

de damse vaart

Dr. J. Mertens,

Hoofd van de afdeling Brugge-Gent
bij het Rijksarchief

Ir. G. Declercq,

Hoofdingenieur-Direkteur Provinciale
Technische Dienst

D. Sanders,

Redaktiesekretaris

A. Inleiding

Op de Michelin-kaart 1/200.000 nr. 2 staat naast de vaart Brugge-Damme een groene strook gedrukt. Op genoemde kaarten is dit het kenteken voor een

schilderachtig traject. Na de hier volgende uiteenzetting zal — voor wie dit nog niet bekend was — wel duidelijk blijken dat de waterloop Brugge-Damme-Sluis te danken is aan de mens. Het is geen natuur- maar wel een kultuurlandschap, een door de menselijke tussenkomst geschapen landschap. Dat de mens ook op het platteland schoonheid en kunst heeft geschapen, zoals hij het deed in steden met torens, belforten en katedralen, krijgt in onze kultuur vaak te weinig aandacht. Het bevestigt nochtans eens te meer dat monumenten- en landschapszorg twee aspecten zijn van eenzelfde noodzakelijke kultuurpolitiek.

De Damse vaart, bij een gedeelte van de bevolking gekend onder de naam van 'Vaart van Napoleon', is aldus sinds lang een vaste waarde geworden in het Westvlaams landschap. Historisch is het een kultuurlandschap dat in de loop van de eeuwen bij herhaling werd bijgewerkt en dat nu als een van de mooiste landschappen wordt ervaren. In feite betreft het hier zelfs een samenhangend geheel van waardevolle elementen, gekoncentreerd tussen Brugge en Sluis, met de stad Damme als centraal punt.

De 'Inventaris van de landschappen - Provincie West-Vlaanderen' ⁽¹⁾ geeft daaromtrent, onder de naam 'Damme', volgende opsomming:

(1) KESTELOOT E., *Inventaris van de landschappen — Provincie West-Vlaanderen*, 1963, Bestuur van de Stedebouw en de ruimtelijke ordening — Nationale Survey, 96 blz. + buitentekstkaart.



Foto D. Santens

' 1. Landschap gevormd door de beide oevers van het Kanaal Brugge-Sluis met bermen, dijken en bomenrijen. (botanisch, ornithologisch, historisch, toeristisch en landschappelijk belang : aansluitend bij Sint-Kruis, Koolkerke, Oostkerke, Hoeke en Westkapelle).

2. Weidelandschap met populierenrijen ten oosten van het Kanaal, belangrijk overwinteringsgebied van ganzen - onder de bescherming van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten. (ornithologisch en landschappelijk belang).

3. De middeleeuwse stad met smalle straatjes, het stadhuis, hospitaal en monumentale kerk met toren en ruïne (merkwaardige muurflora). (historisch, esthetisch en toeristisch belang).

3a. Witte stenen windmolen op de dijk van het Kanaal, geklasseerd door de Koninklijke Commissie voor Landschappen en Monumenten en omgeving waartoe de voormalige Sint-Kristofferhoeve. (landschappelijk belang).

3b. Overblijfselen van gesloopte stadswallen. (historisch en botanisch belang).

4. Weidelandschap ten westen van het Kanaal, voortzetting van het voornoemde overwinteringsgebied ganzen, onder de bescherming van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten. (ornithologisch belang : aansluitend bij Oostkerke).

5. Oevers en bermen van de Leopolds- en Schipdonkafwateringsvaarten. (landschappelijk belang : aansluitend bij Oostkerke en Moerkerke).'

De eigenlijke landschappelijke beschrijving werd in een latere publikatie ' België - Bescherming van natuur en landschappen ' (2) als volgt gegeven : ' Damse vaart : zeer open, laag en vlak polderlandschap afwisselend weiden en akkers met typische overhellende populierenrijen die het landschap een bepaald karakter geven.

Het kanaal Brugge-Damme-Sluis vormt de ruggegraat in het Polderlandschap ten noordoosten van Brugge '.

Van A. Verhulst, ' Het landschap in Vlaanderen in historisch perspectief ' (3) onthouden wij tenslotte nog dat ' de ontginningsgeschiedenis van de Kustvlakte (aantoont) dat het Vlaamse polderlandschap, tenminste langsheen de Noordzee, in hoofdzaak een middeleeuwse schepping is, waarvan het zwaartepunt in de 11e, 12e en 13e eeuw ligt '. Uiteraard zijn er later, om het met A. Verhulst te zeggen, andere ' landschapsfeiten ' geweest van meer recente datum.

Het ligt in de bedoeling van onderhavig artikel, voor wat de Damse Vaart betreft, in een eerste deel de middeleeuwse inbreng alsook de latere ' landschapsfeiten ' naar voor te brengen.

In een tweede deel wordt dan aandacht besteed aan de beschermende maatregelen waarbij de betrokken overheid, in casu het Provinciaal bestuur van West-Vlaanderen, dit waardevol patrimonium in stand houdt en verbetert.

(2) België, *Bescherming van natuur en landschappen*, Ministerie van Openbare Werken, Bestuur van de Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening, (1972), 152 blz.

(3) Antwerpen, *Het landschap in Vlaanderen in historisch perspectief*, De Nederlandse Boekhandel.

B. Het kanaal Brugge-Damme-Sluis tot 1940

Met de relatie, en meer zelfs, met de rechtstreekse verbinding van de stad met de zee, is Brugge vanaf haar ontstaan tot op heden onverbrekkelijk verbonden geweest.

Deze band is dan ook bestendig een van haar hoofdbekommernissen geweest en de dokumentatie die zij hierover in haar archief bewaart, is schier onuitputtelijk (4).

