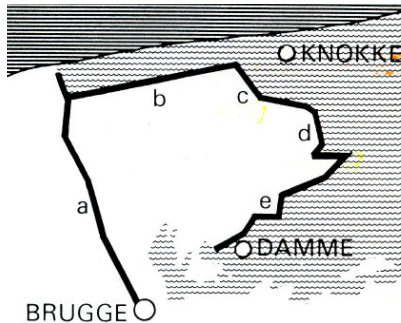


Ten noorden de kanalen

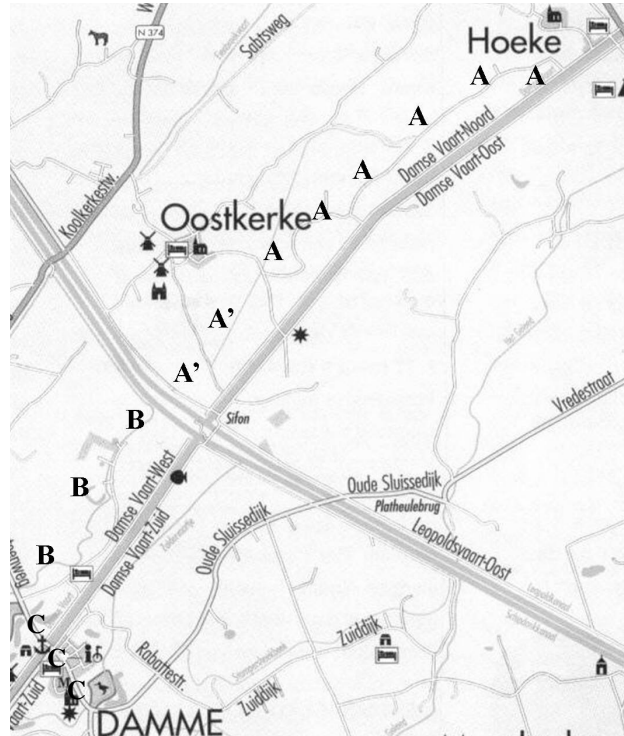
Vanuit het dorpscentrum van Oostkerke kan u parallel met de Damse Vaart Noord de *Krinkeldijk* (A) volgen, richting Hoeke. De *Krinkeldijk* - die heen en weer kronkelt als het 'schrijverke' van Gezelle - maakte in de 11de eeuw deel uit van een reeks dijken die de kuststreek ten noorden van Brugge beveiligden. Ook de *Romboutswervedijk*, parallel met Damse Vaart West (ten zuiden van de 'Sifon') behoorde tot die 'ringdijk'. Door het graven van de Blinker en de Stinker werd deze eeuwenoude verbindingsweg tussen Oostkerke en Damme verbroken (A'-B).



Meer over deze ringdijk leest u op het infobord langs de *Krinkeldijk*.

a: Blankenbergse dijk
 b: Evendijk
 c: Kalvekeetdijk
 d: Bloedlozendijk
 e: *Krinkeldijk* en *Romboutswervedijk*.

Die aaneengesloten ring van dijken lag ten westen van de Sincfal. Deze zeeboezem lag bij het huidige Knokke (daaraan herinnert het interessante Sincfalamuseum). Ten oosten van de Sincfal waren de schorren ook ontgonnen en bewoond, maar die polders waren niet beschermd door dijken. Begin 12de eeuw woedden er zware stormen. De ringdijk hield grotendeels stand, maar juist daardoor kreeg de streek ten oosten van de Sincfal de volle laag. Juist doordat het natuurgeweld ten noorden door de mens werd tegengehouden, sloeg de zee des te harder elders toe. Stormvloed schuurden vanuit de Sincfal een klein geultje uit tot een grote, brede en diepe geul: het Zwin.



Voor de storm van 2 oktober 1134 heeft wel heel lelijk huis gehouden: ten noordoosten van Brugge stond alles blank. Het dorp van Lapscheure was met kerk en al verzwolgen en ook Moerkerke stond onder water. Vele inwoners verdronken en de grond was door het zoute water voor jaren verloren voor de landbouw.

Toen de tijdgenoten van de schrik bekomen waren, stelden ze wel vast dat je nu met zeeschepen tot op 5 km van Brugge kon varen. Voordien waren de uitlopers van de Sincfal niet zo diep, maar nu was de Sincfal geen *zeeboezem* meer, maar een *zeearm*. Het verschil is simpel: een zeearm steekt veel dieper landinwaarts dan een zeeboezem, net zoals een boezem minder vooruit steekt dan een arm...

