

## DE SIPHONS TE OOSTKERKE

René De Keyser

### *De siphon op het Leopoldkanaal*

Op het einde van de 18de eeuw was de verbinding voor schepen tussen Brugge en de zee langs het Zwin of de latere kanalen, die het Zwin vervingen, onmogelijk geworden en dit om allerlei redenen die buiten het bestek van dit artikel vallen.

Het oppervlaktewater van het noorden van Brugge vloeiده echter bijna allemaal langs het Lapscheurse gat en het Zwin naar de zee. Door de scheepsblokkade van de geallieerden werd onder de Franse overheersing een uitweg gezocht naar de Schelde. Napoleon wilde Brugge door een kanaal verbinden met Breskens.

Met dit kanaal werd begonnen bij Brugge. Het liep voorbij Damme, Monnikerede en Hoeke, maar door de val van Napoleon was het niet verder voltooid dan tot aan Sint-Donaas ongeveer. Het kanaal werd *Napoleonkanaal* of *Damse vaart* genoemd. Het afwateringsstelsel voor het oppervlaktewater was grotelijks blijven bestaan.

Na de omwenteling van 1830, waarbij België onafhankelijk werd van Nederland, werd alle waterafvoer over Nederlands grondgebied onmogelijk gemaakt door Nederland. Dit werd een catastroof voor het noorden van Oost- en West-Vlaanderen, want de landbouwers werden enorm gehinderd door wateroverlast.

In 1832 trok kanunnik J.O. Andries, pastoor te Middelburg van 1827 tot 1836, aan de alarmbel. Pastoor Andries was in 1830 afgevaardigde geworden in het Nationaal Congres voor het district Eeklo. Zijn bemoeiingen met het waterprobleem bezorgden hem zelfs een plaats in het parlement van 1835 tot 1839.

Op 18 juli 1832 verscheen een Koninklijk Besluit waarbij een onderzoekscommissie werd aangesteld om het afwateringsprobleem te onderzoeken. Koning Leopold I bezocht op 26 en 27 augustus 1834 het door wateroverlast getroffen gebied. Veel landerijen waren herschapen in een groot moeras en door de vochtigheid teisterden scheurbuik en polderkoorts de verarmde bevolking zodat de koning ook overtuigd was dat een afwateringskanaal moest gegraven worden. Met dit doel werd op 16 maart 1837 een wetsvoorstel ingediend om in de grenstreek een afwateringskanaal te graven tussen Zelzate in Oost-Vlaanderen, en de zee.

In november 1838 gaf Kan. J.O. Andries een brochure uit over dit onderwerp. Het is zijn voorstel - wat in grote trekken de ligging van het kanaal betreft - dat uitgevoerd werd. Bij wet van 26 juni 1842 werd besloten om het afwateringskanaal te graven vanuit Zelzate naar de zee bij Heist. Dit kanaal kreeg de naam *Leopoldkanaal* of *kanaal van Zelzate*. De werken begonnen vrij vlug en doorsneden de *Damse vaart* ten zuiden van Oostkerke dorp. Om goed zijn doel van afwateringskanaal te vervullen stond het waterpeil van het *Leopoldkanaal* veel

lager dan het peil in de *Damse vaart*. Daar de *Damse vaart* alleen voor scheepvaart bestemd was, was het minder diep dan het *Leopoldkanaal* maar het waterpeil werd kunstmatig hoog gehouden met water uit de Gentse vaart door een sas bij de Dampoort te Brugge. Door het verschil in waterpeil van de *Damse vaart* en het *Leopoldkanaal* was het onmogelijk dat de 2 vaarten elkaar gewoon kruisten. Om het peil van elke vaart te behouden was op dat kruispunt een groot waterbouwkundig kunstwerk nodig, waardoor het *Leopoldkanaal* met het laagste waterpeil, onder de *Damse vaart* met hoger waterpeil doorliep en waardoor de bevaarbaarheid van de *Damse vaart* behouden bleef. Dit waterbouwkundig kunstwerk werd de *Siphon* genoemd. Deze benaming komt voor het eerst voor in mei 1851 (zie schetsen en foto's).

