

EEN HAVEN VOOR HEYST (?) 1866 - 1895 (deel 2)

In het eerste deel van mijn artikel kon u lezen hoe de plannen van Auguste de Maere in 1882 door een regeringscommissie werden verworpen. Hierbij toonde ik ook aan dat de Brugse Pers heftig reageerde. Ook de Maere zelf schreef menige brief naar de kranten, dikwijls om te reageren op verschenen artikels. Hieronder leest u een voorbeeld :

Gent, 7 februari 1882.

Heer opsteller,

De inlichtingen nopens Brugge-Zeehaven in uw nummer van gister meede gedeeld is onnauwkeurig. De commissie, door het gouvernement ingesteld, om mijn ontwerp te onderzoeken, moest haar gedacht zeggen over vier volgende punten, alle vier betrekkelijk de voorhaven van Heyst :

1°) Biedt de toegangsplaats der haven, gelegen tusschen den Wenduine-bank en de Peerdenmarkt genoegzame waarborgen van duurzaamheid ?

Deze vraag werd bevestigend beantwoord.

2°) Is de buiten-verzanding der haven in de hoeken der duinen en langs de hoofden, te duchten ?

Ontkennend beantwoord.

3°) Zal er zich voor den ingang eene bank vormen ?

Ontkennend beantwoord.

4°) Zal de binnenverzanding grooter onkosten vereischen dan deze van gewoon onderhoud ?

Bevestigend beantwoord, dit is TEGEN het ontwerp door 5 stemmen tegen 3 en eene onthouding.

Voor wat de haven van Heyst aangaat, het enige deel mijns werk tot heden onderzocht, heeft de commissie dus drie voordeelige stemmingen gehad en slechts ééne ten nadeele van hetzelfde....

De drie eerste vraagstukken zijn technische punten; deze alleen konden de uitvoering der voorgestelde werken in gevaar brengen indien zij in eenen anderen zin waren opgelost geweest; het vierde vraagstuk is enkelijk eene geldkwestie en vertegenwoordigt slechts eene jaarlijksche min of meer zware uitgaaf. Maar, ik haast mij het te verklaren, de vooruitzichten der vijf leden van de Commissie schijnen alles in 't slechtste te nemen en zijn niet alleen tegenstrijdig met den aard der kust eenpariglijk aangenomen voor de buitenverzanding der haven,

maar ook tegenstrijdig met de beredeneerde berichten der uitstekende vreemde waterbouwmeesters welke ik vóór alle vergaderingen der commissie geraadpleegd heb, o.a. MM Conrad, Waldorp en Duras, den haven van IJmuiden, Caland, algemeen opziener van de waterstaat, Boumceau, den vermaarden bouwmeester der werken aan den haven, Barret, de zoo gekende ingenieur der docks van Marseilles en, eindelijk, M. Colson, oud-ingenieur van bruggen en wegen, en tegenwoordig scheepen van Gent, een der zeldzame Belgische waterbouwmeesters die groote werken op onze kust uitgevoerd hebben.

Versterkt door het goedkeurend verslag dezer ervaren en beroemde deskundigen, heb ik toegestaan dat mijne ontwerpen aan het onderzoek der commissie door het staatsbestuur per 10 oktober 1878 benoemd, onderworpen werde. Indien dus, bij meerderheid van stemmen de commissie gedacht heeft, nopens het vierde punt, de binnenverzanding, tegen mijne denkwijze te moeten uitspraak doen, ben ik in zeer goed gezelschap en mag ik met gerustheid afwachten de beroepsuitspraak, welke niet nalaten zal op dit vonnis van eersten aanleg te volgen.

Aanvaard Heer opsteller, de uitsrukking mijnen bijzondere achting.

De Maere - Limnander.

Enige hulp in zijn strijd verwachtte de Maere van het eveneens in 1882 opgerichte " THE ENGLISH SYNDICATE PORT DE MER ".

Dit was een vennootschap van engelse zakenlui. De rol van deze organisatie wordt duidelijk omschreven door Urbain Naert in zijn werk over de Maere (1).

De aanbreng van het " English Syndicate ".

- a) Men noteert het jaar 1882. Het " English Syndicate " wordt gesticht en heeft voor doel : zich belasten met de uitvoering, het onderhoud en de uitbating van alle werken, nl. de voorhaven te Heist, het zeekanaal, de achterhaven te Brugge. Dit alles voor een tijdspanne van 90 jaar mits een waarborg van 3% per jaar voor alle uitgevoerde werken.
- b) Het standpunt van de regering : deze voorwaarden konden door minister Rolin niet aangenomen worden. Als reden werd opgegeven dat men nog steeds wachtte op het rapport van de aangestelde commissie.
- c) Tegenzetten van de Maere zelf :
 - het oprichten van de afdeling " Gent " - Brugge - zeehaven in 1883;
 - aanvullend plan, nl. verplaatsing van de mailboot naar Heist met daarop aangesloten een nieuwe spoorlijn Heist-Eekloo-Zelzate-Sint Niklaas - Hoboken (met verdere aansluiting naar Gladbach en Düsseldorf in Duitsland). Hierdoor zou het reistraject Londen-Berlijn over Vlissingen en Queensborough van 24 tot 19 uur worden ingekort.

d) Initiatief van het " English Syndicate " .

