

KRONIEK VAN EEN BADSTAD (10)

EEN HAVEN VOOR HEIST (?) 1866 - 1895 (deel 3)

In het tweede deel van mijn artikel kon u lezen dat de Maere steun kreeg van " The English Syndicate Port de Mer ", maar hun plan werd helaas nooit uitgevoerd. Ik ging ook uitvoering in op de studie van ingenieur Piens van Bruggen en Wegen te Brugge die met zeven opwerpen de plannen van de Maere bekritiseerde. Op zijn beurt weerlegde hij deze één voor één in zijn " Première réponse ".

In een brief uit 1889 aan de Gentse Burgemeester, waarin de Maere zijn antwoord meldt op het rapport van Piens, is de aanhef treffend voor zijn ongeduld (3).

Aartrijke, 7 oktober '89

Geachte heer burgemeester,

Ik ben zo vrij u mijn jongste brochure te sturen, waarin ik een antwoord geef op een rapport van dhr Piens, waarin deze functionaris een dubbele vraag behandelt die hem door dhr de Bruyn werd gesteld :

Moet men vanuit Brugge naar zee :

- 1) langs Oostende ?
- 2) langs Heyst ?

U ziet de krabbegang die deze ongelukkige stad Brugge heeft afgelegd in 12 jaar !

Het voorstel van ingenieur P. Demey uit 1885 steunt op zijn bevindingen die hij neerschreef in zijn bekroond werk " Etude sur l'amélioration de l'entretien des ports et plages de sable et sur le régime de la côte Belge ". Hierin poneert hij dat aan de Belgische kust een diepzeehaven, zonder allesvernietende baggerwerken, niet mogelijk is.

Alleen een getijhaven van eerste rang, met een maximum diepte bij laag water van 7 meter, kan men er verwezenlijken. Naar het voorbeeld van Oostende, voorzag hij voor zijn haven, die hij te Heist situeerde, staketsels, in plaats van massieve havenhoofden.

In een open brief uit 1889 aan L. de Bruyn, minister van Openbare werken, vergelijkt de Maere het plan van Demey met zijn eigen plan (3).

Gent, 5 januari 1889

Meneer de Minister,

De verklaringen van de regering en het stemmen van een krediet van

van 50.000 fr die eruit voortvloeiden, doen mij niet meer twijfelen dat het vraagstuk - gekend onder de naam " Brugge Zeehaven " - alleen mijn oplossing verdient.

In deze situatie en als auteur van het project, ben ik zo vrij uw aandacht te vragen voor de volgende beschouwing. Ze hebben betrekking op de manier van constructie van de toekomstige haven van Heyst.

Het vraagstuk heeft een niet te ontkennen belang, want het succes van de haven hangt af van het succes van de onderneming.

Twee systemen zijn vooropgesteld :

1) een schuilhaven met havenhoofden in beton.

2) een toegangskanaal met houten open staketsels.

Welke van beide systemen moet de voorkeur genieten ?

De administratie van Bruggen en Wegen opteert voor evenwijdige havenhoofden met houten open staketsels; ikzelf, reeds tien jaar gesterkt door de steun van de mensen uit de praktijk, verdedig het eerste voorstel.

De drie plannen hiernaast getekend, stellen de bestaande haven van Blankenberge, het plan voor Heyst van Demey en mijn eigen plan voor. Een eenvoudige oogopslag doet u inzien dat er - onafgezien van de afmetingen - een bijna volledige gelijkenis bestaat tussen de haven van Blankenberge en deze van Heyst, voorgesteld door Demey.

In Blankenberge is de kom rechts van het kanaal en in Heyst links.

Andere verschillen zijn er niet. Heyst wordt dus een soort vergroot Blankenberge en Blankenberge wordt het type van de Belgische haven.

In feite zijn de havenhoofden :

1) evenwijdig.

2) voorzien van open staketsels.

3) in hout geconstrueerd.

In mijn ontwerp zijn de havenhoofden :

1) convergerend.

2) massief

3) in beton geconstrueerd.

Ziehier hoe men in het buitenland denkt over deze twee ontwerpen.....

In zijn volgende bladzijden meent de Maere voldoende technische bewijzen te hebben gevonden, vooral wat betreft het gebruik van beton.

Zijn slotbeschouwing luidt dan ook als volgt :

" Samenvattend, meneer de Minister, het project van de administratie

L'AVENIR DES FLANDRES

PRIX DE L'ABONNEMENT :
pour la ville
par an : 8 fr. par semestre 4 fr.50
pour la province
par an : 9 fr. par semestre 5 fr.

