

Sluizen in de Zwinstreek na de omwenteling

Gerard Andriaenssens
Dirk Vogelaers

Controle van de sluizen in de polderstreek heeft doorheen de eeuwen een belangrijke militaire betekenis behouden. Denken we maar aan de betekenis van de sluizen op de IJzer te Nieuwpoort in de beginfase van de Eerste Wereldoorlog. In de Middeleeuwen was het niet anders : het handelsbelang van het Zwin voor de metropool en Hanzestad Brugge lag mee verankerd in een rechtstreeks politieke en administratieve controle van de gehele waterweg van het Zwin tot aan de open zee. Dit vertaalde zich in de functie van de waterbaljuw van Sluis, uitgevoerd door de baljuw van Damme, een functie, die enkel door een Brugse poorter ingevuld mocht worden. Brugge vond dit dermate belangrijk, dat een afwijking van deze regel, nl. de toekenning van dit ambt door graaf Louis de Crécy aan Jan van Namen, heer van Sluis, in 1323 aanleiding gaf tot een regelrechte oorlog. De stad Sluis werd belegerd, Jan van Namen gevangen genomen en gehouden tot de graaf de rechten van de Bruggelingen op het waterbaljuwschap opnieuw bevestigd had. Maar ook na de economische hoogdagen van de 10de tot de 14de eeuw bleef controle van de sluizen en waterwegen belangrijk om door een correcte ontwatering de vruchtbare landbouw in de polderstreek mogelijk te maken. En precies op dit punt bleven er eeuwenlang na het verdrag van Munster geschillen tussen de Zuidelijke en de Noordelijke provincies. In belangrijke mate was dit het gevolg van het niet inschatten van de draagwijdte van het sluiten van de verschillende stroomgaten (Zwin, Schelde en Sas van Gent) op de landbouw in de Vlaamse Polders. Het Verdrag van Munster gaf de volledige controle en jurisdictie over de ontwatering aan de Verenigde Provinciën. Bovendien had het Barrière-Tractaat uit 1715, één van de verdragen, die de Spaanse Successieoorlog bezegelde, daar nog een forse schep bovenop gedaan. Het Barrière-Tractaat gaf in zijn artikel 17 de Verenigde Provinciën het recht voor haar verdediging in gedeelten van Oostenrijks Vlaanderen tactische overstromingen te verrichten, om zo de lijn tussen Sluis en Hulst te beschermen. Door de aanleg van nieuwe sluizen op eigen grondgebied voerden de Verenigde Provinciën bovendien een bewuste politiek om de volledige ontwatering echt 100 procent onder controle te krijgen. Bovendien ging het dan niet zozeer om ontwaterings- dan wel om inondatie-sluizen. Een mooi voorbeeld van deze politiek vormde de bouw van Passsluis op het Zwin te Sluis in 1756. Deze sluis sloot het Lapscheurse Gat af en supprimeerde zo de directe verbinding van maar liefst zes andere sluizen met de zee : de sluis aan het fort Sint-Donaas, de sluis op de Zoute-vaart, de twee sluizen van de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Lieve, de Blauwe Sluis en de sluis van de Maldegemse Polder. Sommige hiervan, zoals de nog steeds imposante Blauwe Sluis, waren nog maar enkele jaren in gebruik.

Ze werden met één pennetrek van hun functie beroofd, terwijl de ontwatering onder controle van de commandant van de militaire sluis van het Paswater te Sluis kwam. Eénzelfde tactiek werd ook op andere plaatsen toegepast, onder meer in Philippine door de bouw van een nieuwe «inondatie»-sluis boven de haven van Bouchaute, en door het afdammen van de Canisvlietkreek in 1787 of nog door de bouw van de Moerspuye-sluis op de Axelse kreek. Deze laatste sluis controleerde de ontwatering van het Land van Waas, die voordien gebeurde in de Axelse kreek langs de zogenaamde Rode Sluis. Dit probleem van chantage door Holland bleef onopgelost als een rotte appel liggen, ook na de onafhankelijkheid van België en vormde een belangrijk politiek vraagstuk in de jonge jaren van het onafhankelijke België. Er werd dringend naar een oplossing gezocht en dit gaf aanleiding tot een aantal voor de streekgeschiedenis bijzonder interessante documenten.

Een set van drie kaarten uit 1839 (privé-verzameling, G. Adriaenssens, Knokke) geeft de situatie van de ontwatering na de onafhankelijkheid van België en de afscheuring van Nederland in het hele gebied vanaf Blankenberge-Uitkerke tot tegen Antwerpen weer. Dit zijn natuurlijk cruciale documenten omdat het hele grensgebied toen afwaterde doorheen Zeeuws-Vlaanderen en de controle over de waterhuishouding in de poldergebieden ten Noord-Oosten van Brugge, boven het Meetsland en in de Wase polders een belangrijke politieke en zelfs militaire betekenis had. De derde kaart (kaart nr. 3) beschrijft de Zwinstreek vanaf Brugge tot Sluis; ze dateert uit oktober 1839 en is gesigneerd door J. De Moor: «Evacuation des eaux des Flandres - Flandre Occidentale - Carte des terrains qui versent leurs eaux dans le Zwyn». Ze werd opgemaakt in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken. De kaart beschrijft in detail alle sluisen, bruggetjes, siphons, enz... en geeft er de afmetingen en een aantal beschrijvende bijzonderheden van.

