bereiken.

Deze " noodbrug" deed dienst tot rond de jaren 1960 . Op het einde van de oorlog 1940-1945 was deze noodbrug ook gesaboteerd geworden door de aftrekkende Duitsers. Er werd een " voorlopige noodbrug " gebouwd juist ernaast, dewelke dienst deed tot de oude noodbrug hersteld was.

Naast de brug werd er onder de voorhaven een tunnel aangelegd. Deze tunnel bevat de leidingen voor water, gas en electriciteit voor de vuurtorenwijk . Ze is voorzien van twee toegangsschouwen van 3,5m diameter en 18m diepte. De tunnel zelf heeft een binnendiameter van 2,5 m en ligt 15,80 m onder hoogwaterpeil. Hij heeft een lengte van 79,25 m.

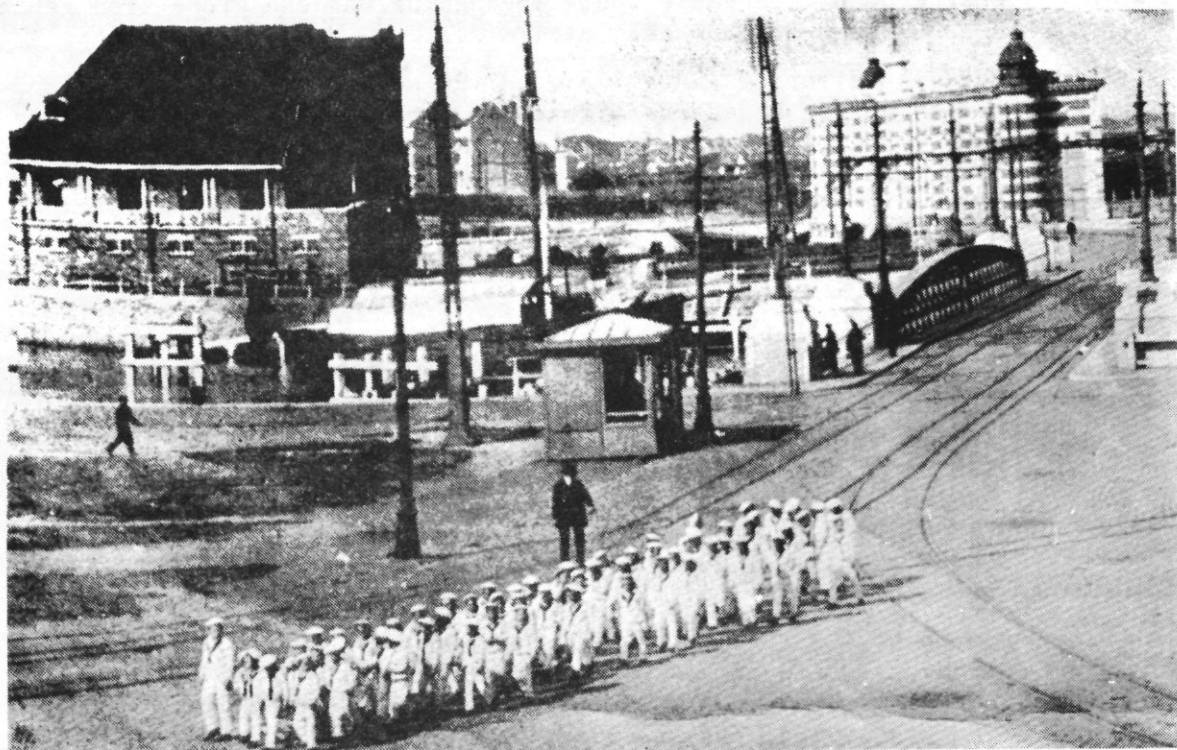
SPUIKOM- OF DUINENBRUG.

Iets meer naar de Opex toe dan de voorhavenbrug, ligt de spuikombrug, dewelke de uitmonding van de spuikom overspant.

Terzelfdertijd als de voorhavenbrug werd ook de duinenbrug onlangs vernieuwd en verbreed. Ze werd voorzien van zes doorlaatopeningen met op-

haalschuiven, waarvan er twee echter zijn afgedamd zodat het aflaten of inlaten van het zeewater nu door vier verlaten geregeld wordt.

We weten allen dat spuien sinds het ontstaan van de Oostendse haven het probleem is geweest. De remedie tegen de aanslibbing was jaren na een spoelpolders en spuikommen. Eerst maakte men gebruik van spoelpolders om de havengeul uit te schuren, maar na jarenlang gebruik van deze spoelpolders was de massa aan achterwateren van de spoelpolder door aanslibbing zodanig verminderd dat de havengeul verzandde, dit bvb. rond 1626. Ook rond 1720, als wanneer de haveningang versperd werd door een zandplaat. Er werd dan ook weerom een nieuwe spoelpolder klaargemaakt, van 1100 gemeten, zich uitstreckende over de gemeenten Snaaskerke, Stene en Leffinge maar dra slibden ook deze kommen aan.