JOURNAL POLITIQUE ET LITTÉRAIRE.

PARAISANT LE LUNDI ET LE JEUDI

AIDE-TOI, LE CIEL T'AIDERA

Annonces : 25 cent. la ligne
Réclames : 50 »
Annonce judiciaire 3 fr.
On traite à forfait.

Pour toutes les annonces de Belgique (et des
Flandres exceptionnelles) et de l'Étranger, l'abonnement
exclusivement à la Société de Publications BOU
DRIEU & C., rue d'Anvers, Bruxelles.

Tout envoi doit être adressé, franco, à C. VAN HECKE, imprimeur, rue Espagnole.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT 1^{er} J. à 30 Sep. 1895

Les heures indiquées s'entendent avec les trains express.
De Bruxelles pour
Ostende 1^{er} 5.58 9.11 12.24 1.54 3.24 4.54 6.24 7.54 9.24 10.54 12.24
4.17 6.24 8.31 10.38 12.45
Gand, Roubaix, Arras 3.57 5.11 6.24 7.37 8.51 10.04 11.17 12.31
2.56 3.11 4.24 5.37 6.51 8.04 9.17 10.31 11.44
D'été p. Arras 3.48 5.01 6.14 7.27 8.41 9.54 11.07 12.21
12.12 1.40 2.53 4.06 5.19 6.32 7.45 8.58 10.11 11.24
De Bruges pour Bruges 3.11 4.24 5.37 6.51 8.04 9.17 10.31 11.44
12.58 1.52 2.56 4.00 5.13 6.27 7.40 8.54 10.07 11.21 12.34
De Bruges p. Bruges 2.51 4.04 5.17 6.31 7.44 8.57 10.11 11.24 12.37
2.58 4.11 5.24 6.38 7.51 9.04 10.18 11.31 12.44

CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE 1^{er} Juillet.

De Bruges pour
Combrin 7.41 8.54 10.07 11.21 12.34 1.47 3.00 4.14 5.27 6.40 7.54 9.07 10.20 11.34 12.47
De Combrin pour Bruges 6.41 7.54 9.07 10.21 11.34 12.47 2.00 3.14 4.27 5.40 6.54 8.07 9.20 10.34 11.47 13.00
CHEMIN DE FER DIRECTEUR - L'ÉTRANGER 1895
Brug p. Raet - Ost. 6.30 6.54 7.18 7.42 8.06 8.30 8.54 9.18 9.42 10.06 10.30 10.54 11.18 11.42 12.06 12.30
Gand p. Raet - Bruges 6.31 7.44 8.57 10.11 11.24 12.37 1.50 3.04 4.17 5.30 6.44 7.57 9.11 10.24 11.37 12.50
CHEMIN DE FER DE L'ÉTRANGER POUR OSTENDE
De Bruges 5.07 6.20 7.34 8.47 10.00 11.14 12.27 1.40 2.54 4.07 5.20 6.34 7.47 8.60 9.74 10.87 12.00
De Ostende 5.40 6.53 8.07 9.20 10.34 11.47 13.00 1.13 2.27 3.40 4.53 6.07 7.20 8.34 9.47 10.60 11.74 12.87

1^{er} Juillet à 30 Septembre 1895

Bruges pour Bl. — 7.00 8.51 9.46 10.16 11.39 1.11 2.20 3.01 4.42
4.51 6.05 8.10 8.53 (10.15 Sam. et Dim.)
Blankenb. p. Heyst. — 7.39 9.18 10.18 11.43 12.11 1.30 2.42 3.39
5.19 5.21 6.31 8.08 9.23
Heyst pour Bl. — 5.31 6.49 6.11 9.31 9.51 11.32 2.20 2.58 4.30
7.51 5.42 5.59 1.50
Blankenb. p. Bruges. — 5.35 6.30 7.02 9.51 10.18 11.50 2.43
3.16 4.13 5.17 6.01 6.31 (7.32 Dim.) 8.12 (9.17 Dim.)

Triomphe des Brugeois !