In de Zwinstreek golden nog als belangrijke sluisen: de Hazegrassluis in Knokke, de Blauwe Sluis in Lapscheure en de Passluis tegen het Zwin in Sluis.

Van de 121 vermelde bruggen en grote en kleine sluisen staan breedte, hoogte van het schof («hauteur sous clef») en de waterstanden vermeld. Als referentie voor de waterstanden werd de laagwaterstand te Oostende genomen (de «position au dessus de la basse mer des Vives eaux à Ostende»). Voor de Hazegrassluis, die in 1784-1785 gebouwd werd, (nr. 73: «Ecluse du Hazegras en maçonnerie») golden volgende opmetingen: breedte 3,30 meter; hoogte van de schuif 2,65 meter; waterstanden: schuif 4,10 m; drempel («radier»): 1,10 meter; zomerhoogte: 1,60 meter in de sluis bij normaal getijde; winterhoogte: 2,10 meter; hoogte van de poldergrond werd voor deze sluis niet aangegeven. Het sluitingssysteem («porte de garde de chasse et busquées») wordt wel vermeld.

De Blauwe Sluis te Lapscheure daarentegen was van een ander model. Op dit ogenblik was de Blauwe Sluis uit 1746 eigenlijk een reservesluis geworden en was haar functie reeds volledig door de Passluis overgenomen.

Het betrof een stenen sluis met twee openingen, die nog steeds vrij intact bewaard gebleven is. Haar breedte is 2,05 meter, de hoogte 2,65 meter ; de hoogte van de schuif bedroeg 3,56 meter ; de drempel of sluisvloer lag op een hoogte van 0,91 meter. Het betrof een sluis met «vannes et portes busquées». Dit is een conventionele sluis zonder spuimechanisme.

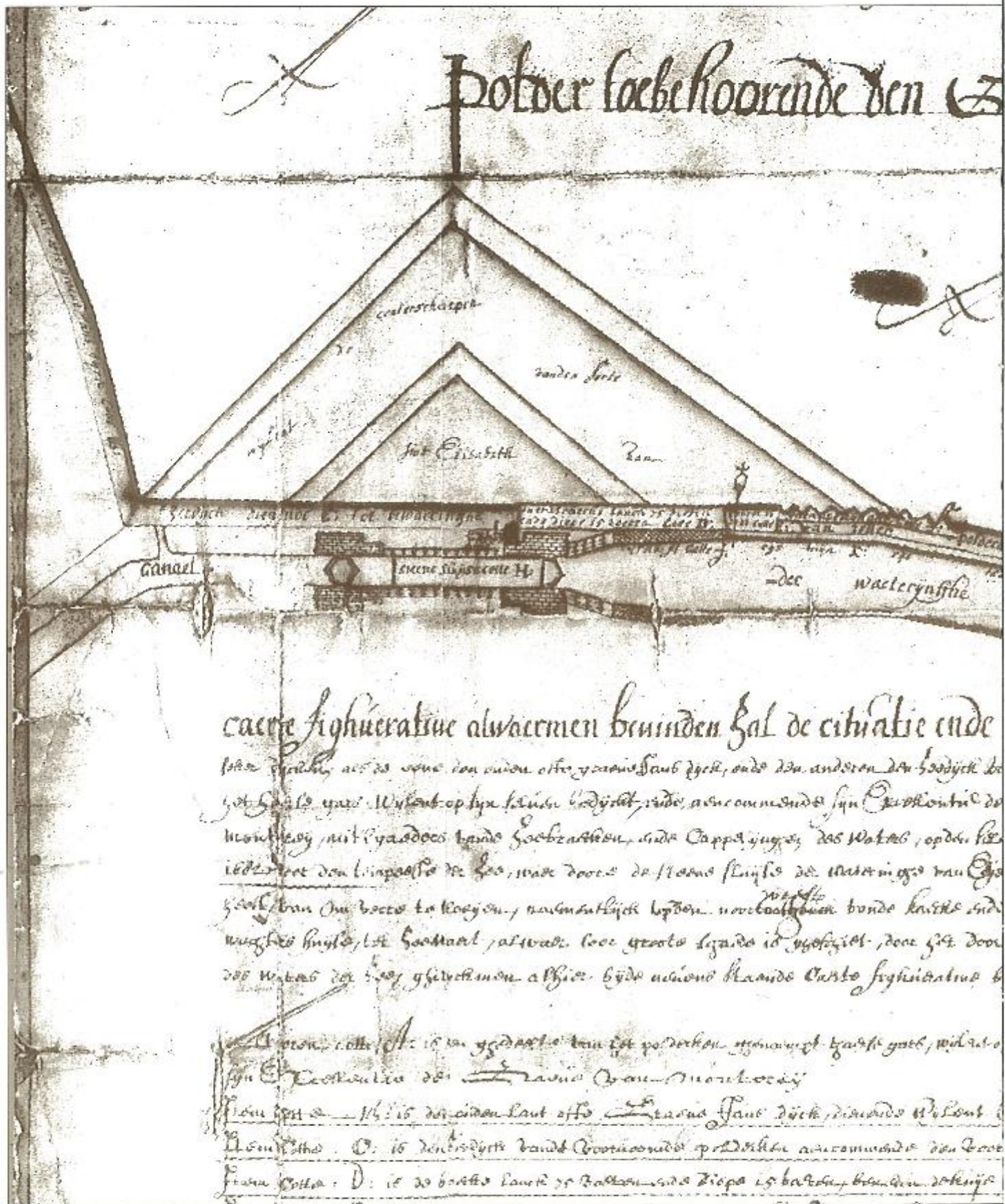
Hierbij komen we op de structuur van deze zeesluizen, een structuur die over de eeuwen heen eigenlijk onveranderd gebleven is. De basisidee bestaat erin dat bij opkomende tij van de zee of de zeearmen de sluisdeuren door dit water dichtgedrukt worden en dat ze bij laag zeewater door het stuwende polderwater terug opengedruwd worden, zodat het overtollige regenwater uit de polders kan afvloeien. De bouw en de inplanting van een dergelijke sluis was een echt specialistenwerk. Alle sluisen werden effectief op dezelfde manier gebouwd. Voor een goede inplanting was een vaste ondergrond nodig en die werd meestal gevonden op de zanderige ondergrond van de kreekrug. Je vindt dan ook de meeste sluisen niet echt in het verlengde van de kreek maar met een zijsprong ernaast op de kreekrug, vaak met de eigenlijke afgedamde kreekrest verbonden door een gegraven kanaal. Na het graven van de sluisput, dieper dan de dijk, werden palen geslagen om het wegzinken van de zware gemetste sluisen te beletten. Het betrof palen met een lengte van 3 tot 4 meter. Er werden honderden palen geslagen om een stevig grondoppervlak te vormen. Deze palen werden in het vierkant op één voet onderlinge afstand (ongeveer 33 cm) ingehcid. Daarop werd een vloer met «dubbelduimse» planken genageld. Op dit timmerwerk begon men uiteindelijk de sluis te metsen. Bij verbredingswerken van dijken langs de Schelde in het kader van het Sigmaplan werden dergelijke planken «voeten» van sluisen gevonden. Bij de dijkverbreding werden betonnen sluisen aan de zeekant hiervan gegoten. Deze blijken geleidelijk weg te zakken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de sluis van de Watering van Doel van de Verenigde Wateringen van Beveren-Waas aan het Fort Lieskenshoek. De hoogte van dergelijke sluisvloeren had een bijzonder belang. Deze bepaalde de drempel van de sluis. Werd deze te diep geplaatst, dan zou de sluis vrij snel daarna verzanden en inslijken, wat het geval is met de nieuwe moderne sluis van Prosperpolder in Doel ; werd de drempel te hoog geplaatst, dan kwam de efficiëntie van de polderontwatering in het gedrang. Voor een laagliggende polder diende met uiteraard node een lage drempel te bouwen.