Het bezoek van Napoleon aan Oostende, op 10 juli 1803, was aanleiding om de bijna dichtgeslibde polders van Snaaskerke te sluiten. Er werd besloten tot het bouwen van een speciale spuiKOM met spuisluis. Deze kom en sluis werden gebouwd in de monding van de gouweloze kreek, naar de plannen van ingenieur Raffeneaux de l'Isle en kwam gereed in 1810. Ze werd " l'écluse française " genoemd.

Onder Willem I werd, in 1821, een nieuwe poging gedaan om de verzanding tegen te gaan. Door de militaire genie werd een nieuwe sluis en spuiKOM gebouwd, naast de reeds bestaande " franse spuiKOM " Deze tweede sluis werd " écluse militaire " genoemd.

Een derde spuiKOM werd gebouwd op de oostkant van de havengeul, onder Leopold I, in 1859. Dit werd de Leopoldsluis.

Deze drie spuikommen verdwenen met de grote havenwerken van Oostende, rond 1900. De huidige spuiKOM moest hun werk overnemen.

De huidige spuiKOM heeft meer dan 80 ha. oppervlakte. De nieuwe grote spuisluis werd gebouwd, samen met de spuiKOMbrug, met zes openingen van elk 5 m. breedte en de drempels werden op peil -4m gebracht. In elk

van de zes openingen werden draaibare sluisdeuren aangebracht die bediend werden vanuit een monumentaal sashuis op de brug gebouwd.

De sluis was klaar in 1905, doch kon niet werken daar de nodige machines voor de beweging der verlaten nog niet geplaatst waren. De eerste proefspuilingen begonnen einde 1912. In de loop van 1913 deed zich een gevaarlijke instorting voor net achter de spuisluis, in de spuikom. Het spuien werd onmiddellijk stopgezet, mede omdat men ondervonden had dat de geweldige losgelaten watermassa schade berokkenden aan de diepwaterkaai. Wegens het uitbreken van de oorlog in 1914 was er van nieuwe proeven geen sprake meer. Sindsdien heeft het kunstmatig uitschuren van de haven van Oostende een einde genomen. Er wordt enkel nog gebaggerd.

Bij het maken van de spuisluis werd, zoals hoger reeds vermeld, benevens de brug ook een monumentaal sashuis gebouwd. Het heeft echter heel weinig dienst gedaan. De ganse spuikombedoening was een grote flop gebleken. Het gebouw werd afgebroken.

Gedurende de oorlog 1940-1945, in 1941 werd de monding van de spuikom door de duitse bezetters afgesloten met een aarden dam, teneinde bij eventuele vernietiging van de sluizen van de spuikom, die dienst deed als landingsplaats voor watervliegtuigen, het water in de kom op peil te houden.. De dam werd, na de oorlog, in het jaar 1956, verwijderd.

SAS BRUG EN DE SASSEN VAN SLIJKENS.