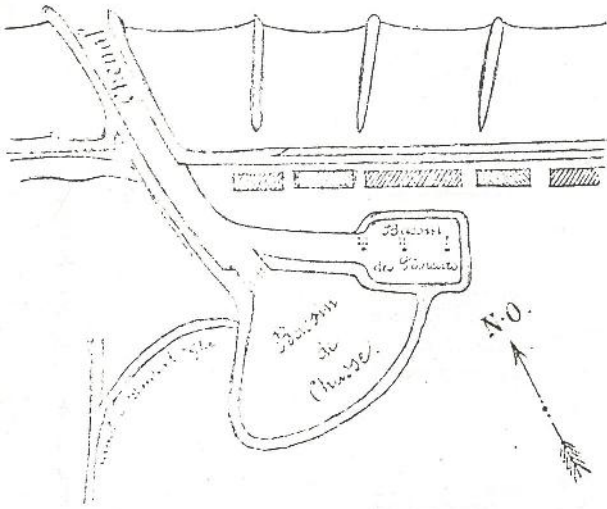
HEYST (BRUGES) PORT DE MER

Vote à la séance de la Chambre des représentants de vendredi par 102 voix contre 14 et 1 abstention!!
(Voir plus loin les détails.)

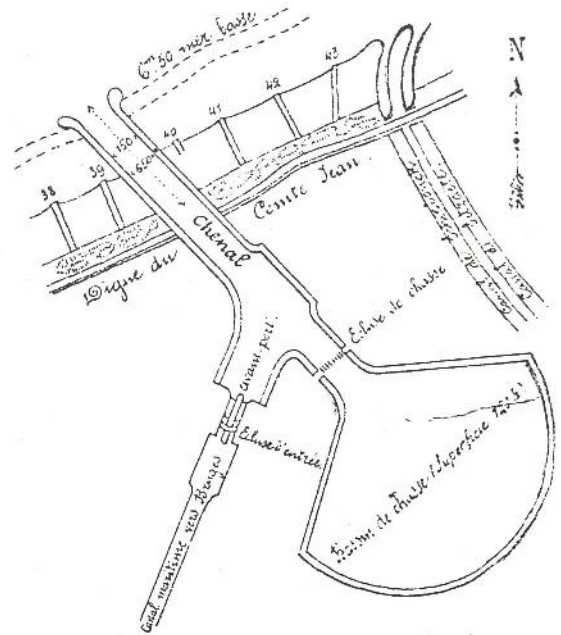
VIVE DE MAERE!

Vivent les défenseurs de Bruges-Port de Mer !
Honneur aux Travailleurs persévérants du Meeting, de l'Union Syndicale et du Cercle des Voyageurs !
Honneur surtout à l'inépuisable Président GUSTAVE VAN NIEUWENHUYSE !