1. Vóór de Duinkerke-II-transgressies.

Volgens de laatste stand van het onderzoek gaat de oorsprong van Brugge tot in de Romeinse tijd terug. Toen zou er te Brugge reeds een versterkt castellum bestaan hebben, waarbij de latere stad met een politieke, bestuurlijke en mogelijk ook religieuze functie aansloot (5). Later, vermoedelijk in de tweede helft van de 9de eeuw, kreeg Brugge nog een internationale handelfunctie bij. De stad lag immers aan het uiteinde van een diepe kreek (6), die ten noorden van Brugge, tussen Blankenberge en Zeebrugge, in de zee uitmondde (7). In de 10de eeuw was deze kreek nochtans verland.

2. Het Zwin ; de kanalen ' Oude Zwin ' en de Reie.

Korte tijd later trad, onder invloed van de Duinkerke-II-A-transgressie in de eerste helft van de 10de eeuw, een plotse tijdelijke verbetering in. De transgressie stuwde het zeewater tot in de omgeving maar niet tot tegen Brugge. Daarom groeven de Bruggelingen een kanaal tot aan de door de zee uitgeschuorde kreek : later kreeg het kanaal de naam van ' Oude Zwin '. Door de Duinkerke-III-B-transgressie ontstond in en na 1134 een nog diepere, bredere en verder in het land dringende geul : het Zwin. Aan het einde ervan werd in 1180 Damme gesticht en het Brugse waterwegennet werd door het graven van een nieuw kanaal, de Reie, omstreeks dezelfde tijd met het Zwin verbonden (8). De stad legde dijken aan op beide oevers en bouwde te Damme een sas dat de vaarweg gescheiden hield van de getijden van het Zwin. Brugge was eigenaar van het kanaal, dijken en sas. Aanvankelijk voldeed de vaart op zee via het kanaal van de (Nieuwe) Reie, de voorloper van de huidige vaart Brugge-Damme.

3. De kanalen Damme-Sluis ; Zoute Vaart en Verse Vaart ; loodsdienst op het Zwin.

Intussen was de zeearm van het Zwin ten noorden van Damme, zelf meer en meer gaan verlanden. In de 14e

(4) Cf. A. Vandewalle, *Beknopte Inventaris van het Stadsarchief van Brugge. I. Oud Archief*. Brugge, 1979, blz. 117, maar ook in vele andere reeksen vindt men inlichtingen hierover.

(5) A. Verhulst, An aspect of the continuity between antiquity and the middle ages : the origin of the Flemish cities between the North Sea and the Scheldt in : *Journal of Medieval History*, 3 (1977), 175-206.

(6) H. Thoen, *De Belgische kustvlakte in de Romeinse tijd*. Brussel, 1978, blz. 103-105.

(7) H. Aneca, Het slopen van het castrum te Oudenburg en de vroegste geschiedenis van Brugge in : *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, 42 (1964) 1303-1304. — M. Gysseling, Een nieuwe etymologie van Brugge in : *Naamkunde*, 3 (1971) 1-4.

(8) M. Ryckaert, Brugse havens in de middeleeuwen in : *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge*, 109 (1972). 5-27 — M. Coornaert, Over de hydrografie van Brugge in : *Album Albert Schouteet*. Brugge, 1973, blz. 28. — A. Verhulst, *Het landschap in Vlaanderen* (Antwerpen), 1964.

eeuw konden de zeeschepen Damme nog bereiken, maar rond 1350 was dit reeds moeilijk. Op het einde van de eeuw gingen de schepen niet verder meer dan Sluis ⁽⁹⁾ en moest de kanalisatie van de sectie Damme-Sluis dringend uitgevoerd worden. In 1421 was dit voltooid. ⁽¹⁰⁾ Maar de door de zee gevoede Zoute Vaart verzandde op haar beurt en rond het midden van de 16de eeuw werd parallel met de gekanaliseerde oude Zwinarm (Zoute Vaart) een nieuw kanaal, de Zoete of Verse Vaart gegraven.

Maar ook de Verse Vaart was niet in staat om alle zeeschepen te dragen. Uit de rekeningen van Brugge voor de jaren 1565-1568 blijkt immers dat men te Sluis verder ging met het overladen van Engelse wolschepen. ⁽¹¹⁾ Nog later, in 1605, werd het kanaal door het bouwen van het fort Sint-Donaas afgesloten. In de 18de eeuw was één van de weinige herinneringen aan de vroegere scheepvaart een bootdienst tussen het fort en Brugge ⁽¹²⁾. Toch zou het tracé van beide parallelle vaarten (de Zoute en de Zoete Vaart) bepalend zijn voor het Kanaal dat later door Napoleon zou worden gemaakt.