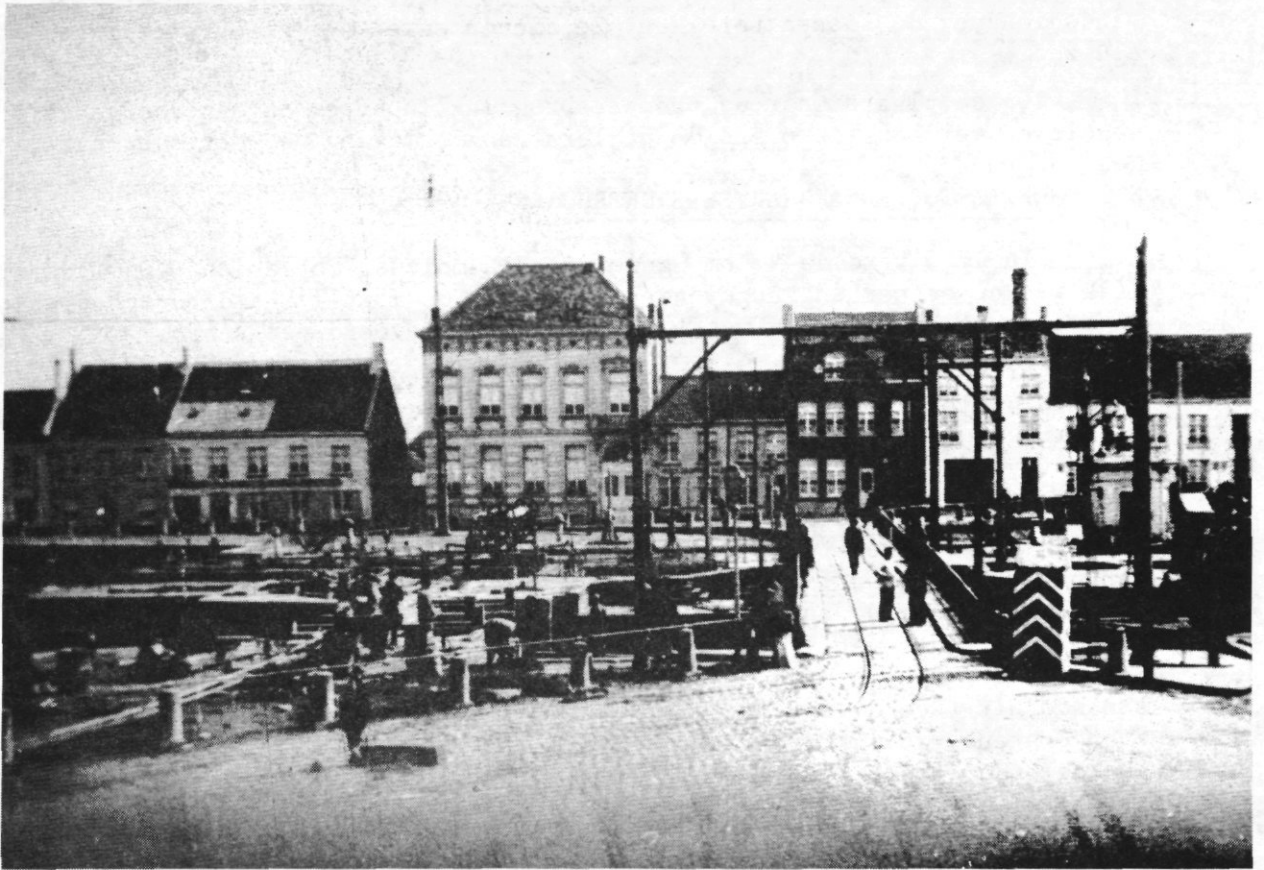
Als wanneer in 1662 het kanaal Plassendale - Slijkens gegraven werd, ontstonden er aldoor onmiddellijk, voor wat betreft de bewoners van Slijkens, bijkomende problemen van oeververbinding. Daar de sassen op die vaart te Plassendale gebouwd waren, wat een reuze flop was, stroomde het water vrij de nieuw gegraven vaart in vanuit zee via de Oostendse havengeul, bij hoog water een waterbarriere vormend en bij ebbe een slijkbarriere, ongeveer zoals het nu nog is in de kreek tussen de Sasbrug en de voorhavenbrug. Hoe onze voorouders het overschrijden van die hindernis oplossen is niet te achterhalen.

Reeds in 1676 werden er nieuwe sassen gebouwd, dit ter hoogte van de huidige voorhavenbrug. Zoals we weten stortte dit sas in op 13 augustus 1752 om 3 uur 's morgens. De wateren der zee vrije loop hebbende, stroomden tot tegen Brugge. Alle scheepvaart naar Brugge werd onmogelijk. Daarom maakte men haast om een nieuw sas te bouwen, een goede 300 m. landinwaarts.

3500 delvers die bezig waren de Gentse vaart uit te diepen, werden op 16 augustus 1752 in allerijl naar Slijkens gestuurd om een voorlopige dam op te werpen.

Op 22 maart 1754 werd er begonnen met het opwerpen van dammen, het uitdelven van de werkput en het graven van een verbindingskanaal aan de noordzijde van de vaart. Dit kanaal werd afgesloten door een voorlopig sas. Dit alles volgens de plannen van de heren Fruytière en Taquet. Op 6 juli werd de eerste pijler geslagen van het nieuw te bouwen sas en op 20 augustus de eerste steen gelegd. De werkput werd droog gehouden bij middel van een soort watermolen met twee pompen. Het uitgepompte water, eens bovengekomen, liep in een reservoir en stelde van daaruit de schoppen van de molen in beweging en die dreven de pompen zo aan. De uitvinder van deze machine was ene Chalon, uit Mons in Henegouwen.

Het nieuwe sas was klaar op 18 november 1758, alwaar de dammen verwijderd werden en de sluizen geopend.



Er was een groot en een klein sas, tesamen met 4 duikers voor het lozen van overtollig water . Het overschrijden van de vaart was echter nog niet mogelijk daar er enkel een vaste brug lag over het afwaterings-sas en een beweegbare brug over het klein sas. Over de grote sluis, de zeesluis, lag er nog geen brug, die kwam er enkel in 1818. (zie jaarboek 1983, blz. 46).

Deze brug was waarschijnlijk een wipbrug. Achteraf werd deze brug vervangen door een draaibrug. Inderdaad weten we, langs F.Gevaert om, dat na de aanleg van een eerste kusttramlijn in 1885 (de lijn Oostende-Veurne) reeds in 1886 de lijn Oostende - Blankenberge in gebruik werd genomen.De stoomtram liep al over Sas Slijkens naar Bredene dorp. Op het sas volgde het tramspoor de linkeroever van de kreek tot aan de sasbrug, alwaar ze over de draaibrug van die sassen reed om de rechteroever van de vaart Brugge - Oostende te volgen tot aan de nukkerstraat (cfr. De tram is daar -Jaarboek 1974.)