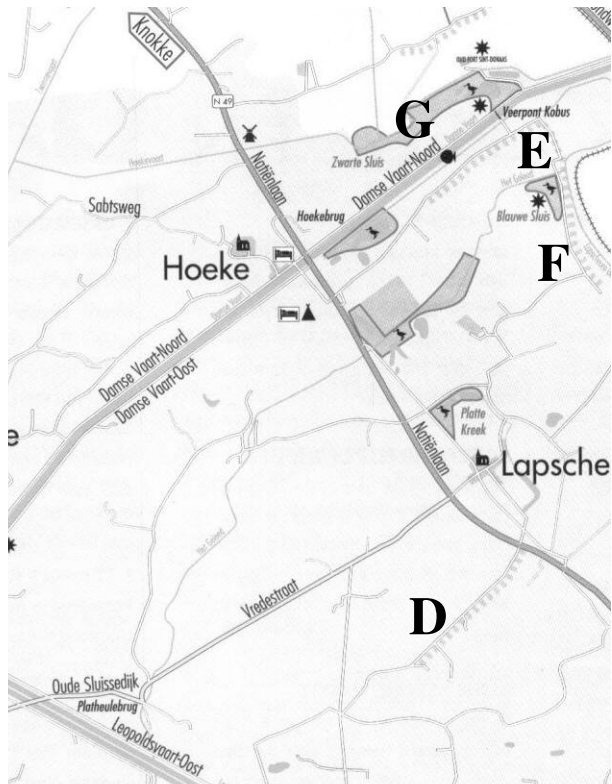
De kustbewoners spraken niet van een zeearm; ze hadden allerlei andere benamingen voor getijdengeulen. Net als de Eskimo's wel 100 woorden hebben voor sneeuw, zo spraken ze in opgaande lijn van aders, vlieten, geulen, honten, zwinen. Wel dra werd dit zwin, zo dicht bij Brugge "Het Zwin" genoemd. De Bruggelingen grepen deze kans met beide handen, want hun oorspronkelijke zeeroute noordwaarts was juist door het inpolderen van het schorregebied ten noorden dicht geslibt.

De al bestaande *Krinkel-* en *Romboutswervedijk* (A-A'-B) zou vanaf de 12de eeuw de linkeroever van het Zwin worden. Kort voor 1180 werd het Zwin afgedamd, daar waar het nog net bevaarbaar was voor zeeschepen. Die Dam (C) is de huidige hoofdstraat van Damme: de Kerkstraat. De rechteroever van het Zwin komt aan bod in de fietstocht ten zuiden van de kanalen.

Vlak voor Hoeke sluit de *Krinkeldijk* aan op de Damse Vaart. Hoeke heeft haar naam niet gestolen, maar dankt het aan de scherpe hoek in het oorspronkelijk tracé van de ringdijk, zoals het op het schema (links) staat getekend.

In Hoeke fietst u onder de Expresweg door, tot op enkele kilometers voor Sluis, aan de veerpont. Op de linkeroever ligt fort Sint-Donaas verscholen in het natuurgebied. Tot hier kwam het Napoleonkanaal vóór het in 1853 werd doorgetrokken tot Sluis. In de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) hadden de Spanjaarden hier een klein fort gebouwd: een houten uitkijktoren binnen een vierkante wal en gracht, dat verbonden was met andere forten. De nieuwe grens werd een militaire zone; sinds enkele jaren wordt die als het grensoverschrijdend project Staats-Spaanse Linie met Europees geld geherwaardeerd.

(www.staatsspaanselinies.eu)



Sinds 1993 heeft de provincie hier een veerpont geïnstalleerd, de Kobus, helaas nu uit de vaart. De Zeedijk is veel recenter dan de middeleeuwse Zwin-oevers bij Damme, waar u daarnet langs-fietste. In de late middeleeuwen was ook heel dit gebied al ingepolderd. Het was juist door die inpoldering dat het Zwin zo verzandde. Tot in de 13de eeuw werd de vaargeul bij elke vloed uitgeschuurd en werd het zand afgezet in de vele geultjes op de rechteroever. Nadien viel het zand neer in de vaargeul zelf, zodat de zeeschepen niet meer tot Damme konden opvaren, maar al in Sluis hun waren moesten overslaan op binnenscheepjes.