Over het verloop van de werken tot het graven van de *Leopoldvaart* en het bouwen van de *Siphon* bestaat nog geen nauwkeurige studie. Zoals hiervoor reeds vermeld, werd bij de wet van 26 juni 1842 besloten tot het delven van het Leopoldkanaal. Over de aanvang van de werken zijn we niet goed ingelicht, maar het is zeker dat de werken begonnen zijn bij Heist. Op 1 juni 1846 was de *Leopoldvaart* gegraven vanaf Heist tot aan het kruispunt met de *Damse vaart* op Oostkerke. Men kon nu met een beurtschip varen van Brugge door de *Damse vaart* tot Oostkerke en vandaar door het *Leopoldkanaal* naar Heist. De prijs voor een persoon was 0,75 fr en 1 frank voor 100 kg goederen.

Op 16 september 1846 werd te Heist de zeesluis bij de uitmonding van het kanaal ingehuldigd; de sluis was 24 meter breed en bezat 4 openingen.

Op 9 november 1846 waren de plannen gereed voor de onteigeningen van de bedding van het kanaal op het grondgebied van de gemeente Damme.

Op 19 februari 1847 vond te Brugge de aanbesteding plaats voor het *bouwen van de Siphon* op het kruispunt van de *Damse vaart* en het *Leopoldkanaal*. De duiker was 24 meter breed. Het kunstwerk werd gebouwd met baksteen - wellicht voor een deel afkomstig van de steenbakkerijen langs de *Damse vaart* - en met natuursteen, waarschijnlijk *blauwe Doornikse arduin*.

Op 5 maart 1847 volgde de aanbesteding van 3 bruggen: een op Ramskapelle, een voor de baan Westkapelle naar Dudzele, later genoemd *Zelzatebrug* en een voor de weg Oostkerke-Koolkerke.

Op 8 april 1847 vroeg bakker Jan Blomme van Oostkerke de toelating om bij het kruispunt van de twee kanalen een barak van 10 meter op 7 meter te mogen oprichten om brood te verkopen aan de talrijke vaartwerkers en metselaars.

Op 9 april 1847 gingen een aantal werklieden van de *Leopoldvaart* in staking wegens de lage lonen. Hun loon was niet voldoende voor het levensonderhoud van zichzelf en hun familie. De gendarmerie was ter plaatse om onlusten te voorkomen. Op 12 mei 1848 trokken 200 werklieden van de *Leopoldvaart* naar Brugge om hun achterstallig loon te vragen aan hun ondernemer.

In december 1848 kon de *barge Brugge-Sluis* terug in dienst. Deze dienst was immers onderbroken door het bouwen van de *Siphon* waarvoor men op weerszijden daarvan een dam had gelegd in de *Damse vaart*. Vermits de barge dan terug kon varen was de *Siphon* dus voltooid.



Op 14 juli 1848 stierven 2 werklieden langs de vaart, waarschijnlijk tengevolge van een ongeval. Deze 2 werklieden waren Pieter Van Marcke, 16 jaar oud, afkomstig van Ardoorie en Fernand De Scheemaecker, 26 jaar oud, afkomstig van Pittem. Sporen van sommige vaartwerkers zijn nog terug te vinden in de registers van de burgerlijke stand van Oostkerke. Sommigen huwden hier, anderen stierven hier en van nog anderen werden tijdens hun tijdelijk verblijf hier hun kinderen geboren. Zij waren afkomstig van soms ver afgelegen plaatsen bvb. van Oudenburg, Blankenberge, Koolskamp, Axel (Nl.), Bredene, Egem, Middelburg, Sinaai, Zelzate, Sijsele, Ertvelde, Baasrode en Lovendegem.

Op 26 februari 1849 werden 700 à 800 werklieden van de vaart van Zelzate ontslagen omdat de onteigeningen niet in orde waren. Ze werkten voort op een partij land die niet onteigend was en verklaarden: "*Wij moeten eten en om te eten moeten wij werken, dus wij werken.*" Te Sint-Laureins waren 1400 werklieden die zonder werk gevallen waren, met hele benden beginnen stelen.

Het ijzerwerk op de *Siphon* waarmee de zes ophaalschuiten werden bediend en die konden gebruikt worden om water uit de *Damse vaart* te lozen in de *Leopoldvaart* werden gemaakt door de smid Rooms uit Brugge. Ze kwamen maar gereed in 1858. Voor deze ophaalbare schuiten geplaatst waren stonden in dezelfde wateropeningen houten schotbalken.

Het *Leopoldkanaal* is waarschijnlijk volledig voltooid geweest kort na 1850 maar het juiste tijdstip is niet gekend.

### ***De siphon op het kanaal van Schipdonk***

Na de scheiding van België en Nederland in 1830 reikte het afwateringsprobleem echter nog verder dan het noorden van West- en Oost-Vlaanderen.