Op aandringen van Auguste de Maere zendt het Engels Syndicaat een befaamd ingenieur, de heer George Lee, naar Brugge. De heer Lee was zopas teruggekeerd van Cronstadt waar hij meegeholpen had aan de grootse havenwerken van Sint Petersburg.

Hij verblijft hier twee volle maanden en zijn werk wordt bepaald door :

- kontakt opnemen met competente en prominente figuren;
- opmaken van een voorontwerp, gespreid over 3 jaar :
 - havenwerken te Brugge : 30.000.000.- fr
 - treintraject : 14.000.000.- fr

Waaruit bestonden de plannen van het " English Syndicate " ?

a) het treintraject :

Volgens minister Beernaert dient het Syndicaat volgende wijzigingen aan te brengen :

- de lijn Heist-Hoboken dient absolute voorrang te hebben op alle andere werken;
- de treintrajecten zullen uitsluitend geëxploiteerd worden door de Belgische Staat.

Met deze beslissing was alles in kannen en kruiken voor het English Syndicate, dat nog enkel instond voor de havenwerken.

b) de havenwerken :

- de plannen :
 - het graven van een voorhaven te Heist met een oppervlakte van 74 Ha en een diepgang van 7,50 m en een breedte van 250 m bij laagwaterstand;
 - het graven van een kanaal van Heist naar Brugge over een lengte van 11 km, breedte 20 m en een diepgang van 7,5 m;
 - de achterhaven van Brugge met alle nodige havenuitrustingen;
- voorwaarden :
 - een voorlopige concessie van 6 maand tijdens dewelke alle technische en financiële details dienen weggewerkt te worden;
 - na 6 maand, een definitieve concessie van 90 jaar voor het onderhoud en de uitbating der werken tegen een rente van 3 % per jaar op het gestort kapitaal;

- het syndicaat vraagt geen geld. De rente zou nochtans
ieder jaar dienen betaald te worden.

De plannen werden echter nooit uitgevoerd.

In 1883 stichtte de Maere in Gent een afdeling " Brugge-Zeehaven" om steun te
verwerven van Gent in zijn poging om een zeehaven te krijgen te Heist.

Een brief aan de gentse burgemeester uit 1889 illustreert dit :

Gent, 6 februari 1889.

Mijnheer de Burgemeester,

Regeren is vooruitzien, zegt men. Daarom zend ik u een exemplaar van de open
brief die ik aan dhr. de Bruyn, minister van Openbare Werken, heb gezonden.

Men kan niet voorspellen wat de toekomst van Terneuzen wordt in de gegeven om-
standigheden; men kan niet voorspellen hoeveel kapitaal de hollandse regering
zal besteden aan de uitbouw van de sluis te Terneuzen. U weet ook, uit voorbije
ervaringen, hoeveel waakzaamheid er moet zijn in Gent en goede wil in Brussel
om de Gentse maritime handel te beschermen tegen ondergeschikte ambtenaren....
Het kan zijn dat op een gegeven ogenblik de haven van Heyst de ware oplossing
wordt voor Gent. Temeer daar het directe kanaal van Gent naar Heyst slechts
50 km lang is en langs de omweg van Terneuzen 70 km moet afgelegd worden waar-
van 50 km op vreemd grondgebied.

Gent mag niet onverschillig blijven voor wat er te Heyst gaat gebeuren, m.a.w.
of men daar een goede of slechte haven bouwt.

Er ontstond tussen mij en de regeringscommissie van 1878 een verschil van mening,
dat ik in de brief aan dhr. de Bruyn uiteen zet en waarvoor ik uw aandacht vraagt.
U kent de almacht van de administratie, deze duistere onverantwoordde macht die
het lot van het land in handen heeft.

De kamer heeft geen interesse voor technische problemen, zodat slechts de lokale
macht kan weerstand bieden aan de ingenieurs van de staat. Daarom zend ik u deze
brief.

de Maere-Limmander.

Op 25 augustus 1888 gaf minister de Bruyn van openbare werken de opdracht aan
ingenieur E. Piens van Brugge en Wegen te Brugge, een studie te maken over de
omvang van het bedrag dat de stad en de Provincie wensten te investeren in de
haven. Uit deze studie blijkt dat er nog twijfel bestond of Brugge met de zee
zou verbonden worden langs Oostende of langs Heist. Hij bekritiseert de plannen
van de Maere met 7 opwerpingen die de Maere in zijn " Première Réponse " (1889)
één voor één poogt te weerleggen.