Dergelijke fouten worden niet alleen heden ten dage, maar werden ook vroeger gemaakt. Een mooi voorbeeld is de Passluis te Sluis, die gebouwd is in 1747 en die een drempelhoogte van slechts 0,30 meter had, in tegenstelling tot de drempelhoogte van 1,10 meter van de Hazegrassluis uit 1784 in dezelfde Zwinbedding, nauwelijks drie kilometer verder. De Passluis is dan ook heel snel ingeslijkt. Nochtans betrof het een belangrijk bouwwerk, met liefst vier sluisgaten. Op de vermelde kaart van Demoor uit 1839 staat ze beschreven (nr. 27bis) als «Ecluse ditte *passé water* en maçonnerie à 4 passages», elk met een breedte van 2,52 meter, een hoogte onder de sleutel van 3,15 meter. Ten opzichte van de laagwaterstand te Ostende lag de drempel inderdaad slechts op 30 cm. Er wordt ook een «enrochement en fascinage en aval de cette écluse» beschreven, met een drempel van 40 cm. De zomerstand bedroeg er in 1839 2,25 meter, de winterwaterstand 2,65 meter en tenslotte de hoogte van het bewerkte polderland

3,69 meter. De lage drempel was toch wel bijzonder spijtig voor een zo belangrijke waterstaatkundige investering, vermits het om een sluis met niet minder dan 36.715 gemeten of ongeveer 16.000 hectaren schotbaar land ging.

