

Het Sasdok als verbinding tussen het Zwaardok en de vaart naar Brugge

door Raymond VANCRAEYNEST

Het Sasdok ligt eigenlijk op de plaats van het vroegere kanaal van Legillon, aangelegd in de jaren 1742-1748 en dat bedoeld was als noodoplossing om de in verval geraakte sluizen van Slijkens te kunnen herstellen en de scheepvaart naar Brugge in stand te houden. Dat kanaal verbond de Brugse vaart met de Gouweloze kreek die toen nog een echte zee-arm was aan de getijden onderhevig. Er was helaas een veel te kleine sluis tussen de Brugse vaart en dat kanaal. Tussen dat kanaal en de Gouweloze was er een doorvaart, maar geen sluis. Langs het kanaal van Begillen werden ca. 1752 een tiental zaagmolens opgericht om de boomstammen die in het water dreven en per schip uit het noorden werden aangevoerd in planken te zagen. Dat verklaart de huidige benaming Molendorpkaai.

Rond de jaarwisseling 1904-1905 werden aanvullingswerken uitgevoerd op de oostelijke oever van het Houtdok en ook de oude bedding van de Camerlinckx zou opgevuld worden. De twee voorlopige openingen in de tijkaimuur om het water te laten aflopen zouden afgesloten worden. Men was toen ook volop bezig de spoorwegbrug te bouwen stroomopwaarts van het zwaardok. Men had een voorlopige omleiding gegraven ten zuiden van die brug om de scheepvaart naar Brugge te laten doorgaan. Het metselwerk van de brughoofden werd afgewerkt en men hoopte alle werk te beëindigen binnen 3 maanden. Dan zal de omleiding ook opgevuld worden zodat de scheepvaart naar Brugge rechtstreeks ongehinderd kon doorgaan. Eén van de vier pijlers van de bruggen van de de Smet de Naeyerlaan, namelijk die over de afleidingsvaart, was in aanbouw. De dam gelegen vóór de sluis De Mey werd deels weggebaggerd en deels afgevoerd met spoorwegwagons (1).

Op 31 januari 1905 liet de Minister van Openbare Werken weten dat de bouw van de vaste brug over de afleidingsvaart voor de de Smet de Naeyerlaan zal beginnen op 06 februari 1905. De doorvaart van schepen met vaste masten zal dus verboden zijn. De scheepvaart naar Brugge zal opnieuw plaats hebben langs de sluizen van Slijkens langs de nieuwe voorhaven en de vaarweg zal afgebakend zijn door twee rijen groene boeien.

De zeescheepvaart op de afleidingsvaart werd definitief stil gelegd begin februari 1905. Het laatste schip dat naar Brugge is gevaren was het Hollandse stoomschip Waterland met een lading kolen voor Brugge voor rekening van De Kuyper. Het schip was op zaterdag 04 februari te Oostende toegekomen. De (beneden)stuwbrug was afgewerkt en de brug werd op donderdag laatst 2 februari gedraaid (2).

Sinds de rechtstreekse verbinding met het Zeestation was tot stand gebracht, gebeurde dat met een draaibrug over de afleidingsvaart.

In juni zou de aanbesteding plaats hebben om die draaibrug af te breken en te vervangen door een vaste brug op hoger peil zodat de binnenschepen met beweegbare masten eronder zouden kunnen blijven doorvaren.

De Conventie van oktober 1902 tussen de Staat en de stad voorzag in artikel III in de bouw van de al gerealiseerde stuwbrug en besliste ook tot het bouwen van een tweede sluishoofd met een opening van 18 m en een brug ter vervanging van de Kapellebrug (niet de huidige! Het gaat hier over de kapel van de zaagmolens) om op die manier een sasdok te vormen.

Door het bestaan van de nieuwe rechtstreekse verbinding met het Zeestation kon de stuwbrug tussen het eerste handelsdok en de afleidingsvaart nu afgebroken worden. De Staat zou tussen het 1^e handelsdok en de brug van de Brugse poort een dok bouwen met kaaimuren, Brandarisdok

genoemd. De terreinen ten westen ervan zouden geëffend worden. Aan de Conterdamsluis en de duiker van de Camerlinckx zouden de nodige herstellingen uitgevoerd worden. De aanbesteding voor al die werken zou doorgaan op 4 mei 1905. De stad moest de gebouwen van de havenkapiteinsdienst afbreken en ook de oostelijke vleugel van het openbaar stapelhuis.