Hier volgen de zes belangrijkste opwerpingen met telkens een samenvatting van de reactie van de Maere. In zijn brochure wijdt hij er 42 bladzijden aan, wat nog eens getuigt van de verbetering waarmee hij zijn strijd voerde.

1. Piens : Het project voor een haven te Heyst, volgens de Maere, werd bekritiseerd in zijn principiële ontwerp.

de Maere : Piens vergeet eraan toe te voegen dat de internationale commissie in Brugge op 18 februari 1884 unaniem instemde met het algemene ontwerp van de haven zoals ik het voorstelde.

Alleen vond de regering dit ontwerp niet goed genoeg voor uitvoering.

2. Piens : De eerste regeringscommissie achtte de jaarlijkse aanslibbing in de volledige havenkom 1m32 hoog.

de Maere : Op welke berekeningen steunt deze bewering ? Hij vergeet rekening te houden met de graad van ontstuimigheid van de zee. De verzanding treedt vooral op bij kalme zee.

3. Piens : Dhr de Maere wil in Heyst alleen maar het ontwerp nabootsen van de mislukte voorhaven als schuilhaven bedoeld te IJmuiden.

De haven van IJmuiden is geen schuilhaven.

de Maere : Ik geloof dat ik geen enkele van mijn ideeën verloochen wat betreft de aanslibbing, als ik het graven van de definitieve haven gradueel en stap per stap laat uitvoeren. Eerst zou het kanaal van 250 m breed gegraven worden en daarna pas de schuilhaven, om zodoende de problemen van de verzanding te bestuderen. Alsof ik de schuilhaven zou hebben afgeschreven omdat die twee of drie jaar na het kanaal werd aangelegd. (zie tekening in vorig nummer).

4. Piens : Het is bewezen dat een systeem voor een haven te Heyst, zoals de Maere ontwierp, niet noodzakelijk goede resultaten oplevert omdat het met succes werd toegepast te Kingstown (Ierland). Voor onze kust is er een permanente verzanding.

de Maere : De haven van Kingstown werd geconstrueerd in 1825 en is gelegen ten zuiden en aan de ingang van de baai van Dublin. Geheel de diepte van de baai wordt beheerst door zandbanken en de aanslibbing van de stuwdam van Liffey. Ondanks deze omstandigheden verzandde deze haven niet.

5. Piens : De hollandsche ingenieurs zeggen zelf dat de haven van IJmuiden " Une construction étrange " - dus een vreemde constructie is voor de hollandsche kust.

de Maere : Traduttore traditore ! (It. een vertaling geeft het oorspronkelijke nooit precies weer). Voor een vlamming van geboorte is

de vertaling van Piens op zijn minst " vreemd ". Het woord " Vreemd " wil hier zeggen " uitheems " (étrangère) of eerder " nieuw " (nouvelle). Inderdaad vóór de haven van IJmuiden, werd er nooit zo'n constructie -- een havenkom met gemetselde muren en betonblokken -- op de hollandsche kust aangelegd.

6. Piens : De uitbaggeringsprodukten moeten naar de grote diepte op een afstand van 16 km vervoerd worden.

de Maere : In 1882 werd de prijs per m³ vastgesteld op 1,75 fr. Men vond deze toen zeer gematigd. Ikzelf heb geprotesteerd tegen deze hoge prijs en tegen de afstand van 16 km. De prijs zou te Heyst heel wat lager liggen indien men zou storten achter de hoofden, links of rechts volgens de stroming van het water.

de Maere moest het verdict afwachten van de laatste commissie, aangesteld door minister van Openbare Werken de Bruyn. Hij was er niet helemaal gerust in, ondanks de vele steun die hij kreeg van specialisten.

Zijn brochure besluit hij als volgt :

" Wat gaat er gebeuren ? Ik weet het niet. "

Als mijn informatie juist is, zal de laatste commissie op de negen leden er vijf tellen die in de vorige zetelden !

Ik kan het niet geloven, het zou in strijd zijn met de loyauliteit van dhr de Bruyn. Hij heeft stellig beloofd zich niet te zullen wegsteken achter het besluit van de commissie, maar in alle vrijheid te zullen oordelen naar persoonlijke overtuiging.

Ik wacht dus in alle kalmte de uiteindelijke beslissing af die zal vallen "

Dany Vantorre

Bronnen :

1. Urbain Naert " Baron A. de Maere Limnander d'Aertryke, Vader van Brugge-Zeehaven. "
2. Brugge en de Zee - Cataloog.
3. Georges Perez : dank voor gebruik van brochure en brieven van Auguste de Maere.