Eén van de zeldzame kaarten, waarop een stenen sluis ingetekend staat, is deze van *Jan Lobberechte* uit 1682. Daarop staat de *Nieuwe Eyensluis aan de Vrede* doorheen de «conterscharpen» van het Isabellafort. Deze contrescarpe is nog steeds duidelijk in het landschap van de Oude Hazegraspolder in diens uithoek aan de Vrede herkenbaar. Dit was de opvolger van de Reygersvlietsluizen aan de Vrede op de belangrijke Reygersvlietkreek, waarin het Oude Zwin even voorbij Westkapelle uitmondde. Deze sluis werd reeds vernocmd bij het bouwen van het Isabellafort in 1622. De Nieuwe Eyensluis werd gestoken op het ogenblik dat na het delven van de Isabellavaart in 1657 de Watering van Groot-Reygersvliet aan de Watering van de Eyensluis van Heist de toelating gaf in deze richting te ontwateren, op voorwaarde dat de Watering van Eyensluis zelf deze nieuwe sluisinstallatie zou financieren. Het betrof dus een vernieuwing van een bestaande sluisinstallatie, vermoedelijk teneinde de capaciteit te vergroten. Voordien reeds was het Isabellafort strategisch gebouwd bij de oude Reygersvlietluis. Dit staat vermeld in de mooie publicatie van pastoor J. Opdedrinck (1913), in de passus over de bouw van het Theresiafort in een aannemersdocument uit 1622 : «... entrepreneurs des travaux de terrassement des forts de Ste Isabelle et Ste Thérèse, exécutés par eux à Reyghersvliet et au Schorre devant de l'écluse, conformément au contrat d'adjudication et d'acceptation fait au nom du Clergé et des Quatres Membres du pays de Flandre» (J. Opdedrinck, Knoeke-sur-Mer. Histoire et souvenirs, 1913, Imprimerie Ad. Van Kerschaver, Knoeke-sur-Mer, 1913, pp. 121-122). Merkwaardigerwijze zijn deze interessante en voor een correcte interpretatie van de landschapsgeografie en topografie van dit sleutelonderdeel van de Zwinstreek belangrijke gegevens niet terug te vinden in de herwerkte uitgave van het werk van Opdedrinck (Geschiedenis van Knoeke, vertaald en bijgewerkt door J.E. de Langhe, Lannoo, Tielt, 1968). Op de kaart van Lobberechte staat ook het sluiswachtershuisje, dat eigenlijk pas na de tweede wereldoorlog afgebroken werd. Vermoedelijk heeft de ontwerper van deze kaart niet binnenin de sluis zelf gekeken want er staat een fameuze fout op, die een efficiënte ontwatering onmogelijk gemaakt zou hebben. Vooreerst zitten de schuine deuren aan de zoute zijde of «portes busquées» normaal altijd achter de val. De val of schuif moet de sluisdeuren aan de zee kant immers beschermen tegen eventuele ijsgang of bij woeste stormvloed. Op de kaart zelf werden ze voor de val ingetekend. Een tweede fout is de getekende richting van de sluisdeuren «aan de zoete zijde» : ze staan dubbel en tegen de uitwaartse stroming van het polderwater bij laag water in. Dit werd fijn opgemerkt door een echte specialist, namelijk Jos Van Goey uit Doel, de vroegere dijkgraaf van de Verenigde Wateringen van Beveren-Waas. Dat de tekenaar niet in de sluis zelf geraakt is, hoeft niet te verwonderen, want dit is niet steeds een koud kunstje, tenminste als je jezelf geen modderbad wilt ontzien.

Een sluisgang zelf kan men misschien nog het best met een duikboot vergelijken, maar dan wel met een dubbele toren. Er staan immers in de sluis zelf twee torens ingehouwd, telkens boven de sluisdeuren, zodat deze hogere gewelven toelaten de sluisdeuren uit