De afvoer van het overtollig water van de Leie gebeurde voor de afscheiding vooral langs Gent en de Braakman en sedert 1824 ook langs het kanaal van Terneuzen. Door het afsluiten van dit afwateringssysteem in 1830 kampte Gent met wateroverlast.

In 1846 had de regering een wetsvoorstel ingediend om een afwateringskanaal te graven tussen de Leie te Deinze en de vaart Gent-Brugge te Schipdonk waardoor het overtollig water langs de vaarten Gent-Brugge-Oostende naar de zee zou worden afgeleid. Het graven van dit kanaal werd uitgevoerd. Het bracht het water van de Leie nu veel sneller naar Brugge zodat die laatste stad nu werd bedreigd met overstroming. Om dit te verhelpen stelde hoofdingenieur Wolters van de dienst Bruggen en Wegen Oost-Vlaanderen voor om het *afwateringskanaal vanaf Schipdonk* door te trekken tot *Balgerhoeke* en vanaf *Stroobrugge* naast het *Leopoldkanaal* tot de zee in Heist. Waarschijnlijk omstreeks 1852 werd met de uitvoering begonnen. Ook voor dit kanaal moest weer op de kruising met de *Damse vaart* te Oostkerke een *Siphon* gebouwd worden. Frans De Smet, grootvader van wijlen de heer Jos De Smet werkte in 1854 als ongeschoold aardewerker aan het uitgraven van deze *Siphon*. Het dagloon bedroeg negen stuivers of 0,81 fr. Toen werd de oude Oostenrijkse stuiver uit de achttiende eeuw, die niet meer in omloop was, maar die vroeger omgerekend werd aan 9 centiemen, toch nog overal gebruikt als rekenmunt.

In de registers van de burgerlijke stand Oostkerke worden in 1859 en 1860 nog kanaalwerkers vernoemd, waaruit te besluiten valt dat de *Schipdonkvaart* dan nog niet was voltooid.

## ***De siphons tijdens de twee Wereldoorlogen.***

Tijdens de oorlog 1914-18 werd de streek langs de zee door de Duitsers beschouwd als *Sperrgebiet* waarin het verkeer zeer beperkt was. De grens van het *Sperrgebiet* liep van Brugge langs de *Damse vaart* tot de *Siphons* en vandaar langs de kanalen voorbij Moerkerke tot de Nederlandse grens. Alle bruggen over de *Damse vaart* en de twee afleidingskanalen waren versperd met prikkeldraad en bewaakt door Duitse soldaten.

Bij hun aftocht in 1918 hebben de Duitsers de twee *Siphons* gedeeltelijk gedynamiteerd. Wegens de bressen die in de *Siphons* geslagen waren, werden daarover noodbruggen aangelegd die aan twee inwoners van de wijk *Siphon* het leven hebben gekost: op 9 november 1918 gleed Edmond Lannoy, 24 jaar oud, van de *Siphon* op de *Leopoldvaart* in het kanaal en verdronk en op 2 februari 1919 verdronk op gelijkaardige wijze in het *Schipdonkkanaal* Raymond Expeels, eveneens 24 jaar oud.

De oorlog 1940-45 is fataal geworden voor de *Siphons*. Nadat de Duitsers België waren binnengevallen, stuurden de geallieerden troepen om het Belgisch leger te helpen. Daardoor werd onze streek gedurende die enkele dagen in de beruchte meimaand van 1940 door Franse legereenheden overspoeld. Op de zondag voor de capitulatie heeft de Franse genie de twee *Siphons* gedynamiteerd en volledig vernield. Het gevolg was dat het water van de *Damse vaart* in de twee afleidingsvaarten liep bij de vernielde *Siphons*. Om de scheepvaart op de *Damse vaart* gedeeltelijk mogelijk te maken werd langs de kant van Damme in de *Damse vaart* een dam gelegd waardoor met water uit de *Gentse vaart* de *Damse vaart* tussen Brugge en de *Siphons* terug op peil werd gebracht waardoor scheepvaart weer mogelijk was tussen Brugge en de *Siphons*.