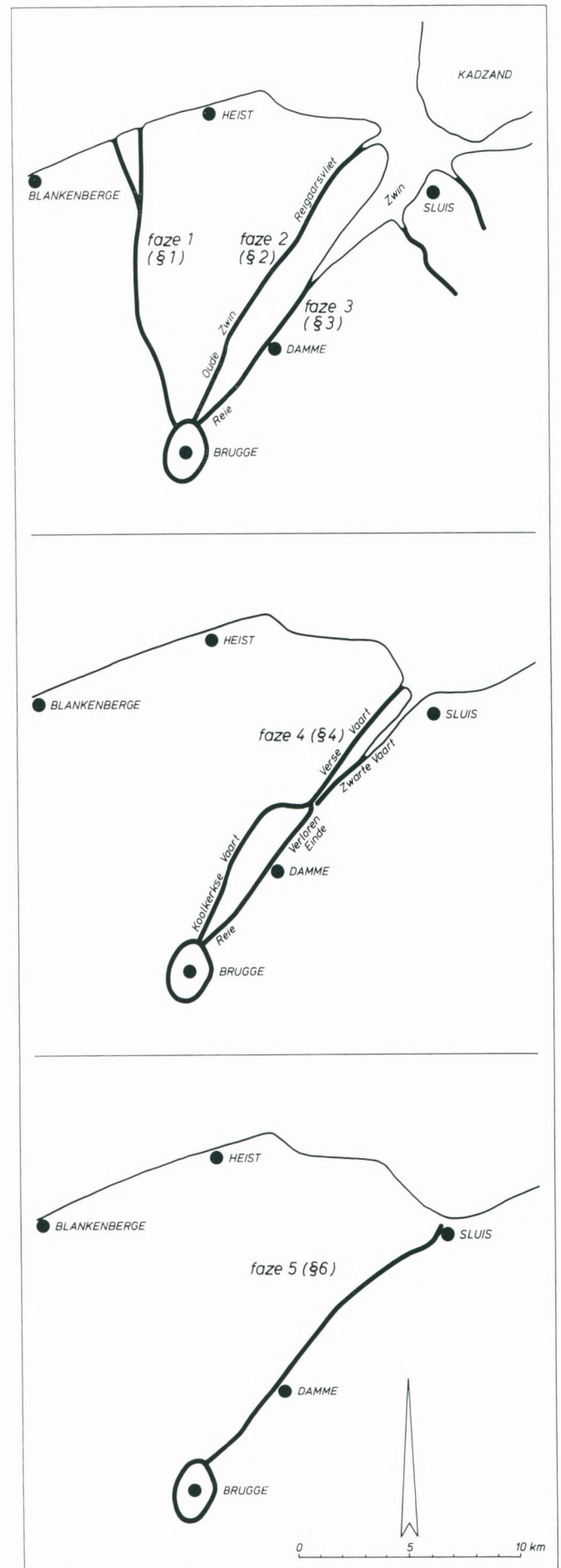
Maar zelfs zeewaarts van de stad Sluis stelde de vaargeul zeer ernstige problemen. Reeds in de 14de eeuw bestond een niet officiële loodsdienst. In de 15de eeuw moest Brugge laten bebakenen en zelf een loodsdienst organiseren ⁽¹³⁾. Ook het graven van het kanaal van Oostburg in het begin van de 16de eeuw is een wanhopige en tevergeefse poging geweest om de vaart in het Zwin te bestendigen ⁽¹⁴⁾. Toch moet gesignaleerd worden dat tussen 1500 en 1570 nog vrij vaak meer dan 50 schepen per jaar het Zwin opvaarden ⁽¹⁵⁾. De unie tussen Brugge en Sluis (1563) zou evenmin een oplossing brengen, ook al omdat Sluis achteraf tot de Verenigde Provinciën zou gaan behoren.

De kaart van Pourbus ⁽¹⁶⁾ toonde ons de verbinding van Brugge naar Sluis over Damme via een tracé dat nagenoeg het huidige kanaal Brugge-Damme-Sluis volgt ⁽¹⁷⁾.

4. De Koolkerkse of Sluise Vaart.

Nochtans werd omstreeks de tijd van de redactie van de kaart van Pourbus ⁽¹⁸⁾ de loop van het kanaal tussen Brugge en Sluis gewijzigd. De Reie — d.i. dus de sectie Brugge-Damme — bezat niet het formaat om zeeschepen te laten passeren. Een nieuw kanaal moest de Reie of

Evolutie van de Brugge – zee – verbindingen



⁽⁹⁾ A. De Smet, *Historie du Zwin* in : *Album Antoine De Smet*, Brussel, 1974, blz. 62.

⁽¹⁰⁾ L. Gilliodts - Van Severen, *Damme*, Brussel, 1885, blz. 1 in : *Atlas des villes de la Belgique au XVIe siècle. Plans du géographe Jacques de Deventer*. Brussel, 1884-1924.

⁽¹¹⁾ M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*. Knokke-Tielt, 1974, blz. 83.

⁽¹²⁾ A. De Smet, *Histoire du Zwin* in : *Album Antoine De Smet*, blz. 71.

⁽¹³⁾ M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*, blz. 57 en R. Degryse, Brugge en de organisatie van het loodwezen op het Zwin in : *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis 'Société d'Emulation' te Brugge*, 112 (1975) 60-129.