Het was ook op deze draaibrug dat het historisch ontmoeten der beide Bredense muziekkorpsen, de St.Cecilia en Willen is Kunnen plaats vond. Het resultaat was een ware veldslag, waarbij zelf het koper slag-instrument werd.

De brug, waarschijnlijk van wipbrug draaibrug geworden om de zware gewichten van de trams te kunnen dragen, lag enerzijds voor het gemeentehuis en anderzijds voor het huis van Camiel Luca in de Prins Albertlaan. Hij was amper breed genoeg om de logge tramgevaarten door te laten . De voetpaden op de brug waren niet veilig bij het passeren van de tram.

In het jaar 1933 werd de oude draaibrug vervangen door een vaste brug, een vijftigtal meter meer landinwaarts, dit ter gelegenheid van

het verbreden van de rijksweg Brussel- Oostende. Geen enkel schip kan sindsdien nog de sassen bereiken. Ze dienen enkel nog als afwaterings- sluisen.

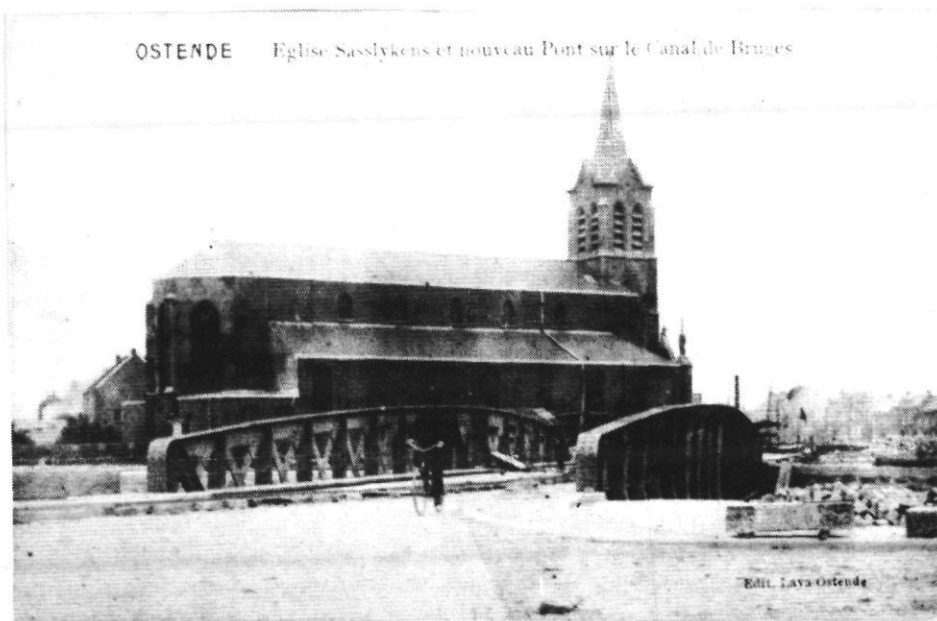
Op de plaats waar de oude sasbrug lag loopt er nu een voetgangers- wegeltje over brugjes overs de pijlers aan de ingang van het sas.

STROOMOPWAARTSE EN-AFWAARTSE STUWBRUGGEN.

In 1750 werd de " Compagnie der Zaagmolens " opgericht. Onmidde- lijk werden er werken aangevangen ten einde de mogelijkheid te scheppen de molens te bevoorraden met boomstammen, aangevoerd per schip.

Er werd een verbindingskanaal gegraven tussen de Oostendse vaart en de Gouweloze kreek. Men noemde het kanaal de " Légillon, (Légillon was directeur van de zeevaart van Vlaanderen -1736-) en het werd met de vaart verbonden door middel van een sluis, de " Verloren kost ".

J.B.Marchal deelt ons mee in zijn " Historische beschrijving van de wijk Sas Slijkens en van de sluisen van Slijkens " : " Aan het begin van het stroomopwaartse gedeelte van het molenkanaal te Slijkens, juist op het punt waar de aansluiting plaats had met de vaart Brugge- Oostende 't zij dus rechtover de plaats waar zich nu (1940) de fabriek " Ostend Stores " bevindt, was ten tijde van de zaagmolens een oude ophaalbrug, be- staande uit twee delen, en over dewelke het verkeer verzekerd werd van de baan Oostende- Slijkens- Plassendale (Deze brug is zichtbaar op een prent van de oude kapel van Bredene).



Tijdens de uitvoering van de werken aan de, nu verdwenen afleidings- vaart tussen de Oostendse dokken en de vaart Brugge- Oostende op die plaats werd de tweedelige brug afgebroken en vervangen door een draaibrug die de naam kreeg van Kapellebrug. Ze ontleende haar naam aan de nabij gelegen sasse kapel.