Er werd ook een dam gelegd tussen de twee *Siphons* en een dam vlak voor het restaurant "*De Siphon*" om te beletten dat het water uit het *Schipdonkkanaal* in het *Leopoldkanaal* zou vloeien. De *Damse vaart* tussen de twee *siphons* en Sluis bleef op die manier bijna zonder water. Om daarin te voorzien werd na de oorlog in 1945 een koker gelegd vanaf de dam langs de kant van Damme. Die buis werd diep ingegraven in de dijken en in de bodem van de twee afleidingskanalen om uit te monden in het deel van de *Damse vaart* tussen de *siphons* en Sluis. Daardoor kon dan water vloeien naar de *Damse vaart* zodat ook dit deel van de vaart terug op peil werd gebracht. Deze koker is nog steeds in gebruik. Om in perioden van waterschaarste toch voldoende water in de *Damse vaart* te hebben tussen de *Siphons* en Sluis, werd een vijzel geplaatst in de dam recht voor het restaurant "*De Siphon*". Door middel van deze vijzel kon zo nodig water uit de *Leopoldvaart* gepompt worden in de *Damse vaart*, richting Sluis.



Ook tijdens de oorlog 40-45 werden door de Duitsers versterkingen aangelegd op de dijken in de omgeving van de vernielde *siphons*. Hierbij werden zelfs Italiaanse krijgsgevangenen te werk gesteld. Vooral in 1944 waren ook landmijnen ingegraven. Op 19 januari 1945 ontplofte voor de vroegere woning van de familie Braet een landmijn waarbij André Van De Ryse, zoon van Gustaaf, burgemeester te Damme gedood werd.

Na de oorlog 1940-45 werd spijtig genoeg door de hogere overheid beslist om de twee *siphons* niet meer te herstellen, waardoor de bootdienst Brugge-Sluis niet meer mogelijk is, wat uit toeristisch oogpunt gezien, zeer te betreuren is.

### **Plannen van de siphons**

Naar aanleiding van de bijdrage verschenen in een nummer van de *Kleine Kroniek* is ons medelid de heer Dirk Willaert die de "Tour of Damme" verzorgt, erin geslaagd fotocopiëren te verkrijgen van de originele plannen van beide *Siphons*.

Wij danken hem hartelijk hiervoor, want daardoor hebben we nu bijkomstige gegevens die we hier kort samenvatten:

Het water in de *Leopoldvaart* vloeide onder de *Damse* vaart door middel van vier openingen in plaats van door drie openingen zoals wij meenden. Deze openingen hadden elk een breedte van zes meter en een hoogte in het midden van drie meter en half. De plannen voor de *Siphon* van het *Leopoldkanaal* werden goedgekeurd te Luik op 24 februari 1847 door ingenieur Gerardo de Serinoise, chef ingenieur belast met de bijzondere dienst voor het *Leopoldkanaal* in West-Vlaanderen.

De *Siphon* op het *Schipdonkkanaal* had vijf openingen met een breedte van elk vijf meter. Of een totale breedte van 25 meter en zeventig centimeter en een hoogte in het midden drie meter en dertig centimeter.

Het plan voor deze *Siphon* werd opgemaakt door ingenieur Pierard te Gent op 24 juni 1854 en werd goedgekeurd te Brussel op 16 december 1858 door minister Frère-Orban, minister van financiën.

Op 21 maart 1947 onderzocht ingenieur-conducteur Zwanepoel de resten van beide *Siphons*. In zijn verslag schrijft hij dat de *Siphons* boven de lijn M-N, die ongeveer overeenstemt met het zomerpeil in beide kanalen, vernield zijn en opgeruimd. Onder de *lijn M-N* bestaan de openingen nog, waardoor het water, zowel van het *Leopoldkanaal* als van het *kanaal van Schipdonk* vloeide, maar de gewelven van deze openingen zijn hier en daar gescheurd en zijn verstopt en aangeslibt.