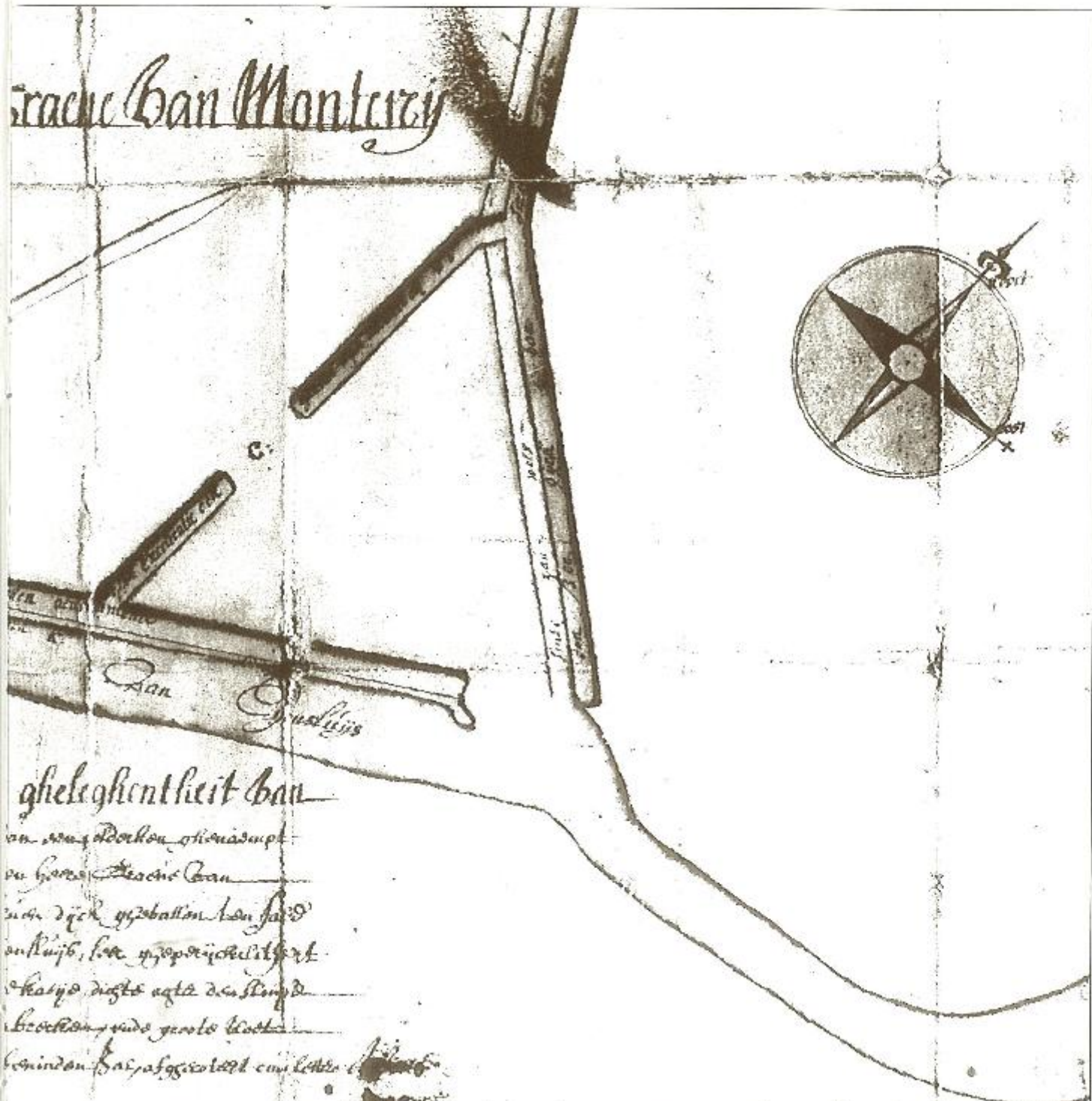


caerte fighuerative alwaermen beuinden zal de cituatie ende
 lize d'elke, als is vone den viden ofte ycaen d'ant ygeit, ende den anderen den bodijck de
 yet d'elke ycaen. Wilent op hie kende bodijck vido, ancomende sijn C'roontrid de
 mont'cey, mit ycaen d'ant d'ant d'ant, ende Capp' ygeit, des wates, op de. hie
 ied'ere den l'ing' d'ant de hie, waer door de hie d'ant de. d'ant d'ant van C'ro
 ygeit, van om boete te kogen, nauwelijck l'iden. nauwelijck d'ant d'ant d'ant
 nauwelijck hie, te hie, alwaer. loe grote l'ide id ygeit, doe hie door
 des wates de hie, g'el'iden. al hie. hie d'ant d'ant d'ant f'ig'urative b

A: is de ygeit van de d'ant d'ant d'ant d'ant, mit d'ant
 sijn C'roontrid de d'ant d'ant d'ant d'ant
 B: is de d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant
 C: is de d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant
 D: is de d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant d'ant

Kaart van de Eyensluis aan het Isabellafort van Jan Lobberrecht uit 1682.

traene van Montevry



gheleghentheit van

van een dierken ghenaempt
 van haren traene van
 in die dier ghewallen van jaer
 onkijp, die ghewerckelijck
 karye diege wate d'elkijp
 beoelken, inde groote wate
 benindan van, afgevoert en letter
 op die h'us beoel inde d'ien
 de wate van hant d'ier
 in wate van traene van Montevry
 die hant hant wate h'ijp

van de wate wate wate hant hant hant hant
 Ende hant wate d' is hant hant hant hant
 hant hant hant hant hant hant hant hant
 hant hant hant hant hant hant hant hant

hun hengsels te lichten voor herstelling of nazicht, wat in principe om de drie tot vijf jaar noodzakelijk is. De uitgelichte sluisdeuren liet men gewoon uit de sluis drijven. Die deuren zitten schuin in de gang en worden tegengehouden door een drempel in de vloer bij het sluiten en door een zogenaamde «vloedwachter» bij het opengaan. Deze vloedwachters bestonden uit handgesmeden ijzeren haken, die aan de sluisdeuren met een beugel vastzaten. Zo konden de deuren niet helemaal tot tegen de muur openklappen, zodat ze gemakkelijk in een driehoek openbleven en door de eerste binnenkomende golven terug dichtgeduwd konden worden. Er stonden strenge straffen op het uitlichten van deze vloedwachtershaken, zo essentieel voor de goede functie van de sluis. In de voorste deur zat er normaal ook op halve hoogte (of zomerhoogte) een gat met de grootte van een schoendoos, zodat door het vullen van de sluisgang tussen de twee deuren een tegendruk tegen het opkomende zee-water opgebouwd werd. Zo'n opening in de zoute sluisdeur, ook nog «rinket» genoemd, hielp zo door het vollopen van de sluisgang de achterliggende zoete deur te helpen sluiten en door een goed gevulde sluisgang de druk aan beide zijden van de zoute deur te egaliseren en zo deze sluisdeur tegen de inwerkende kracht van het zee-water te beschermen. In de Van Dale staat een rinkel beschreven als «een valdeurtje of schuif aan de waterkerende zijde van een sluisdeur» en de term is verwant met de «klinket» of het kleinere deurtje, dat gebruikt wordt als ingang in de grotere schuurpoort. Het metselwerk zelf gebeurde met hele kleine, hardere steentjes, meestal kleine Boomsse steen.