De oude kapellebrug werd gebouwd in 1820.

In 1909 werden door Bruggen en Wegen werken aanbesteed voor het maken van een stroomopwaartse stuwbrug ofte Pont Barrage, aan de kerk van Molendorp en eveneens van een bassijn-sas. Om die werken te kunnen uitvoeren moest de kapellebrug in de molenhoek afgebroken worden. Bedoelde werken waren klaar in 1911.

Deze stroomopwaartse stuwbrug werd in 1944, door de aftrekkende Duitsers, beschadigd doch betrekkelijk rap hersteld.

De stroomafwaartse stuwbrug, gelegen bij de werven van Béliard en Crighton, werd gebouwd te samen met de voorhavenbrug en het Sas Demey, in de periode van de grote havenwerken van rond de eeuwwisseling.

Deze brug was er bijzonder nodig om het spoorwegverkeer tussen het vormingsstation en de kaaien van de nieuw gebouwde dokken mogelijk te maken.

In 1905 werden deze werken plechtig ingehuldigd door koning Leopold II.

PLASSENDALE EN DE BRUG OVER DE VAART BRUGGE - OOSTENDE.

Plassendale ligt, en lag altijd op oudenburgs grondgebied. Toch loont het de moeite het hier even onder de loupe te nemen.

We weten allen, dat in 1622, het rak gegraven werd dat de Oostendse havengeul met Plassendale, en zo met het Ieperleed, verbindt. Terzelfdertijd werden er te Plassendale sluizen gebouwd, teneinde het zeescheepvaartverkeer tussen Brugge en de Zee mogelijk te maken en de overdracht aldaar af te schaffen. De sluizen, door hun te verre verwijdering van de zee, bleken ondoelmatig. Ze werden afgebroken na het bouwen van nieuwe sluizen te Slijkens, in 1676.

Laten we aannemen dat er mogelijkheid was de andere oever te bereiken langs de sassen, maar dit duurde maar een goede vijftig jaar. Na de afbraak kwam er een overzet.

Maar geen mens, hoe oud hij ook mag wezen, herinnert zich dat er te Plassendale een regelmatige overzetsdienst zou geweest zijn. Toch vinden we op vele oude kaarten daarvan vermeldingen.

Op de kaart van het Leie departement door Maillart en zuster, uit het jaar 8 (1800) is er geen brug te bespeuren. Ook een overzet wordt er niet vermeld.

In 1865 vinden we op de kaart bij Plassendale twee "Nacelles" (overzetten) getekend. Een noordwaarts en een andere meer ten zuiden van "Plasschendale". Maar nog steeds geen brug over de vaart Oostende-Brugge aldaar.

Op de militaire kaart van 1883 staat er dan wel een brug getekend. Zo zou de brug moeten gebouwd zijn tussen 1865 en 1883.

Op het einde van deze oorlog (40-45) werd de brug door de aftrekkende Duitse troepen vernield. Teneinde, zowel de scheepvaart als het wegverkeer toe te laten gedurende de herstelperiode van de vernielde brug, schafte Bruggen en Wegen zich een oude binnenlander aan, waarvan neus en achtersteven afgebrand werden en in de plaats twee opritten werden voorzien. Deze boot paste met zijn lengte precies tussen beide kanaal-oevers in, zodat het wegvervoer "per boot" diende te geschieden, in die tijd.

Moest er een schip doorgelaten worden, dan trok men heel eenvoudig de bootbrug uit de kant tot langs de kanaaloever door middel van kaapstanders. Eens het vaartuig voorbij werd de oeververbinding hersteld door de bootbrug op zijn plaats weer te leggen. Het gaf aan chauffeurs van zware wagens wel een raar gevoel in die deinende boot de andere oever te bereiken. Deze situatie duurde tot iets voor de jaren 50.

Ook bij het wegtrekken van de duitse bezetters in 1918 werden de bruggen van Plassendale vernield. Een tijdelijke overzetsdienst werd toen onderhouden door de vader van de gekende sassenaar Jerome Depoorter, dit tot de bruggen hersteld waren.

Zowel de brug over het kanaal Oostende- brugge als deze over de vaart Plassendale- Nieuwpoort worden aangeduid met de benaming "Plassendale brug".

PLASSENDALE EN DE BRUG OVER DE VAART PLASSENDALE - NIEUWPOORT.

Zoals verderop geschreven wordt bestonden er, sinds onheugelijke tijden, te Plassendale twee overdrachten, waarvan er één ingebouwd was in de dijk van de zijdeling, waarop dan een wegverbinding lag tussen Bredene en Oudenburg.