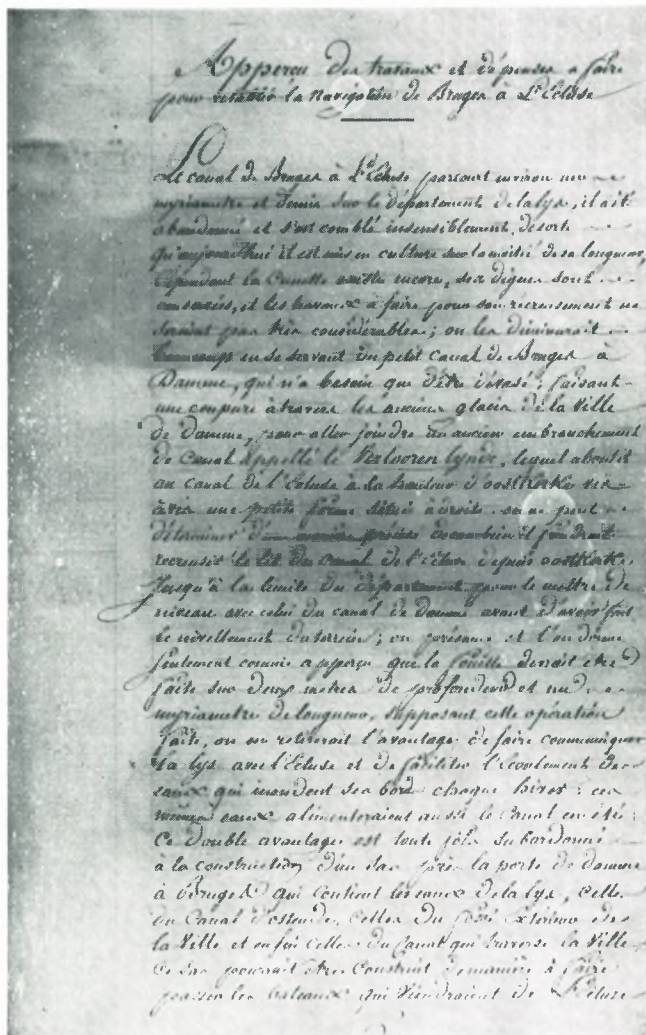
⁽¹⁴⁾ M. Gottschalk, *Historische geografie van Westelijk Zeeuws-Vlaanderen II. Van het begin der 15e eeuw tot de inundaties tijdens de tachtigjarige oorlog*. Assen, 1958, blz. 125-136.

⁽¹⁵⁾ M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*, blz. 85-86.

⁽¹⁶⁾ A. De Smet, A note on the cartographic work of Pierre Pourbus, painter of Bruges in : *Album Antoine De Smet*, Brussel, 1974, blz. 143-148.

⁽¹⁷⁾ Zie een kopie (1756) naar de kopie van Pieter Claeysens (1600-1601); Rijksarchief Brugge, Kaarten en Plannen, 234.

⁽¹⁸⁾ De kaart was beëindigd in 1571 (zie noot 19).



Apperçu (sic) des travaux et dépenses à faire pour rétablir la navigation de Bruges à l'Ecluse.

Le canal de Bruges à l'Ecluse parcourt environ un myriamètre et demi sur le département de la Lys ; il a été abandonné et s'est comblé insensiblement, de sorte qu'aujourd'hui il est mis en culture sur la moitié de sa longueur. Cependant la cuvette existe encore, ses digues sont conservées, et les travaux à faire pour son recreusement ne se seraient pas très considérables ; on les diminuerait beaucoup en se servant du petit canal de Bruges à Damme, qui n'a besoin que d'être élargi, faisant une coupure à travers les anciens glacia de la ville de Damme, pour aller jusqu'à son ancien embranchement du Canal appelé le Verlooren Eynde, lequel aboutit au canal de l'Ecluse à la hauteur d'Oostkerke, avec une petite ferme dédiée à servir de point de vue pour le lit du Canal de l'Ecluse, depuis Oostkerke jusqu'à la limite du département, pour le mettre de niveau avec celui du canal de Damme avant d'avoir fait le nivellement du terrain.

PREFECTURE DE LA LYS.

CANAL DE BRUGES A L'ESCAUT.

Construction des Baraques destinées au campement des Bataillons de Prisonniers de guerre espagnols employés aux travaux du Canal de Bruges à l'Escaut.

LE Préfet du Département de la Lys, fait savoir qu'il sera procédé à l'Hôtel de la Préfecture le 6 Juin prochain, à l'heure de midi, à l'adjudication au rabais par voie de soumission cachetée, de la construction des Baraques destinées au campement des Prisonniers de guerre, employés aux travaux de la première section du Canal de Bruges à l'Escaut, le tout conformément au projet approuvé par M. le Conseiller d'Etat, Directeur général des Ponts et Chaussées.

Le montant du détail estimatif est de 12,000 francs, y compris une somme à valoir de 241 francs 9 centimes.

Il sera donné communication des plans et du cahier des charges de cette entreprise au Bureau des travaux publics de la Préfecture, ainsi qu'à celui de l'Ingénieur en chef, tous les jours de travail depuis une heure de relevée jusqu'à quatre.

Les soumissions seront reçues jusqu'à et compris le 5 Juin.

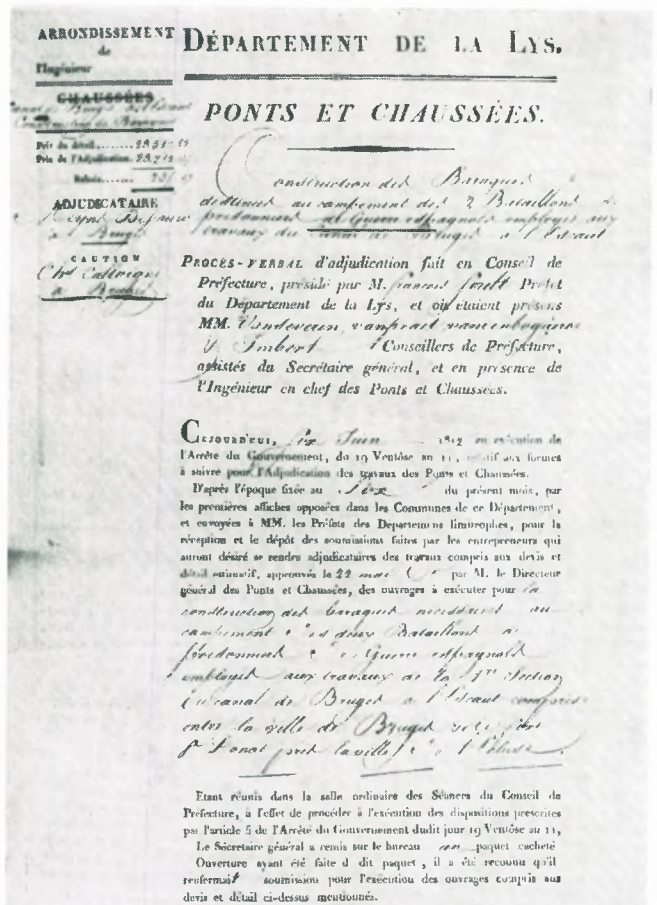
Le lendemain 6 le Préfet en fera l'examen en Conseil de Préfecture en présence de M. l'Ingénieur en chef.