Bronnen: waarvoor dank

R. De Keyser, persoonlijke notities en herinneringen

Jos Desmet dr., Rijksarchivaris, Mededelingen

Pelagie De Witte en Willy Vervaecke, nuttige aanwijzingen

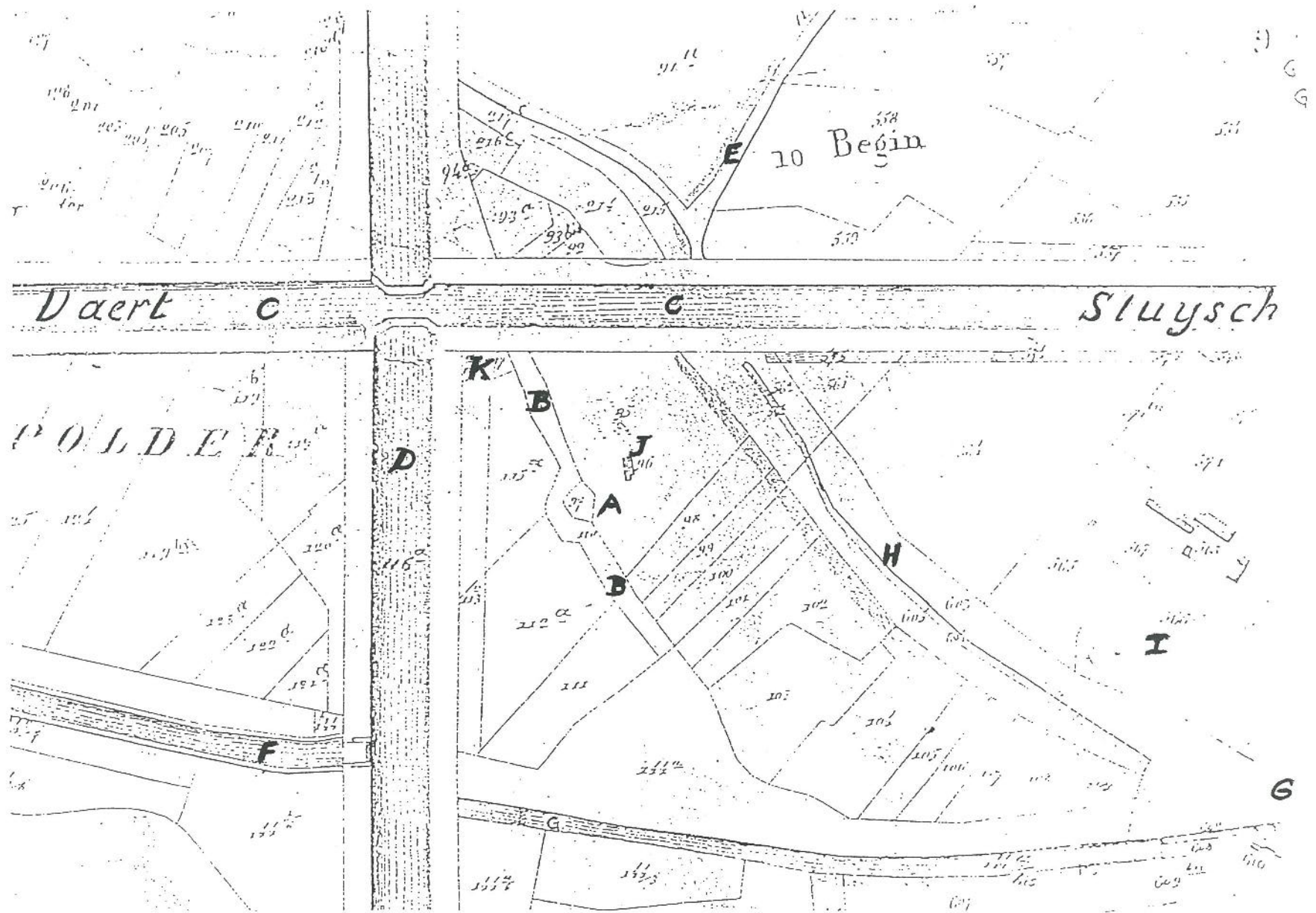
## VERKLARING BIJ DE ILLUSTRATIES

1. De kadastrakaart van Oostkerke werd gemaakt na het delven van het Leopoldkanaal en het bouwen van de siphon, maar voor het delven van het Schipdonkkanaal. Hierop aangeduid met drukletters:

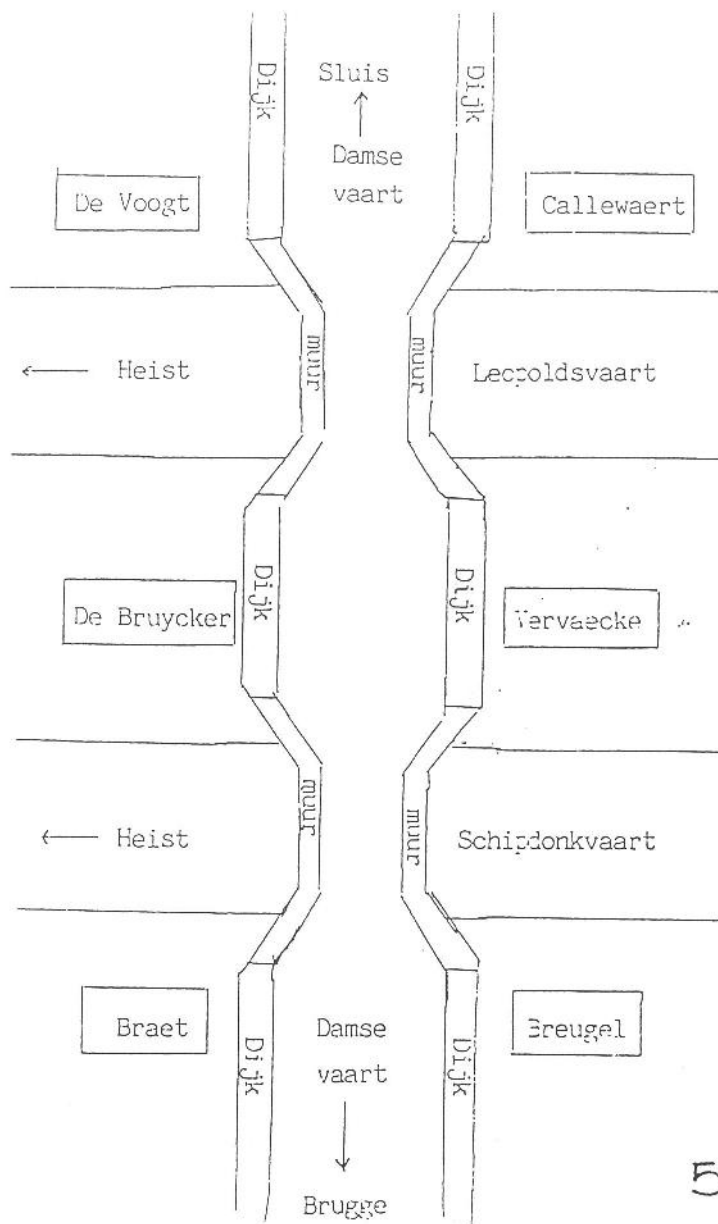
- A. Meerminnenput
- B. geplanneerde dijk van de kerkwatering
- C. Damse vaart
- D. Leopoldvaart
- E. Spegelsweg
- F. Damse vaartje
- G. Bekhof
- H. oude vaart van Peereboom langs Bekhof naar Sluis
- I. Lembeke
- J. vroegere herberg " 't Schipje "
- K. huidige restaurant "De Siphon".

2. Situatieschets van de beide siphons met de naam van de bewoners omstreeks 1930. Restaurant "Breugel" kwam er pas na de laatste oorlog. De woning van de familie Braet is nu verdwenen.

3. Foto van de siphons op 10 februari 1919. Een groep studenten schaatst naar Sluis. Op de foto zien we duidelijk een deel van de schade die de siphons tijdens de Eerste Wereldoorlog hebben geleden. De duikers van het Schipdonk- en Leopoldkanaal waren gespaard gebleven.

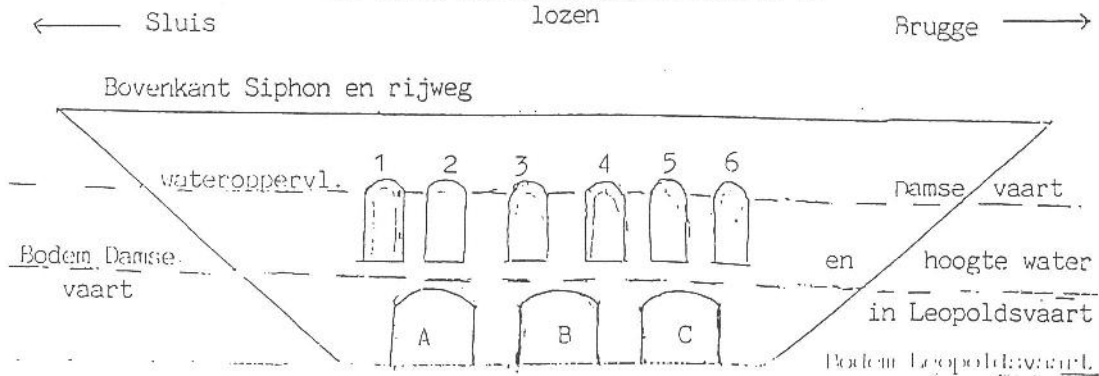






SCHEIS van de WATEROPENINGEN in de muur van de Siphon op de Leopoldsvaart  
gezien van de kant naar Heist

1 t/m 6 = ophaalbare schuiven om water  
van Damse vaart in Leopoldskanaal te  
lozen



A-B-C = openingen waar het water v/d  
Leopoldsvaart door liep

2