Na het beleg van Oostende (1601-1604) was een der voornaamste doelstellingen van de aartshertogen de fel geteisterde streek rond Oostende en de haven en stad van Oostende herop te bouwen. Een der middelen daartoe was het hergraven van de Ieperleed, tussen Brugge en Plassendale (1622) Een sluis over de kreek van Stene stelde het gegraven kanaal in verbinding met de haven van Oostende. Dit zou dus de eerste sluis van Plassendale kunnen geweest zijn. Inderdaad vermeld Maurits Gysselinck in zijn " Toponomie van Oudenburg " bij sas van Plassendal : " ende es tbeeloop daer tnieuwe sars jn licht te Plasschendaele, 1617 " . En betreffende Plasschendaele : " Plasschendaele, jegenode in de omgeving van het Overdrag, 1611

Het sas heeft dus rond dit tijdstip de overdracht vervangen.

Verder vermelden Maillart et Soeur op hun kaart van " an 8 de la république française, 1800 " betreffende Plassendale : " Ecluse construite à neuf en 1785 . De nu nog bestaande sluis werd dus in 1785 hersteld of herbouwd.

Bij het bouwen van de sassens van Plassendale in 1622 (een zeesluis op de vaart Brugge- Plassendale en een sluis voor de vaart Plassendale- Nieuwpoort) waren er geen bruggen voorzien bij de kunstwerken. Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat de bruggen in 1785 geslagen werden.

AANHANGSEL.

Verderop over de vaart Oostende - Brugge liggen nog Stalhillebrug en Nieuwegebrug. Alhoewel ze ons feitelijk niet aanbelangen toch een kleine historiek.

Laten we hierbij opmerken dat er in 1901 te Nieuwege nog steeds geen brug lag. Inderdaad lezen we in het Brugse Ommeland 1969/9 : "dat de brugse brug van het Ijzeren Hekken " van aan de coupure in augustus 1917 werd weggehaald op last van de bezetter, die de aanwezigheid van een extra brug over de vaart Brugge- Oostende wenselijk achtte en daarom deze " Brug van het Ijzeren Hekken " naar Nieuwege, Varsenare liet overbrengen. Zo bekwamen de Nieuwegenaars, die al sinds de vorige eeuw op een brug aandrongen, op een wat ongewone manier hun eerste brug.

Zeer lang hebben ze er echter niet kunnen van genieten, want bij de duitse aftocht werd de brug op 17 oktober 1918 vernield. Het zou tot 1932 duren vooraleer een nieuwe brug op Nieuwege feestelijk kon worden geopend. Tussentijds deed de vroegere overzet weerom dienst.

Stalhillebrug daarentegen werd geworpen tijdens het hollands bewind in 1822.

DE OVERDRACHT TE PLASSEDALE.

In vroegere tijden zorgden de waterlopen niet alleen voor afwatering, ze werden ook bevaren door allerhande scheepjes die met alle slag koopwaren de naburige dorpen of marktplaatsen aandeden. Gedurende vele eeuwen waren de waterwegen der polders van groter belang dan de landwegen. De Oostendse haring bv. vond zijn weg naar het binnenland en zelfs naar het buitenland per boot !

De oude kanalen waren niet uitgerust met sluizen om het niveauverschil tussen de verschillende vaarvlakken te overbruggen, wel hadden ze waterpoorten. Dit was een bouwwerk waardoor de waterweg werd afgesloten door een valpoort of door schotbalken.

De valpoort was opgehangen aan een spil en kon zo opgehaald worden om de doorgang voor de boten vrij te maken. Het schip kwam voor de poort liggen, de valpoort werd opgehaald en het schip schoot met de waterstroom naar beneden. Stroomopwaarts werd het schip door de poort gesleept met behulp van paarden.

Op de Ieie bestonden dergelijke waterpoorten in 1050.

Op de Ieie gebruikte men overdrachten, ook overtoom genaamd. Deze van Nieuwendamme was bekend sedert 1167. Hier lag een dam dwars over het water, met aan iedere kant een hellend vlak. Op iedere oever was een groot gestel opgericht waardoor het schip, door middel van wielen of tredmolen, langs het hellend vlak overgewonden werd in de andere vaarweg.

Als de wereldhaven Brugge, na de verzanding van het Zwin, alles uitprobeerde om zijn zeehandel te redden, gebeurde zijn scheepvaart naar zee gedeeltelijk langs Oostende en dus ook over Bredene. Ten dien einde hadden de Bruggelingen het Ieperleed, komende van Brugge, alover Plassendale naar Nieuwpoort, laten verdiepen en verbreden, in 1618. Deze waterloop moest onvermijdelijk de dijk van de Zijdeling doorsnijden.

Inderdaad hebben we de Zijdeling langs de oostelijke oever van het Ieperleed van aan het " oudenburgse castellum " tot aan Plassendale, alwaar de dijk, het Ieperleed verlatende, zich in de richting van de Bredense duinen voortzet, dwars door het land.

De dijk van de Zijdeling is reeds geattesteerd in 1201.