Toute soumission qui n'offrirait point un rabais déterminé de un, deux, trois, etc., pour cent, sur les prix du détail estimatif, ne sera point admise.

Bruges, le 26 Mai 1812.

Le Préfet de la Lys, F. SOULT.

A BRUGES, chez G. DE BESSIER-MARLIER, Imprimeur de la Préfecture du Département de la LYS.



Damse Vaart vervangen. Brugge nam hiervoor de bedding van bestaande kanaaltjes : het Oud Zwin werd via Koolkerke gevolgd tot een plaats geheten Peerbome. Hier zwenkte men in oostelijke richting (via Monnikerede) af tot een plaats geheten Lembeke (het latere Cabaret Bekaf) om er uit te monden in de bestaande vaart van Damme naar Sluis, de Verse Vaart ⁽¹⁹⁾. Aldus werd de moeilijke doortocht te Damme vermeden. De nieuwe waterweg kreeg de naam Koolkerkse of Sluise Vaart. De loop ervan is gemakkelijk te volgen op de kaart van P. Pourbus en van Ferraris ⁽²⁰⁾. Blijkens de Memorie van toelichting bij de Ferrariskaart zijn de kanalen van Brugge naar Sluis en van Brugge naar Damme ongeveer 17 à 18 toisen (1 toise = 1,95 m.) breed en 7 à 8 voet (1 pied = 34,5 cm.) diep. Het stuk van de sectie Damme-Sluis, gelegen tussen Damme en Lembeke, werd vanaf dat ogenblik niet meer gebruikt. Het werd het 'Verloren Eynde' of het 'Verloren Rek' genoemd. In de 18e eeuw was het nagenoeg helemaal toegegreid ⁽²¹⁾.

5. De verbinding Brugge-Oostende-Nieuwpoort-Duinkerke.

Sedert in 1604, het stadje Sluis in handen van de Verenigde Provinciën was gevallen, was het belang van de verbinding tussen Brugge en Sluis onbelangrijk geworden.

In 1648 werd het Zwin door het verdrag van Münster zelfs uitdrukkelijk voor de in- en uitvoer gesloten. Het gevolg hiervan was dat de verbinding van Brugge met de Noordzeekust van de Zuidelijke Nederlanden belangrijk werd. In 1622-1624 werd de Ieperbeek tussen Brugge en Plassendale verdiept zodat de verbinding met Oostende tot stand kwam. In 1638 werd dit kanaal verlengd tot Nieuwpoort en in 1640 tot Duinkerke ⁽²²⁾. Oorspronkelijk was het kanaal naar Oostende onbevaarbaar voor om het even welk zeeschip. In 1664-65 kwam hierin verandering door het bouwen van het sas van Slikens te Bredene en van de handelskom te Brugge ⁽²³⁾.

6. Het projekt Brugge-Damme-Sluis-Breskens.

Beide kanaalsystemen speelden een rol als onderdeel van een groots opgezet project uit de Franse tijd. Men wilde Duinkerke met Antwerpen verbinden via bestaande kanalen en waterlopen. De verbinding zou gaan over Nieuwpoort - Passendale - Brugge - Damme - Sluis en Breskens.

Hierbij hebben militaire overwegingen de doorslag gegeven. Napoleon wilde immers Antwerpen uitbouwen als marinebasis met het oog op een mogelijke expeditie tegen Engeland. Om een mogelijke aanval van de Britten

zo goed mogelijk te kunnen opvangen moest de Scheldemonding doeltreffend met het achterland verbonden worden. Het plan voor de vaart van Brugge naar de Schelde en van een kanaal van Gent naar Breskens moet essentieel in dat licht worden gezien. Te Breskens zouden beide kanalen in één havenkom uitmonden. In 1811 werd het bevel gegeven om met het kanaal tussen Brugge en Sluis over Damme aan te vangen.

In een raming van de onkosten werd de sectie Damme-Sluis beschreven als volledig in onbruik zodat het over wel de halve lengte in kultuur gebracht was. Toch bestonden de bedding en de dijken nog. Het kanaaltje tussen Brugge en Damme (de Reie) moest slechts uitgebaggerd worden ; dit deel zou men, dwars door de vestingen van Damme verbinden met het Verloren Eynde dat ter hoogte van Oostkerke uitmondt in het pand Damme-Sluis ⁽²⁴⁾. Het werk werd hoofdzakelijk verricht door Spaanse krijgsgevangenen ⁽²⁵⁾. Bij de val van Napoleon was het kanaal tot in Hoeke gerealiseerd.

Luidens een aanvullende mededeling terzake van de provinciale diensten gebeurde het herdelfen eerst door werklieden van ter plaatse. Deze kwamen in opstand toen ze vreesden hun werk te verliezen bij het tewerkstellen van krijgsgevangenen. Het konflikt werd opgelost door een loonsverhoging en een grotere werving van plaatselijke arbeiders ; aanplakbrieven daartoe werden uitgehangen tot in Noord-Frankrijk, Kortrijk en een gedeelte van Oost-Vlaanderen.