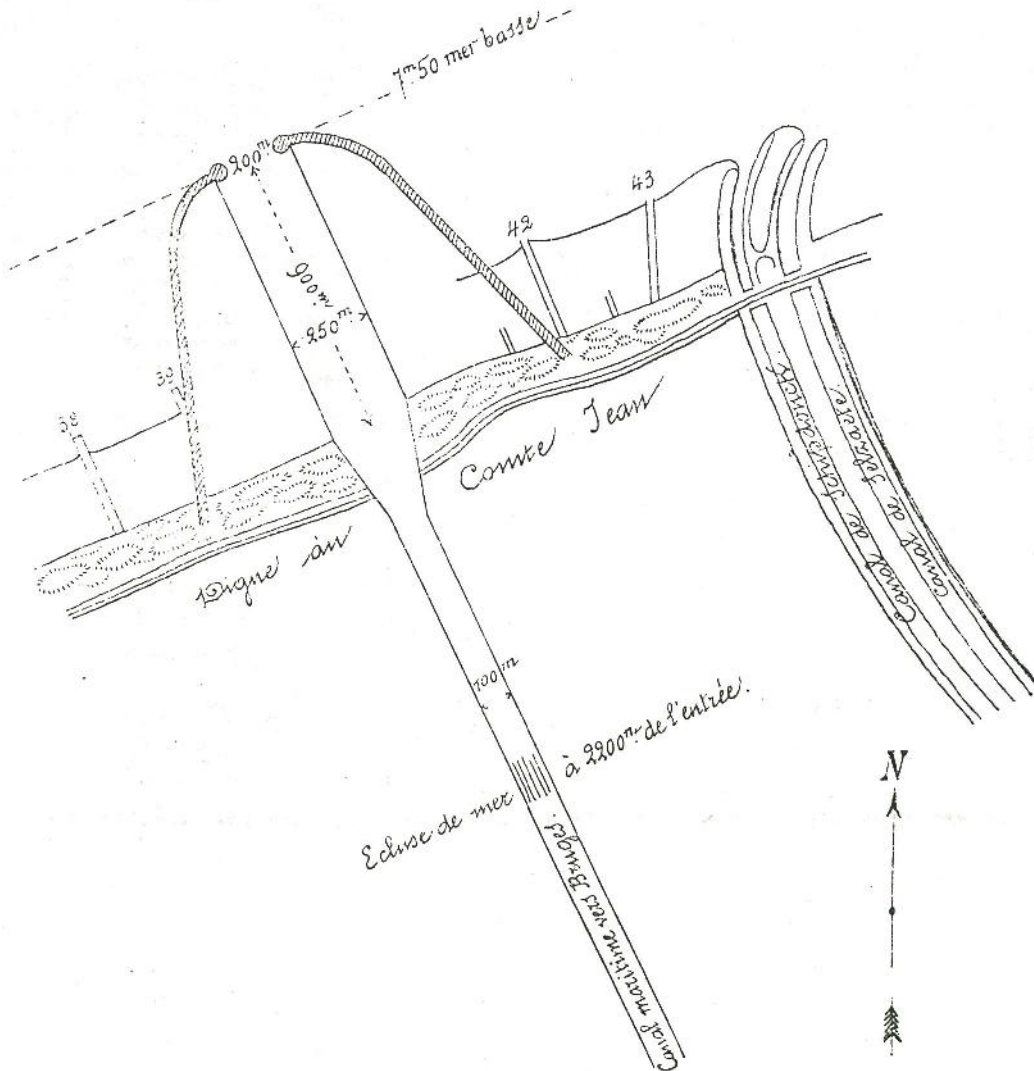
BLANKENBERGHE



HEYST (DE MEY)



HEYST (DE MAERE)



wil aan mijn project drie zaken veranderen, die, volgens geen enkele ingenieur of commissie die door mij werden geraadpleegd, toegelaten zijn. Het betreft de evenwijdige havenhoofden met open staketsels, in hout vervaardigd. Unaniem bevelen ze aan : convergerende, massieve en betonnen havenhoofden. Het beton heeft in de maritieme werken het hout vervangen, zoals ze in militaire constructies de baksteen verving. De militairen zullen zeker geen materialen gebruiken die onvoldoende weerstand bieden.

Nog een laatste beschouwing, meneer de Minister :

In een ambtelijk schrijven van 6 november 1885, heeft uw voorganger ridder de Moreau, aan de Brugse gemeenteraad laten weten, dat de regering de concessie wilde toekennen aan de Engelse Sociëteit die het kapitaal zou leveren voor de haven van Heyst-Brugge en zich met de werken zou belasten. Welnu, deze werken waren de zuivere en eenvoudige uitvoering van mijn plannen, die door de internationale commissie van 1884 werden onderzocht en goedgekeurd.

Natuurlijk vond de regering deze plannen niet goed genoeg om de uitvoering toe te vertrouwen aan een Engelse concessiehouder, geplaatst onder de controle en financiële garantie van de Belgische staat en daarbij, met teveel gebreken opdat de administratie van Bruggen en wegen ze zou opnieuw ter hand nemen en uitvoeren zonder wijzigingen en dit in tegenstrijd met de ideeën die in omloop zijn in Frankrijk, Holland en Engeland.

Er zit hierin een vreemde tegenspraak die u wellicht niet zal ontsnappen en waarop ik uw aandacht wil vestigen. Welke ook de beslissing wordt - zo belangrijk voor de zaak - gelieve de uiting te ontvangen van mijn hoogste waardering.

de Maere - Limnander.

Deze open brief was inderdaad de laatste wanhoopspoging van de Maere om zijn plannen te doen aanvaarden. Hij besefte wellicht al dat de strijd verloren was.

Weldra zou de regering een beslissende stap nemen. (2)

In 1891 werd door de minister van Openbare Werken een commissie opgericht, nl. " Commission mixte de Bruges port de mer ".

Deze schreef een wedstrijd uit voor het bouwen van een zeehaven te Brugge via Heist.

In 1895 werd het ontwerp voor het havencomplex van de Franse ingenieurs L. Coiseau en Y. Cousin, aangenomen door Kamer en Senaat :

1. VOORHAVEN te Heist, geïnspireerd door Boulogne.

In zee zou één grote betonnen dam aangelegd worden met het doel de invaart van het kanaal te dekken, maar ook, de rede te beschutten met kaaien en inrichtingen buiten de zeesluis.

Het middengedeelte van het havenhoofd (môle, fr.) was van doorspoelopeningen voorzien, hetgeen in de buitenhaven de stilstand van het zeewater in hoge mate beletten moest en bijgevolg de neerslag van slib en zand.