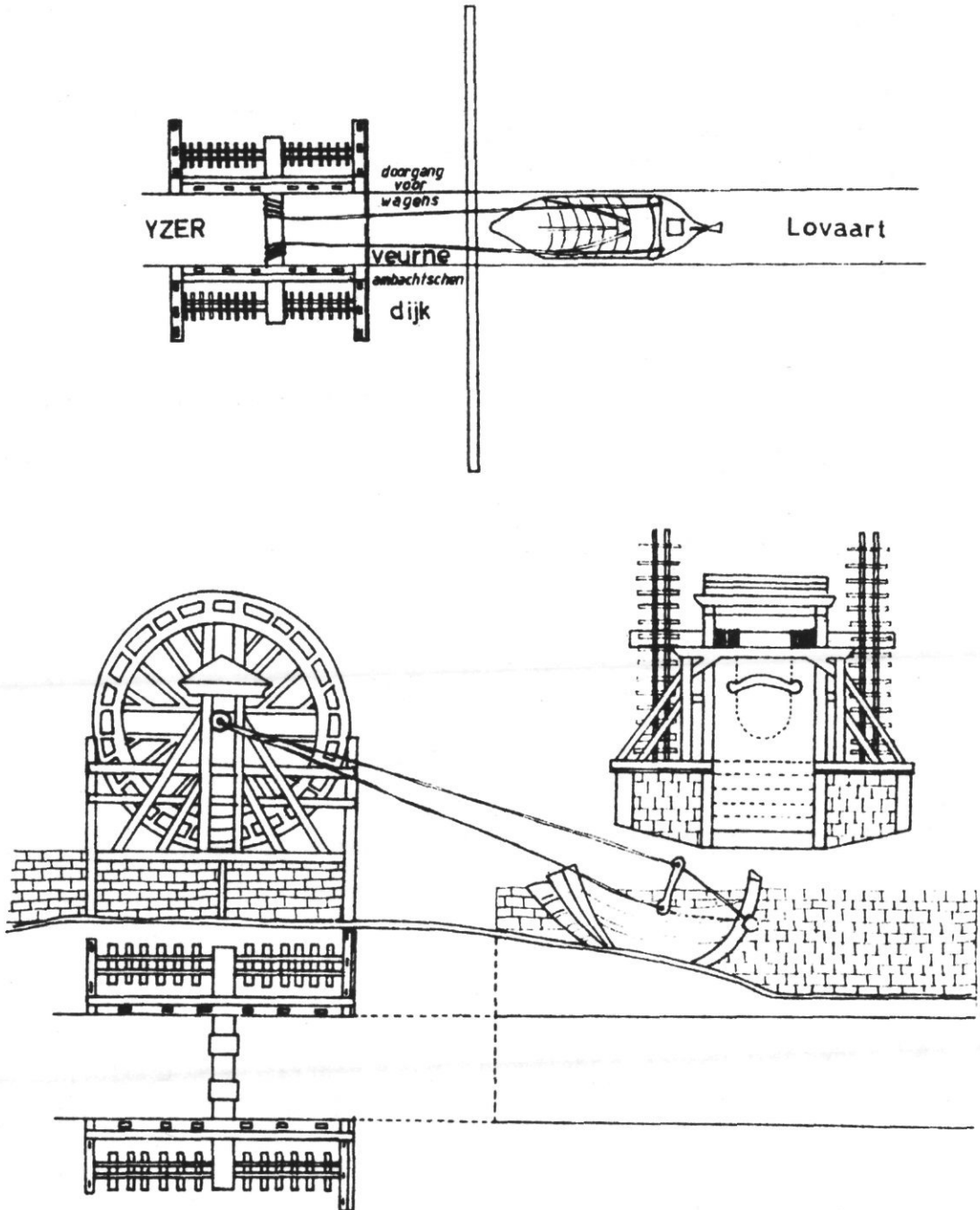
De dijk hoorde aan de watering van Blankenberge en vormde haar Westelijke grens en beschermde haar landerijen tegen het inundatiegevaar der wateren komende uit 's Heer Woutermans Ambacht. Het gat te Plassendale waar het Ieperleed door de Zijdelingsdijk liep stelde onze voorouders voor zware problemen. Dit gat overdijken betekende de scheepvaart stremmen en dat terwijl de bevordering van de scheepvaart een van de hoofdbekommernissen was bij het kanaliseren van het Ieperleed. Het gat open laten betekende het land van de watering prijs geven aan de vloed komende uit 's Heer Woutermans Ambacht.

grondplan

der

WINDE

te Windele (Pollinchove) in 1826 afgebroken.



Teekening van het werktuig genaemde Sleek der Fintella diende om de Schepen over te Winden uit de Loo vaert in de ijservaert. Is afgebroken in de maand Julius 1826 en uitgetekend der plaats door Joannes tadvicus Josephus Hallebranche wonende te Loo.