Om samen te vatten bestond een sluisgang opeenvolgend vanaf de zoute kant uit :

1. het «*zoute schof*», dat belet dat ijsblokken tussen de sluisdeuren zouden klemmen of bescherming biedt bij «tempeesten» ;
2. de «*eerste drempel en de eerste sluisdeur*». Deze worden bij eb door het polderwater opgeduwd. De *vloedwachter* zorgt ervoor dat ze in een driehoekstand open blijven staan, als het ware op een kier van 2,5 voet en nooit volledig openslaan. Bij het opkomen van de vloed duwt het vloedwater de deur terug dicht tegen de eerste drempel, wat niet meer mogelijk zou zijn als ze volledig openstonden. Deze deuren hebben meestal een dikte van 15 cm.

Daarop volgt :

3. een *tweede drempel* (ongeveer 12 tot 15 cm hoger) en de *tweede sluisdeuren* van een identiek systeem.

Verderop ligt dan :

4. het «*zoete schof*». Dit tweede of zoete schof liet men vooral zakken als er aan de sluisdeuren moest gewerkt worden. Anderszijds kon men ze ook gebruiken om het water op te houden hetzij bij een eerder zeldzame lage waterstand in de polder hetzij om zand en slijk in de buitendijkse sluisreek met geweld uit te spuien. Steeds werd een stel reservedeuren door de Watering bijgehouden, in de buurt, op een boerderij, bij de dijkgraaf of de dichtsbijzijnde gezworene van de Watering. De gemetste vloer van de sluisgang vormt één geheel met de romp. Naast dit schema van een grote sluis, met een groot ontwateringsgebied, bestonden er ook sluizen met enkelvoudige sluisdeuren, meestal voor een klein afwateringsgebied, maar volgens hetzelfde werkingsmechanisme

met twee drempels, één enkele zoute deur met een vloedwachter en een smallere sluisgang. Deze kleinere variant vond men typisch in kleine poldertjes, die rechtstreeks in het stroomgat uitwaterden. Een voorbeeld in de Scheldestreek vormde de sluis van de Kleine Doel (nr. 128 op kaart nr. 1 uit 1839, getekend door Wolters). Wolters geeft op beide kaarten, waarvoor hij verantwoordelijk tekende (nr. 1 en 2) Scheldchoogten (in tegenstelling tot op Oostende gerefereerde hoogten voor het Zwin- of kustgebied) aan. Men spreekt er van «Position au-dessus de la basse mer à Terneuzen». Voor de sluis van de Kleine Doel (schoven en enkelvoudige poort of deur) geeft dit dan volgende maten: sluisbreedte 1,63 meter, drempelhoogte of «radier» op 1,35 meter, hoogte van de bewerkte poldergrond op 2,51 meter, zomerstand op 1,61 meter en winterstand op 2,11 meter.

Dit vormt de basisstructuur van alle majeure sluizen, die op de kaartenbundel van het Ministerie van Openbare Werken uit 1839 tussen Blankenberge en Antwerpen ingetekend staan. Deze omvatten op kaart nr. 2 (tevens getekend door Wolters) de *Watering van de Capitalen Dam met als hoofdsluis de Sluis van de Capitalen Dam uit 1786* (nr. 168), de *Watering Isabelle* met een hoofdsluis uit 1808 met ernaast de *Zwarte Sluis uit 1833*.

Deze laatste twee monden rechtstreeks in de Braakman uit. Ze vormden de belangrijkste afwateringsmogelijkheid na 1830 van een bijzonder waterrijk krekengebied, dat beperkt werd in zijn traditionele ontwatering over wat nu Nederlands grondgebied geworden was. Zo werd de ontwatering langs de oorspronkelijke Zwarte Sluis onder Philippine onmogelijk en werd een «canal d'écoulement de la Wateringhe Noire» in 1833 gebouwd om het water van de Zwarte Watering te voeren naar het sluisencomplex tegen Bouchaute op de Braakman. Bovendien werd ook de Braakman zelf verder ingepolderd, wat verdere ontwatering bemoeilijkt. Hetzelfde gebeurde ook in 1833 voor de Belgische delen van de Watering van de Capitalen Dam, die langs een speciaal gegraven kanaal nu ook afgeleid werden op deze dubbelsluis op de Braakman. Dit kanaal liep dwars door de Jeronimuspolder uit 1501, dwars door de Sint-Christoffelpolder, verder door de kreek van de Oosterput (nu verbasterd tot Oesterput) naar de Clarapolder, om langs een gegraven kanaal de grote sluis te bereiken. Dit waren gigantische werken. Even kijken naar de afmetingen van de formidabele *Isabellasluis* (nr. 185 op de kaart nr. 2): breedte van 5 meter, en dit voor elk van de twee sluisgangen, hoogte van 2,23 meter; hoogte van de schuiven 2,69 meter; drempelhoogte of «radier» van 0,46 meter (vrij laag); zomerhoogte 0,78 meter; winterhoogte 1,38 meter. Dit zijn inderdaad langs de Schelde heel andere waterstanden dan voor de echte zeesluizen zoals de Hazegrassluis. De hoogte van het binnenland bedroeg 2,86 meter. Het sluitingsmechanisme bestond klassiek uit deuren en schuiven. Daarnaast ligt de «Ecluse de la Wateringue Noire» (nr. 186) uit 1833; dit zou toen een minder zware getimmerde sluis geweest zijn met een breedte van 2 meter en een bijzonder lage drempel van 0,18 meter gezien de bijzonder lage ligging van het omliggende land. De hoogte van de schuif bedroeg 1,65 meter. Het werkingsmechanisme was identiek. De oudere Sluis van de Watering van de Capitalen Dam op het oostelijk uiteinde van de Passegeule (nr. 168 op de kaart uit 1839) is een stenen sluis met een breedte van 2,85 meter, een hoogte van 2,75 meter, een