Deze vruchtbare poldergronden werden echter in de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) onder water gezet. Inundatie is een geliefd middel van legers om de vijand op afstand te houden; ook in 1944 lieten de Duitsers de polders langs de Blinker en Stinker onder water lopen om de opmars van de geallieerden af te remmen.

Bij de inundatie van 1583 gingen de Protestantse onafhankelijkheidsstrijders veel verder: ze staken de Zwindijk door bij Sluis. Deze kaart uit 1640 toont hoe het zeewater de streek overstroomde tot bij Moerkerke via een nieuwe brede geul: het Lapscheurse Gat. Enkel in vreedetijd kon gedacht worden aan opnieuw inpolderen. Tijdens het Twaalfjarig Bestand (1611-1621) werd op de linkeroever de Sint-Pietersdijk (D) aangelegd en na de Vrede van Munster (1648) volgde de Zeedijk (E).

De oorlog had niet alleen gevolgen voor de ondergelopen streek zelf, maar ook voor het gebied ten zuiden, dat in de streek afwaterde. De wateringen van Moerkerke - meer daarover in de fietstocht ten zuiden van de kanalen - waterden sinds de 14de eeuw uit bij Sluis, maar de Staatsen vernietigden die uitwateringssluizen. De wateringen bouwden nieuwe, door Spaanse soldaten bewaakte sluisen bij Fort Sint-Job. Dit fortje verdween bij de aanleg van de Damse Vaart.

De inundatie van Lapscheure gaf Moerkerke wel de mogelijkheid om dichter en op een natuurlijkere manier af te wateren in de aftakkingen van het Lapscheurse Gat; maar naarmate Lapscheure weerom werd ingepolderd, verdween die mogelijkheid en moesten weerom afwateringskanalen worden gegraven en onderhouden.



Weerom rezen dezelfde problemen als in de middeleeuwen: hoe meer werd ingepolderd, hoe moeilijker de afwatering. Uiteindelijk sloegen 6 verschillende wateringen in 1742 de handen in elkaar om gezamenlijk een grote nieuwe sluis te bouwen: de Blauwe Sluis (F). Al hun afwateringskanalen kwamen samen voor de Zeedijk en daar waterde het water via de nieuwe sluis uit in het Zwin. De prachtige sluis in blauwe hardsteen is sinds 1976 een beschermd monument. Na de onafhankelijkheid van 1830 nam Nederland wraak door deze Blauwe Sluis af te sluiten. Die problemen werden opgelost door de Leopoldvaart, of Blinker, maar dat is een ander verhaal.

Afleidingskanalen ten zuiden de kanalen

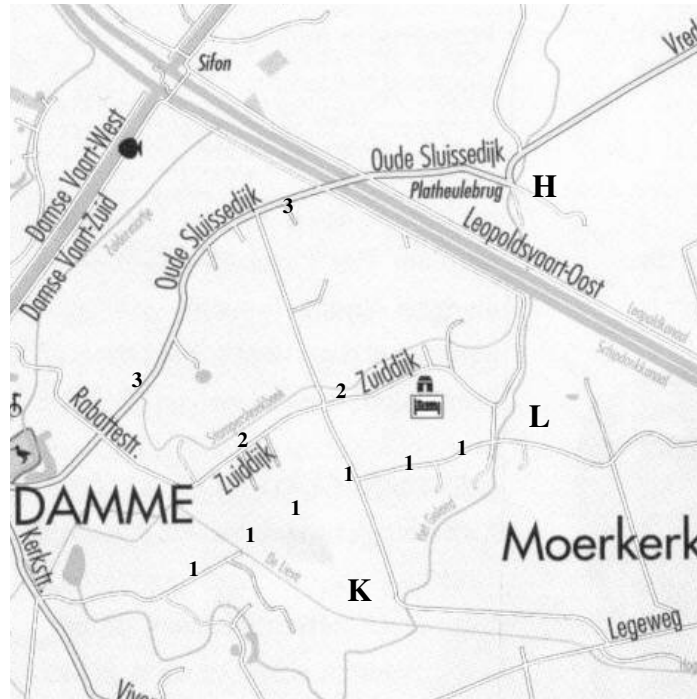
Afleidingskanalen zijn nodig om overtollig regenwater naar de zee te geleiden. Normaal loopt het regenwater vanzelf naar de zee, maar naarmate de mens het landschap in cultuur bracht, - om er te gaan wonen en aan landbouw te doen - moest hij de natuur helpen bij de afwatering en zelf grachten graven.