Onder de regering van Willem I werden de werken voortgezet en voltooid. In 1818 kon de vaart van Brugge naar Sluis voor de schepen worden opengesteld.

In 1829 werd het oude plan van Napoleon heropgenomen, niet zozeer om militaire redenen of omwille van het handelsverkeer dan wel om de afwatering van de polderstreek te bevorderen, maar in 1830 stelde de Belgische Omwenteling definitief een einde aan de verbinding te water van Breskens met zijn Belgische hinterland ⁽²⁶⁾. De verbinding tussen Brugge en de zee, via Damme en Sluis kwam niet opnieuw tot stand.

7. Het Leopoldkanaal en het Schipdonkkanaal.

Tijdens het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-30) waren, zoals boven vermeld, stemmen opgegaan om de afwatering van de Vlaamse Scheldepolders ten westen van Gent via een kanaal te verbeteren. De Belgische regering hernam deze idee mede omdat Nederland, kort na de gebeurtenis van 1830, met moeite afvloeiing van afvoerwater uit België over het Nederlandse gebied toeliet ⁽²⁷⁾. Op 26 juni 1842 werd de wet houdende de aanleg van een afwateringskanaal van Zelzate naar Heist, het latere Leopoldkanaal, met grote meerderheid aangenomen ⁽²⁸⁾. In 1843 was het kanaal uitgevoerd. Het

⁽¹⁹⁾ Rijksarchief Brugge Vrije, registers, nr. 23 f° 184 r° - 186 v°. - M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*, blz. 83. — M. Gottschalk, *Historische geografie van Westelijk-Zeeuws-Vlaanderen*, II, blz. 186.

⁽²⁰⁾ *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens* vol. 3, Brussel, Pro Civitate, 1966, bladen 14 M 3 (2) (4), 24 C 3 (1), 23 B 3 (3) (4).

⁽²¹⁾ *Mémoires historiques, chronologiques et économiques sur les 18 feuilles NO. 3 de la Carte de Cabinet des Pays-Bas Autrichiens*, dl. 3, Brussel, Pro Civitate, 1966, blz. 24. Op blz. 11 worden licht afwijkende afmetingen gegeven voor de breedte (18 tot 20 toisen) en de diepte (10 voet, met 7 tot 8 voet water) van het kanaal Brugge-Sluis.

⁽²²⁾ J.A. Van Houtte, *Bruges. Essai d'histoire urbaine*. Brussel, 1967, blz. 107.

⁽²³⁾ J. Merechalen J. Denduyver, *Havencomplex Brugge-Zeebrugge*. Brugge, 1964, blz. 13.

⁽²⁴⁾ Rijksarchief Brugge, Franse Hoofdbesturen in West-Vlaanderen, nr. 2377.

⁽²⁵⁾ Rijksarchief Brugge, Franse Hoofdbesturen in West-Vlaanderen, nr. 2378.

⁽²⁶⁾ H. Coppejans - De Smedt, De verbinding van Breskens met Brugge en Gent in de Franse Tijd in : *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 11 (1956) 69-76.

⁽²⁷⁾ M. Coornaert, Het land achter de Evendijk in : *Rond de Poldertoren* 5 (1963) 147.

⁽²⁸⁾ *Mémorial administratif de la Province de la Flandre occidentale — Memorial administratif der Provincie West-Vlaanderen, 1842*, Brugge, 1842, blz. 708-709 en Ibedem, 1856, blz. 1148.

voert het oppervlaktewater af van een gebied van meer dan 35.000 ha, waarvan meer dan 30.000 ha in West-Vlaanderen ⁽²⁹⁾. De wet van 18 juni 1846 bepaalde het aanleggen van een afleidingskanaal van de Leie tussen Deinze en Heist (kanaal van Schipdonk). Het is een waterweg die vanaf Deinze tot Balgerhoeke (Maldegem) bevaarbaar is, maar vooral dient om het sterk bevuilde bovenwater — vandaar de naam vuile vaart of stinker — van de Leie vanaf Deinze rechtstreeks naar zee af te voeren. Dit kanaal voert rechtstreeks geen water uit West-Vlaanderen af.

Van Strobrug, even ten noorden van Maldegem, tot Heist lopen het Leopoldkanaal en het kanaal van Schipdonk parallel en kruisen het kanaal Brugge-Sluis even ten noorden van Damme. Tot in de tweede wereldoorlog werden beide kanalen in sifons onder de vaart Brugge-Sluis geleid.

C. De bescherming van de vaart Brugge-Sluis

De laatste tientallen jaren kende de Damse Vaart slechts enkele belangrijke ingrepen.

De hoger geciteerde sifons werden bij het oorlogsgebeuren in 1940 vernietigd. Franse troepen lieten bij hun terugtocht in mei 1940 zowel de sifons te Oostkerke als de afwateringssluizen te Heist springen. Door de gesprongen sifons liep de Damse vaart in beide richtingen leeg.

⁽²⁹⁾ J. Ameryckx en G. T'Jonck, *De waterzieke landbouwgronden in West-Vlaanderen*. Brugge, 1957, blz. 119.

Nog in het eerste oorlogsjaar werd er aan beide open zijden een voorlopige dam aangebracht, waardoor de vaart in twee sukken werd gesneden. De watertoevoer gebeurde vanaf de Dampoort te Brugge. Onder het Schipdonk- en het Leopoldkanaal door werd een 60 cm-diameter leiding geplaatst, die de waterbevoorrading tot Sluis mogelijk maakte. Deze dammen werden later verder aangepast en verstevigd ; er werd besloten geen sifons meer te bouwen.

Na de oorlog werden de beide delen van de Damse vaart verbonden met een noodbruggensysteem ; gedurende de oorlog werd deze verbinding gemaakt bij middel van een overzetdienst.