De aanbesteding had plaats op 29 april en de werken moesten in 100 dagen voltooid zijn. Aannemer Storms van Brugge zou het werk uitvoeren tegen 698.990 Fr of 699.000 Fr naar gelang de gebruikte houtsoort voor de deuren van de Conterdamsluis (3).

De werken aan de muur van de Brandariskaai, de muur aan de stuwbrug en de sluis, de sluis en de duiker van de Conterdam, de sluisdeuren aan de Conterdamsluis, het opwerpen van dammen enz. werden geraamd op 779.261,85 Fr (4). De scheepvaart tussen het 1^e handelsdok en het zwaardok waar de draaibrug voor de spoorweg gelegen was, brug van Bredene genoemd, zou vanaf 1 juni onderbroken zijn voor 5 maanden. Ondertussen zou de draaibrug met twee sporen over de afleidingsvaart op de rechtstreekse lijn afgebroken en vervangen worden door een vaste stalen brug met vier sporen. Tevens zou een bakstenen viaduct voor het wegverkeer gebouwd worden van 7 m breedte. De aanbesteding voor die werken had plaats te Brussel in de eerste week van april 1905 (5).

De bouw van de twee stalen spoorwegbruggen leverde herhaaldelijk moeilijkheden op met de fundering van de bruggenhoofden. Men dacht eerst eenvoudig de bruggenhoofden te verhogen, maar men moest uiteindelijk besluiten alles af te breken en nieuwe, dieper gefundeerde bruggenhoofden te moeten bouwen (6).

De onderbreking van de scheepvaart op 1 juni 1905, aanvankelijk voorzien voor vijf maanden werd eerst verlengd van 01 november 1905 tot 01 april 1906 en verder tot 31 december 1906 (7). Nieuwe verlenging tot 01 oktober 1907 (8).

Tijdens de herstellingswerken aan de Conterdamsluis werd door de aannemer Storms een loden doos gevonden waarin een koperen plaat stak meldend dat de eerste steen gelegd werd op 24 juni 1819. Sluis gebouwd onder het bestuur van M.A.J.Goudriaan, algemeen inspecteur van de Waterstaat. De plaat werd overhandigd aan het Bestuur van Bruggen en Wegen (9).

Op 04 juli 1907 had bij Bruggen en Wegen de aanbesteding plaats voor de aanpassing van de afleidingsvaart stroomopwaarts van het zwaardok. Die bestond uit de bouw van een stuwbrug ter vervanging van de Kapellebrug, de aanleg van een sasdok tussen de twee stuwbruggen, de aansluiting van de nieuwe stuwbrug met het kanaal en verder van afbraak, baggeren en terreineffeningen.

De bruggenhoofden waren 41,40 m lang; de vaargeul 18 m breed en de drempel lag op -4,50 m en de boordsteen op +6,20 m. Alles berustte op een met beton gevulde caisson, gezonken met geperste lucht op peil -10 m. Die caisson was 42,40 m lang, 35,98 m breed en 4,50 m hoog. De sluisdeuren hadden twee vleugels van 10,37 m breedte en 9,20 m hoogte.

Het metalen brugdek was 41,42 m lang en 8,48 m breed.

Het sasdok was 300 m lang met een bodembreedte van 35 m en 75 m breedte tussen de bermen. De bodem werd gebaggerd op -4,00 m zodat de water diepte 8,05 m was (10). De werken werden uitgevoerd door aannemer Coppieters.

De 4-sporige spoorwegbrug van Bredene was in september 1908 afgewerkt en de dam in de vaart waarover de treinen voorlopig liepen, werd door de spoorwegen weggenomen. (11). Pas nadien

konden de sporen en de afsluitingen op het Van der Sweeplein (nu Ernest Feysplein) weggenomen worden.

In juni 1907 was het linkerbruggenhoofd bijna op halve hoogte, en aan het rechterbruggenhoofd was nauwelijks begonnen (12).

De onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart, aanvankelijk voorzien voor vijf maanden, duurde tenslotte drie jaar en 7 maanden (13).

Nog verdere onderbrekingen deden zich voor door werken tussen het Zwaaidok en de Conterdamsluis. Vanaf 30 april 1909 zou de scheepvaart volledig kunnen hernomen worden tussen de oude handelsdokken en het Zwaaidok na 47 maanden (14). Het was eindelijk gedaan om de binnenschepen te moeten slepen doorheen de voorhaven en de sluizen van Slijkens ten einde de Brugse vaart te bereiken.

De werken aan de bovenstuwbrug gingen goed vooruit. De grote caisson van 45 x 40 m was al lang ter plaatse en het metselwerk voor de grondvesten was bijna voltooid (15).