Sinds de middeleeuwen ontstond zo een afwateringsnetwerk, waarbij kleine sloten in grotere 'watergangen' loosden om via sluizen in zee uit te wateren. Vanaf de 19^{de} eeuw bouwde men echte zeesluizen op de kust, - zoals de sluizen van Blinker en Stinker in Heist-, maar voordien beperkte men zich tot sluizen op getijdengulen als het Zwin of het Lapscheurse Gat.

Bij eb werd de sluis open gezet en bij vloed gesloten. De sluis, de bediening en het net werd betaald door iedereen die aangesloten was op het afwateringsnet. Ook nu nog betalen de Dammenaars 'Polderbelasting'. De Wateringen, de eigenaarsorganisaties die de afwatering regelden vertegenwoordigden alle ingelanden, maar doorgaans werd beslist door de grootgrondbezitters. In het gebied van Sijsele-Moerkerke was dat de Spermalieabdij; zij bewaarde dan ook het archief.

Van de eerste periode zijn in de streek geen documenten bewaard, maar de watering van Moerkerke bestond al lang voor ze in de 13^{de}-eeuwse documenten opduikt. Aanvankelijk had het gebied van Moerkerke één watering, die noordwaarts afwaterde in het schorregebied. Ook in de 12^{de} eeuw was er nog een ruim schorregebied op de rechteroever van het Zwin.

Naarmate de rechteroever werd ingedijkt, moesten ook de uitwateringssluizen verlegd worden en de afleidingskanalen verlengd. Die indijking is in het landschap te volgen: een document van 1226 vermeldt de Oude Sluissedijk (3). De voorgangers waren Zuiddijk (2) en Branddijk (1).



Het graven van de *Gentse Leye* midden 13^{de} eeuw was een drastische ingreep in de waterhuishouding. De Gentenaars trokken hun "*Lievekanaal*" door de streek, maar verboden dat afleidingskanalen erin zouden lozen omdat dat het waterpeil - en dus de scheepvaart - zou verstoren.

Ten noorden van de *Gentse Leye* was er geen probleem, maar ten zuiden wel en daarom werd de watering gesplitst. De *Watering-Moerkerke-Zuid-over-de-Leye* eiste van Gent eerst een nieuw afwateringskanaal parallel met de *Leye* om uit te wateren in Damme, maar toen het Zwin verzandde werd de afwatering daar moeilijker.

In de 14^{de} eeuw werd daarom het *Geleed* gedolven, een nieuw afleidingskanaal naar Sluis. Dat *Geleed* werd onder de *Gentse Leye* geleid met een sifon. Het Middelnederlands sprak niet van 'sifon', maar van 'conduut', van het Franse *conduire*, (*ge*)leiden.

Midden 18^{de} eeuw werd de infrastructuur vernieuwd. De houten 'buse' of 'conduut' werd vervangen door een stenen sifon, maar die werd overbodig toen rond 1865 de *Gentse Leye* (op kaartje staat 'De Lieve') werd gedempt.

De 18^{de}-eeuwse bruggen over het *Geleed* zijn wel behouden. Het zijn echte stenen bruggen, maar heten nog steeds 'heule'. Een 'heule' was veeleer een 'hol' of gat in een dijk dan een brug over een waterloop; aan Masschersheule loopt het *Geleed* (L) door de oude dijkweg die teruggaat op de *Branddijk*, de oudste rechteroever van het Zwin. Platheule (H) was oorspronkelijk een 'hol' in de *Oude Sluissedijk*, de rechteroever van het Zwin in 1226. Eeuwenlang waren het 'heulen', tot er in de 18^{de} eeuw bruggen gelegd werden. Nabij *Platheule* lag nog een hogere heule; vandaar de naam *Platheule* en *Hoge Heule*.