In 1978 werd door het provinciebestuur van West-Vlaanderen een vijzel gebouwd bij het begin van de sectie Leopoldkanaal-Sluis, waardoor de waterbevoorrading vanuit het Leopoldkanaal verzekerd kan worden.

Nog in 1978 werd, op aanvraag van het Provinciaal Bestuur, door het Ministerie van Openbare Werken een definitieve dam gebouwd bij het begin van de Damse vaart, op 450 m van de Dampoort.

Voor de toekomst wordt nog slechts één grote ingreep voorzien. Wanneer de verbreding van het Schipdonkkanaal zou worden gerealiseerd ten einde te komen tot het 'Noorderkanaal' ⁽³⁰⁾, dan zou dit ook een zekere ingreep betekenen in de plaatselijke toestand van de Damse vaart.

⁽³⁰⁾ Zie : Symarindus, *De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering — Een technisch-ekonomische evaluatie* WES, Brugge, 1977.

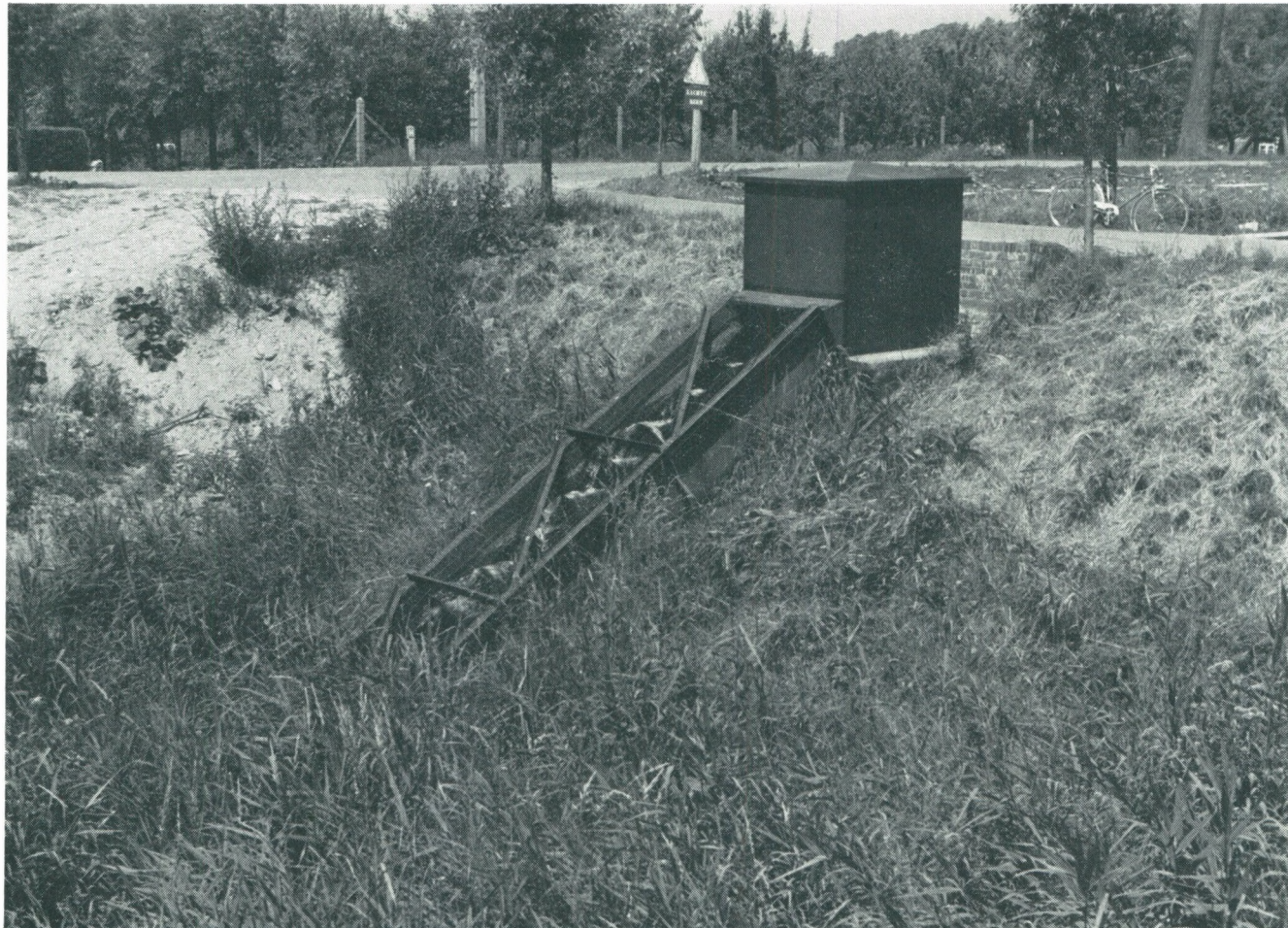


Foto D. Santens

Aan de waterspiegel zou het Schipdonkkanaal een breedte krijgen van circa 120 m. De zuidelijke oever van dit Noorderkanaal zou dan opnieuw aangekleed dienen te worden. Uiteraard heeft deze ingreep in haar geheel weinig invloed op de Damse vaart zelf en haar landschappelijk beeld.

Terugkerend bij beschermings- en verbeteringswerken die de laatste jaren inzake de Damse vaart reeds werden gedaan en die voor de volgende jaren verder gezet zullen worden, zijn er vier belangrijke deelaspecten te onderscheiden: het (bij herhaling in de publieke opinie gebrachte) bomenbeschermingsplan, de waterbeheersing (kwantitatief en kwalitief), de oeververbetering en de toeristische uitbouw.

