

De handelshaven van Oostende door R. Vancraeynest, Lic. Wet.

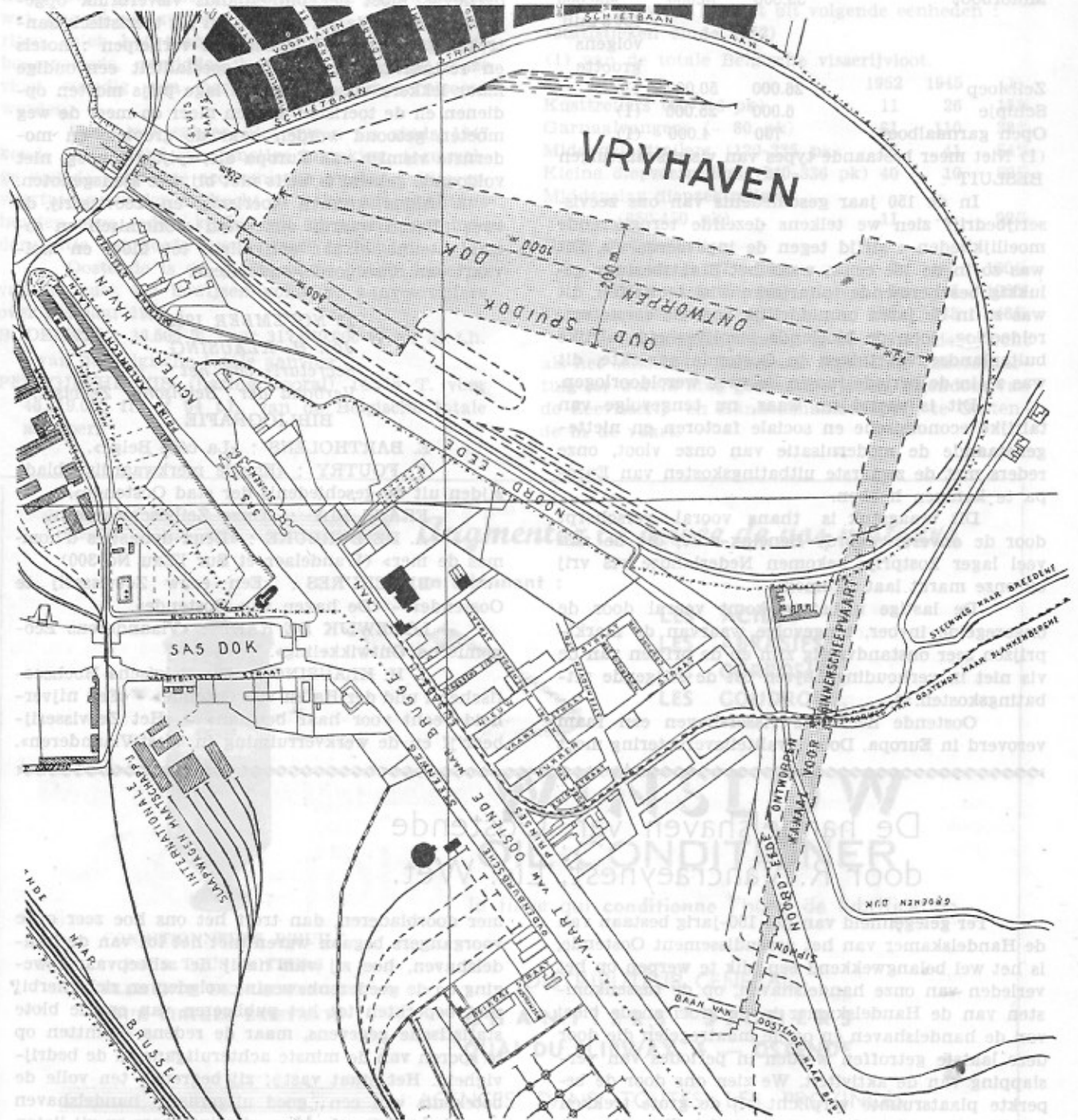
Ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Handelskamer van het arrondissement Oostende, is het wel belangwekkend een blik te werpen op het verleden van onze handelshaven, op de tussenkomsten van de Handelskamer in de groei en de bloei van de handelshaven en op de maatregelen die door deze laatste getroffen werden in periodes van verslapping van de aktiviteit. We zien ons door de beperkte plaatsruimte verplicht bij de grote trekken te blijven en niet al te zeer over detailkwesties uit te weiden. Als we de verslagen van de Handelska-