Midden 19^{de} eeuw werd het *Geleed* gekruist door de *Blinker* en de *Stinker*. Het afleidingskanaal werd onder de *Stinker* geleid met een sifon om in de *Blinker* uit te wateren. De weg die er langs liep werd afgesneden, want de weg kreeg geen overbrugging. Ook de straatnaam verdween: volgens de *Buurtwegenatlas* van 1846 liep de *Dasseweg* van *Masscherheule* tot *Platheule*; nu heet enkel het - bijna 'verdonkerde' - stukje ten noorden van de *Blinker* nog *Dasseweg*. Het stukje ten zuiden werd opgenomen in de *Zuiddijk*.



De Blauwe Sluis



Brug bij Balgerhoeke

Ten noorden van de kanalen

Vanuit het dorpscentrum van Oostkerke kan u, parallel met de Damse Vaart Noord, de *Krinkelwijk* (A) volgen, richting Hoeke.

Vlak voor Hoeke sluit de Krinkelwijk aan op de Damse Vaart.

In Hoeke steekt u de Damse Vaart over en fietst dan onder de Expresweg door. Meteen daarna gaat u rechtsaf en fietst parallel aan de Expresweg over het fietspad tot u linksaf slaat, Fort Sint-Donaas in. U volgt deze weg en ziet aan uw linkerhand het Moordenaarsstraatje dat leidt naar de veerpont (Kobus) die helaas uit de vaart is.

Aan de overzijde ligt fort Sint-Donaas (G) verscholen in het natuurgebied. U volgt aan fietsknooppunt 57 links de Zeedijk (E) Deze leidt u langs de Blauwe Sluis (F). Via de Kaleshoek, Groenedijk en Hoogstraat komt u in Lapscheure aan de verkeerslichten. Daar steekt u de Expresweg over en fietst via de Vredestraat naar de Oude Sluissedijk in het gehuchtje Platheule (H). U steekt de kanalen over en volgt de Oude Sluissedijk naar Damme.

Ten zuiden van de kanalen

Om het afwateringsnetwerk per fiets te volgen, start u op de Oude Sluissedijk aan het kruispunt met de Rabattestraat. Deze straat loopt over in de Zuiddijk. Op het kruispunt met Hulsterlo gaat u rechts (naar het zuiden), komt langs het Conduut (K) en volgt de Konduitput tot aan de Lege Weg. U gaat naar links en meteen naar links 's Heerheynsweg in. Aan de Waterhoek neemt u weerom links tot aan Masscherheule en daar gaat u rechts en volgt het Geleed (L) tot aan de Stinker, waar u naar links langs de kanalen terugkeert.

Wordt verwacht in 2008?

Het Schipdonkkanaal telt momenteel 25 bruggen. Eén ervan voldoet vandaag al aan de eisen om het kanaal bevaarbaar te maken voor duwvaarstschepen van 185 m lang, met 4 containers hoog gestapeld. Als het project Seine-Schelde-West wordt uitgevoerd dan moeten alle bruggen een doorvaarthoogte hebben van 9,10 m en dat is exact de doorvaarthoogte van de huidige brug van de N34, de Expresweg Antwerpen-Knokke ter hoogte van Balgerhoeke. Voor zo'n hoge brug zijn uiteraard ook aanloopstroken van verschillende honderden meters nodig. Balgerhoeke, wel gekend van zijn verbrandingsoven, ligt op 15 km van Oostkerke. Misschien eens een gelegenheid om tot daar te fietsen eerst te genieten van een prachtig fietstochtje onder de bomen om daar ter plekke de grootschaligheid aan den lijve te voelen. Hoedt u voor een koude douche en troost u op de terugweg: er is nog niets beslist.

Deze fietstocht kan gecombineerd worden Hier hebt U de mogelijkheid om terug te keren langs dezelfde kant van het Schipdonkkanaal. Vervolgens steekt U de Celiebrug (bij fietsknooppunt 15) over en gaat verder aan de andere kant van het Schipdonkkanaal. U volgt de knooppunten 16, 12, 5, 70, 99, 94, 54. Houdt er rekening mee dat Kobus uit de vaart is en u de Damse Vaart niet kunt oversteken naar Lapscheure. Fiets daarom door langs de Damse Vaart helemaal terug naar Damme.

Vanaf knooppunt 5 kunt U ook het Schipdonkkanaal weer oversteken en volgt U het zuidelijke stuk van de Maerlantroute terug naar Damme.

Overzichtskarta De fietstocht in en rond Damme (ca 15km) volgt de Zwinoevers en gaat in op het probleem dat de streek al eeuwen bezig houdt: de afwatering.