De afleidingsvaart stroomopwaarts van de Zwaaikom, aanbesteed voor 1.442.000 Fr, was voor een tiende afgewerkt half juni 1909 (16).

De caisson van de stuwbrug (42,40 m x 35,90 m), gewicht 600 ton, 6 m hoog, was de grootste tot nog toe in België afgezonken. Afgewerkt zou ze 30.000 ton wegen (17).

Op 15 juli 1910 zou de aanbesteding plaats hebben van de bovenbouw van het gebouw van de havenkapitein op het terrein ten oosten van de sluis De Mey alsook van de sluiswachtershuizen ten westen van het vlotdok en tevens van de muur en de leuning van de weg naar Slijkens (18).

Het huis van de havenkapitein was bijna onderdak in de zomer 1911 (19).

De bovenstuwbrug en het sasdok werden afgewerkt in het voorjaar 1912.

De werken uitgevoerd door aannemer Coppieters, geraamd op 1.500.000 Fr, kostten uiteindelijk 1.700.000 Fr (20).

De havenkapiteinsdienst kwam in het nieuwe gebouw op 26 december 1912 (21).

Wegens diverse nog uit te voeren werken werd de scheepvaart onderbroken op de afleidingsvaart tussen de zwaaikom en de sluis van de Conterdam inbegrepen tot 30 april 1909. Ingenieur Bourgoignie kon aan de minister van Openbare Werken melden dat er op 7 mei 1909 binnenvaartuigen met 1,40 m tot 1,50 m diepgang voortaan konden doorvaren van de oude naar de nieuwe handelsdokken. Al op 8 mei 1909 passeerde een schip met 2 m diepgang.

Door de Eerste Wereldoorlog werd er heel wat schade aangericht aan het sasdok en de benedenstuwbrug. Op 20 september 1919 stelde ingenieur P. Van der Schueren voor de noordelijke glooiing van het sasdok te herbouwen die over een lengte van 10 m was ingestort naast de benedenstuwbrug. De minister van Openbare Werken gaf zijn toelating op 10 november 1919 en het was aannemer François Braet uit Veurne die het werk aanvatte op 12 november 1919 tegen 4807,48 frank. Het werk moest normaal in één maand beëindigd zijn maar duurde in werkelijkheid tot 21 februari 1920 (23).

De benedenstuwbrug was totaal verwoest en moest herbouwd worden. Deze brug speelt een sleutelrol in het spoorwegverkeer in de haven van Oostende. Al het verkeer naar de oostkant van het

Vlotdok en Houtdok, het verkeer naar de Diepwaterkaai en naar de toenmalige werkhuizen van het Zeewezen moest er over.

Weliswaar had men een voorlopige oplossing bedacht door het spoor van de westkant te verbinden over de brug van de Tweebruggenstraat met de sporen van de oostkant.

Ingenieur Van der Schueren vroeg de dringende herstelling van die brug aan de Minister op 28 februari 1920. De minister antwoordde slechts op 2 juni dat de aanbesteding zou plaats hebben op 9 juli 1920. Het was de S.A. Ateliers de Willebroeck die op 28 juli werd aangeduid om de werken te beginnen op 13 augustus. In principe moesten ze op 30 december het werk afhebben maar op 30 december 1921, een jaar later, waren ze om allerlei redenen nog niet klaar. Zelfs moest er nog aan de brug gewerkt worden op 21 en 22 september 1923 zodat de definitieve oplevering gebeurde op 27 september 1923 (24).

Verwijzingen

- (1) Car. 03/01/1905
- (2) Car.07/02/05
- (3) Car. 06-07/05/05
- (4) Car.28/03/05
- (5) Car.11/04/05
- (6) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 890: brief van ingenieur Van Gansberghe aan de minister van Openbare Werken dd. 11/04/1906.
- (7) Car.29/03/1906
- (8) Car. 20/11/06
- (9) Car.27/11/1906
- (10) E.O.24/05/1907
- (11) E.O.07/09/1908
- (12) E.O.22-23/06/1907
- (13) E.O.17/09/1908
- (14) Car.04/05/1909
- (15) Car. 25/05/09
- (16) Car. 17/06/09
- (17) Car. 21/08/1909
- (18) Car. 23/06/1910
- (19) Car. 27/06/1911
- (20) Car. 06/02/1912
- (21) Car. 28-29/12/1912
- (22) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 831.
- (23) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 1052.
- (24) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 1054.

Car. =Le Carillon

E.O. = L'Echo d'Ostende

A.R.A. = Algemeen Rijksarchief