1. Het bomenbestand

De bomenrijen weerszijden de vaart tekenen, zoals in de inleiding aangeduid, het karakteristieke beeld van de Damse vaart. Bij herhaling heeft het provinciaal bestuur erop gewezen, hoe het ertoe verplicht werd deze bomen te laten kappen, er tevens bijvoegend dat er onverwijld en systematisch werd overgegaan tot nieuwe aanplantingen.

De bestaande populieren werden in hoofdzaak geplant in 1920 en 1928. De fysische kaprijpheid van deze bomen is ongeveer 50 jaar. Wil men geen overrijpe bomen op stam hebben die een gevaar kunnen betekenen voor de weggebruikers en de aangelanden, dan moeten ze op deze leeftijd geveld worden. Bij een inventarisatie van het

huidig bomenbestand in 1977 telde men ongeveer 1.400 bomen, geplant in 1920 en 855 in 1928. Het grootste gedeelte bomen vertoonde necrosen op de stam en moest normalerwijze reeds verwijderd geweest zijn.

In een recent verleden werden, bij ziekte of ouderdom, hier en daar bomen vervangen. Deze methode bleek erg nefast te zijn voor het uitzicht, terwijl de meeste nieuwe aanplantingen niet tot optimale ontwikkeling kwamen onder de overweldigende andere bomen, bij gebrek aan licht.

Daarom werd de laatste jaren beslist een meer verantwoorde oplossing na te streven door het saneren van boomgroepen in plaats van te werken boom per boom.

In 1977 werd, in samenwerking met de Dienst Groenplan van het Ministerie van Openbare Werken, beslist een programma en een verantwoord kap-plan op te stellen en uit te voeren.

Volgens een op 25 augustus 1977 goedgekeurd plan wilde de Bestendige Deputatie overgaan tot volgende kappingen (geraamde hoeveelheid per strekkende km): in 1977-78: 727 stuks (635 in rijen en 92 individueel) (1ste faze) en in 1978-79: 170 stuks (2de faze).

In feite werden in 1977-78 504 stuks gekapt, waarna de werken werden stilgelegd. In 1978-79 werden de 147 overblijvende bomen uit de 1ste faze geveld (65 in rijen en 82 individueel) en 118 bomen uit de 2de faze, op het grondgebied van de stad Damme. Blijven nog te vellen in 1978-79: 52 bomen uit de 2de faze op het grondgebied van de stad Brugge.



Foto D. Santens

De herplanting gebeurt met een nieuwe variëteit die meer ziekteresistent is en die zich leent tot een typische opgroei : de *Populus X euramericana* 'Unal II'.

In een eerste faze werden reeds $413 + 55 = 468$ bomen herplant begin 1979 ; in hetzelfde jaar werden nog eens 110 nieuwe bomen (2de faze) geplant. Er zijn thans in de 2de faze nog 50 nieuwe bomen te planten.

2. De kwaliteit van het water

De Damse Vaart wordt in grote mate gebruikt voor de bevoeiing van de omliggende polders.

Vóór de afdamming te Brugge werd de vaart evenwel gevoed met water van soms bedenkelijke kwaliteit uit de Gentse vaart ; nu gebeurt dit langs de hoger geciteerde vijzel die het water uit het Leopoldkanaal overhevelt. Dit laagliggend Leopoldkanaal wordt onder meer gevoed met overtollig water van de aanpalende polders en landerijen.

De bevoeiing van diezelfde polders vanuit de Damse vaart werd mogelijk gemaakt door de bouw in 1976, door de Provincie, van 11 watertappingen : 5 langs de westelijke oever (Zwinpolder) en 6 langs de oostelijke oever (Damse polder).

Vanaf juni tot en met oktober gebeurt de bevoeiing van de polders vanuit de Damse vaart.

De kwaliteit van het water dient bestendig beschermd te worden. Zo wordt het onzuiver water van de Zuidervaart opzij van de Damse vaart gedurende de zomer in het Schipdonkkanaal gepompt ; gedurende de andere perioden

wordt het naar het Leopoldkanaal gevoerd ; in Oost-Vlaanderen wordt erop gelet geen zout water uit de Nederlandse Kreeken in het Leopoldkanaal toe te laten.

Naast de mogelijkheid tot bevoeiing van de polders heeft de zorg voor de kwaliteit nog een ander zeer belangrijk gevolg voor de bevolking : de Damse vaart is op haar volledige lengte uitgegroeid tot een goed-geziene rekreatiemogelijkheid voor lijnvissers.

3. De oeerversterkingen

Reeds enkele jaren werd vastgesteld dat de oevers van de Damse vaart op grote afstanden begonnen in te storten ; er ontstonden afschuivingen en de natuurlijke vegetatie verdween geleidelijk. De linkeroever vooral is waterdoorlatend, waardoor het gevaar voor dijkdoorbraak niet denkbeeldig is ; dit mede door de activiteit van de muskusratten.

Bij de oeerversterking diende men met een speciaal aspekt rekening te houden ; er komen immers twee soorten dijken voor. De onder Napoleon gegraven oevers hebben een steile helling, met als gevolg een gemakkelijke afbrokkeling ; het gedeelte van Hoeke tot Sluis, gegraven tijdens het Hollands regime, heeft een zachte helling die gemakkelijker standhoudt en die gesierd is met een rijke plantengroei.

In een eerste faze van de geplande werken, werden in 1978-79 de oevers tussen de Sifon en Oostkerkebrug versterkt ; de totale uitgave bedroeg 19 miljoen fr.



Foto D. Santens