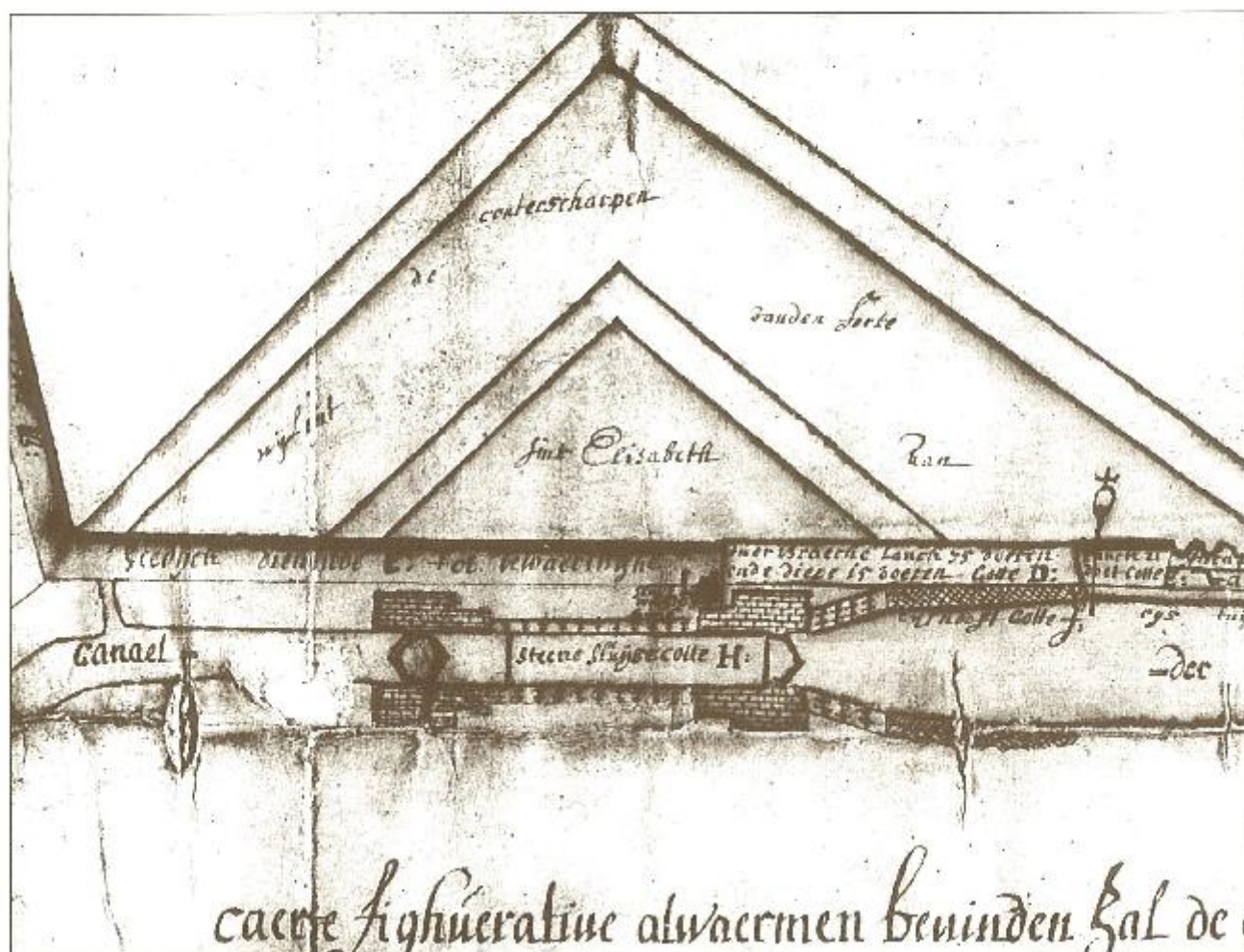
Een oude, handgesmede vloedwachter van de sluis van Prosperpolder (Prosper van Arenbergpolder).
(privé-verzameling, C. Adriaenssens, Knokke).

schuifhoogte van 3,39 meter, een drempel van 0,64 meter. De waterstanden lagen een tikkeltje hoger : in de zomer 0,88 meter, in de winter 1,48 meter, en dit gezien deze sluis iets dichtër bij de eigenlijke Schelde lag.