Men loste dit probleem op door in dit gat een overdracht te bouwen met twee hellende vlakken waarover de schepen van het ene water in het andere getrokken werden. In geval van nood kon men de overdracht zodanig ophogen dat de kruin van de Zijdeling bereikt werd.

Een merkwaardige beschrijving van de Zijdeling en van deze overdracht gaf een document uit 1561. Het werd bewaard in het in 1940 vernielde archief van Oostende. Ook H. Pirenne schreef er een interessante studie over: "Les overdraches et les Portes d'eau en Flandre au XIIIe siècle".

Teneinde de scheepvaart nog te vergemakkelijken werd in 1622 het kanaal Plassendale-Slijkens gegraven. De sluizen werden te Plassendale gebouwd, wat achteraf een grove vergissing bleek te zijn. De afstand van Plassendale tot de zee was veel te groot. Het spel van ebbe en vloed bellette de schepen door te varen bij laag water en de verzanding speelde ook een rol. Enkel bij hoog tij konden de schepen het sas bereiken. Het gevolg daarvan was dat de scheepvaart nog altijd diende te gebeuren met kleine platboomde vaartuigjes, welke zich via de oostendse havengeul en de Noord-Ede tot aan de blauwe sluizen van daar uit tot aan het Ieperleed te Plassendale verplaatsten.

Daar werden de bootjes, eveneens door middel van een hellend vlak of overdracht en met behulp van windassen in het Ieperleed overgebracht. Beide waterlopen hadden ook niet hetzelfde waterpeil.

Die overtoom moet zich daar reeds vroeger bevonden hebben want we lezen uit een klacht van de Blankenbergse sluismeesters van 31 maart 1600 dat de Staten van Vlaanderen besloten hebben dat alle schippers die zich van "het overdrach" van Plassendale bedienen, het gebruikelijke recht moeten betalen: "alsdan was toegheseyt de Sluysmeesters van Blanckenberghre recompense van de asse ende reepe van den overdrach by den forte van Plasschendale".

In een vertoog uit de jaren 1671 lezen we dat "alle schepen wil-lende vaeren van de caye van Oostende naer Brugghe hebben gehadt twee wegghen ofte passagen, te weten déne ende corste commende uyt d'haven van Oostende door de creke van Breedene seseyt Noortheye neffens den dyck van Breedene tot Plasschendale, alwaer daer was een overdracht, over hetwelck de schepen willende naer Brugghe wierden overghewonden in de oeden Iperleed, d'anderen wegghen ofte passaige was van Oostende vorseyt door de Gaveloose creecke, omme te vaeren naer het houtland ende oock als sy wilden voorby Snaeskercke ende Oudenborgh, vallende also tot Plasschendale aan den vorseyden overdracht ende also voorts naer Brugghe als voorgaende. (Er was ook een overdracht te Snaeskercke: 'te Snaeskercke alwaer een klein fort van 15 à 30 man was opgerigt, nadat die van Oostende de overdrach in brand gestoken hadden (1585).

Zo denk ik te mogen besluiten dat er zich destijds bij Plassendale twee overdrachten bestonden. Een die de scheepjes uit de Zijdeling in het Ieperleed brachten en een tweede die door de scheepvaart in het Ieperleed zelf werd gebruikt.

De eerste verdween als wanneer het sas te Slijkens werd gebouwd, het tweede wanneer het huidige sas van Plassendale er was in 1623.

Misschien door deze scheepvaart langs de Noord-Ede en de Zijdeling bleef er aan de Blauwe Sluis tot op haden het geloof in de legende bestaan als zou de benaming "Blauwe sluis" afkomstig zijn van "Blauwers Sluis" hebbende de betekenis van smokkelaarssluis.

Wie weet werd er gedurende de reis van Slijkens naar Plassendale iets onwettigs verhandeld. Dat kan, maar er is daarvoor geen enkel bewijs te vinden. Ik denk de verklaring " smokkelaarssluis " van de hand te mogen wijzen. Er was meer dan één Blauwe sluis in Vlaanderen. Zo hadden we destijds in Oostende tot tweemaal toe een Blauwe Sluis. De eerste was gelegen langs de oude Oostendse haveningang, ongeveer ter hoogte van de hedendaagse kursaal. Ze werd ook westsluis genaamd, dit in tegenstelling tot de oostsluis (Oostspeye) Beiden dienden ze om het water van de " Nieuwen Oostendischen watergangck " op te houden of af te laten. De tweede Blauwe Sluis te Oostnde wordt vermeld op het einde van de 17e eeuw.. Ze bevond zich ongeveer ter hoogte van het huidige Mercator sas te Oostende.

De naam van deze Oostendse Blauwe sluisen, evenals van de Bredense Blauwe sluis komt van de blauwe arduinsteen waarmede de kunstwerken werden opgetrokken.

In het land van Waas, bij Moerkerke, bevindt zich een rode sluis, opgetrokken in rode bakstenen.