2. Een ZEEKANAAL op het grondgebied van Lissewege, Uitkerke, Dudzele, St.Pieters en Koolkerke.

3. De BINNENHAVEN te Brugge.

De staat zou de bouwkosten voor haar rekening nemen, terwijl Coiseau en Cousin binnen de 3 maanden na de goedkeuring door het parlement, een N.V. moesten oprichten die zou instaan voor de bouwwerken van de haven en nadien ook het beheer en de exploitatie ervan.

Dit werd de " Compagnie des Installations maritimes de Bruges ", thans " Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichting (M.B.Z.).

Hoe de reacties waren onder de Heistse bevolking beschrijft Urbain Naert in zijn boek (1).

" Het is zeer logisch dat de bevolking van Heist de stemming in de Kamer met een weinig angst doch eveneens met grote hoop heeft afgewacht.

Dan kwam de grote dag : 23 augustus ! Een heugelijke dag die in de oorkonden van Heist zal gegrift blijven. Reeds vanaf 16.30 u stonden tientallen nieuwsgierigen op het stationsplein ongeduldig te wachten, de ogen gericht op het telegraafkantoor.

Ineens volgen de telegrammen elkaar op : een eerste vermeldt : 102 vóór, 14 tegen en 1 onthouding; een tweede en een derde met dezelfde inhoud als de eerste terwijl de vierde enkel vermeldt : " Triomphe ! "

Als bij toverslag zijn alle bevelen gegeven door het reeds opgericht feestcomité en in één oogopslag kan men overal volgende affiche lezen :

" Aan de vreemde badgasten,
Aan de Heistsche bevolking,
De Kamer der Volksvertegenwoordigers heeft, in zitting
van heden, het ontwerp Heyst - Brugge - Zeehaven gestemd.
Heyst is dus geroepen de Belgische aanleghaven te worden.
Wij zijn gelukkig dat goede nieuws te mogen aankondigen.
Bij bevel :

De Burgemeester L. Desutter.

De Sekretaris L. Du Bois

Overal wordt de Belgische vlag uitgehangen terwijl de klokken op de plaatselijke toren worden geluid.

's Avonds heeft een fakkeltocht plaats met " draagbaar " vuurwerk terwijl een doorschijnend paneel " Leve Heyst - Zeehaven " met luidruchtige hoera's wordt begroet.

Eën ontelbare menigte badgasten en Heystenaren sloten zich bij de stoet aan. Ook de heer Burgemeester Leopold Desutter stapte mee, de burgemeester die een paar dagen vroeger nog vereerd werd met de medaille van eerste klas voor bewezen diensten gedurende 25 jaar. Het feestvieren duurde tot laat in de nacht en is uiterst goed verlopen..... "

Leefde men toen nog in de overtuiging dat het een haven op Heists grondgebied zou worden ?

De werken startten in 1896. Er werd een nooddorp opgericht om de arbeiders te huisvesten. Zo ontstond de kern van Zeebrugge. In 1900 waren er 927 inwoners en werd een parochie gesticht.

Het grondgebied werd gevormd door onteigeningen :

- a) in 1899 van Uitkerke (56,97 ha), Dudzele (445,77 ha) en Lissewege (85,29 ha)
- b) in 1901 van Uitkerke (78,25 ha), Lissewege (257,87 ha) en Heist (73,50 ha).

De plechtige opening van de haven greep plaats op 23 juli 1907 in aanwezigheid van koning Leopold II.

Auguste de Maere mag terecht de " Vader van Brugge - Zeehaven " genoemd worden, alleen was zijn " kind " niet zoals hij het gewenst had.

Heist bleef met een " kater " zitten, omdat de feestvreugde in 1885 over-

schaduwde werd door het volledig inpalmen van " haar " haven door Brugge, niet alleen wat het grondgebied, maar ook wat naam betrof. Gelukkig heeft de uitbouw van de Zeebrugse vissershaven de Heistse visserij enorm veel voordelen bijgebracht.

Daniel Vantorre

Bronnen :

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

DE GARRE - INFORMATIEF

" Besluit van de Vlaamse Executieve dd. 9.3.1983, houdende bescherming als dorpsgezicht overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3.3.1976, om reden van volkskundige waarde, van het vissersbeluik " De Garre " gelegen Kleine Pannestraat 1 - 11 "

Uit de gemeenteraad Knokke-Heist van 8.9. 1983 :

" In toepassing van het besluit van de Vlaamse Executieve komt " De Garre " te Heist in aanmerking om als herwaarderingsgebied erkend te worden. De Gemeenteraad heeft beslist een stuurgroep op te richten, bestaande uit vijf personen uit de wijk zelf, vijf gemeenteraadsleden en twee leden van de technische dienst. De stuurgroep zou enkel adviserend werken ".

-o-o-o-o-