De ontwateringsproblemen van dit hele waterrijke gebied, dat zijn normale ontwatering niet meer vond, door het dwarsliggen van de Nederlanders, vormt de aanleiding tot het aanleggen enkele jaren later van het Leopoldkanaal. Dit project was een voor de streek belangrijk politiek vraagstuk, dat behartigd werd door Kanunnik Andries, een politicus van de Katholieke partij, afkomstig uit Maldegem. Andries heeft aan deze politieke kwestie een monografie gewijd om de politieke wereld warm te maken voor dit project («Recherches historiques sur les voies d'Écoulement des Eaux des Flandres à l'occasion du projet de loi relatif à la construction du Canal de Selzaete à la Mer du Nord, Bruges, Imprimerie de Felix De Pachtere, novembre 1838). De kaart in deze publicatie toont interessant hoe het oorspronkelijke project voor een afwateringskanaal bijna over Damme liep en de bedding van de Lieve ten dele volgde. Aan het nieuwe kanaal werd tevens een militaire betekenis toegeschreven als een barrière tegen de Nederlanders.

In feite sloot dit wetsontwerp aan bij oudere ideeën uit de Oostenrijkse periode. In 1786 werd door kolonel De Brou, die de Hazegrassluis bij de winning van de nieuwe Hazegraspolder in 1784 hielp bouwen, aan keizer Jozef II een *Kanaal van het Sas van Gent naar het Hazegras* voorgesteld. Daarmee werd politiek een oplossing gezocht voor de sluiting van de Schelde, het Sas van Gent en het Zwin, voorzien in Artikel 14 van het Verdrag van Munster. Het bleek evenwel dat opeenvolgende overheden doorheen de 17de en 18de eeuw geblokkeerd werden door een andere bepaling van hetzelfde Verdrag van Munster. Het tweede lid van Artikel 58 verbood immers het bouwen van nieuwe kanalen in de grensstreek of kon zeker zo geïnterpreteerd worden : «Aussi on ne pourra creuser nouveaux canaux, ni fossés par lesquels on pourroit repousser ou détourner (les eaux de) l'un ou l'autre parti». Een kanaalproject om het afwateringsprobleem van dit gedeelte van Vlaanderen los te maken van de politieke goodwill van de Hollanders moet zeker voortdurend overwogen zijn ; bovendien werden doorheen de 17de eeuw in Vlaanderen belangrijke infrastructuurwerken ter bevordering van de handel uitgevoerd, zoals het kanaal tussen Brugge en Oostende (1622), tussen Oostende en Nieuwpoort (1640), tussen Nieuwpoort, Diksmuide en Ieper (1646), tussen Nieuwpoort en Veurne (1646) en tenslotte tussen Veurne en Duinkerke (1640). De monografie van Andries (p. 19) vermeldt duidelijk dat dit «Noorderkanaal» reeds in de 17de eeuw overwogen werd : «La première idée du Canal du Nord, qui devait joindre l'Escaut à la Meuse et au Rhin, appartient au même règne (Albrecht et Isabella).»

In weerwil van al dit graafwerk bleef de landbouw in de grensstreek met de Verenigde Provinciën verstoken van een oplossing van haar ontwateringsprobleem. Een voor grensgeschillen bevoegde commissie (de Jointe des terres contestées et des limites) wijst op de politieke onmogelijkheid het door De Brou in 1786 aan Jozef II voorgestelde project uit te voeren (folio 46 verso in «Mémoire de M. Belpaire sur les changements que la côte d'Anvers à Boulogne a subis, depuis César jusqu'à nos jours ; inséré au tome VI



Detail uit de kaart van Lobberrecht (1682).

des Mémoires couronnés par l'Académie de Bruxelles, 1826-1827). Dit voorstel werd in 1793 afgewezen : «le colonel n'a sûrement pas réfléchi, que le second membre de l'Article 58 du traité de Munster ayant conservé toute sa force, la construction de ce nouveau canal y dérogerait, et qu'il provoquerait des réclamations de la part de la République». Wat een historisch gemiste kans ! Het is toch duidelijk dat een dergelijk kanaal tussen Sas van Gent en de Hazegrassluis aan het Theresiafort een blijvende uitschuring van het Zwingat en daardoor het voortbestaan van de Zwingeuil gegarandeerd zou hebben. Er zou dan nooit een Willem-Lcopoldpolder gewonnen zijn door de aanleg van de Internationale dijk. En dit is enigzins paradoxaal gezien er nu in de Internationale Zwincommissie openlijk gedacht wordt aan het steken van een ontwateringsgemaal in de Internationale dijk om het steeds sneller verzandende Zwinrestje te blijven uitspuien. Dit hebben we trouwens reeds eerder beschreven in een bijdrage over de oostelijke verplaatsing van de Zwingeuil over de eeuwen heen (Cnoc is ier, 1991). Nochtans was eindelijk begonnen naar het zoeken van een politieke oplossing in het Verdrag van Fontainebleau uit 1785. Artikel 6 van dit verdrag stipuleert dat sluizen in de grensstreek aan een gemeenschappelijk beheer zouden moeten onderworpen worden. Voor de verrijking van het cultuurhistorische patrimonium van de Zwinstreek zou het interessant kunnen zijn de zoete zijde van de Eyensluis, die ongetwijfeld nog onder het straatoppervlak ligt, te laten uitgraven en als toeristische bezienswaardigheid en als een getuige van de inpolderingsgeschiedenis te bewaren.