mer doorbladeren, dan treft het ons hoe zeer onze voorgangers begaan waren met het lot van de handelshaven, hoe zij van nabij de scheepvaartbeweging en de goederenbeweging volgden en zich hierbij niet beperkten tot het publiceren van enkele blote statistische gegevens, maar de redens trachtten op te sporen van de minste achteruitgang in de bedrijvigheid. Het staat vast, zij begrepen ten volle de betekenis van een goed uitgeruste handelshaven voor de stad Oostende en zijn inwoners en zij lieten dan ook geen middelen onverlet om dit doel te berei-

ken. Hoe ver zijn we heden van de doelstellingen vvan onze voorgangers afgedwaald ! De handelshaven laat al te veel Oostendenaars koud ; zelfs onder de leden zelf van de handelskamer worden er te veel leden aangetroffen, die geen vaag gedacht meer hebben van de eisen door het hedendaags scheep-

vaartverkeer gesteld. Ze staan onverschillig tegenover alles wat de handelshaven aangaat, om niet te zeggen vijandig ! !

De grootste verwezenlijking van de laatste 150 jaren is ongetwijfeld de bouw geweest van de nieuwe handelshaven. In 1898 aanbesteed, werd de eer-



De afbeelding toont een gedetailleerd architecturaal plan van de Vryhaven in Oostende. Het plan toont de ligging van de haven, de dokken, de omliggende straten en de bebouwing. De afmetingen van de dokken zijn duidelijk aangegeven. Het plan is een belangrijk document voor de geschiedenis van de haven van Oostende.

ste steen gelegd op 19 Juni 1898 door Z.M. Koning Leopold II. De ruwbouw was voltooid in 1905 en op 16 Juni 1905 vaarde het eerste schip, het Engels s.s. «Dawdon», geladen met hout voor de firma De Buck en De Weert, door de nieuwe sluis Demey en legde aan in het vlotdok.

Dit is binnen kort 50 jaar geleden, en we hopen dat de openbare instanties niet zullen nalaten dit feit te vieren, we moeten nochtans tot onze grote spijt vaststellen dat hetgeen toen werd ontworpen tot op heden niet volledig werd voltooid.

De grieven die in de jaren 1905-1913 in de verslagen van de handelskamer herhaaldelijk tot uit'ing komen over het gebrek aan uitrusting van de diepwaterkaai, van het vlotdok en van het houtdok, kunnen we heden nog tot de onze maken. Laten we enkele van de voornaamste overlopen.

I. - De diepwaterkaai is nog niet uit te baten

Ziehier hoe de secretaris van de handelskamer zich uitlaat in zijn jaarverslag over de diepwaterkaai: «Le quai à marée de l'avant-port est toujours dans le même état. C'est sans doute un beau travail qui a fa't honneur à la science des ingénieurs et à la compétence des entrepreneurs, mais, si beau qu'il puisse être, il n'en est pas moins encore tout à fait inutilisable... tout y manque... grues, hangars... et rien ne peut nous faire prévoir l'époque vers laquelle le gouvernement jugera le terre-plein de ce quai suffisamment tassé pour recevoir les superstructures.»

Tot op heden is dit waar gebleven. De diepte aan de voet van de muur moest 8.30 m. bedragen bij laag water springtij, de muur moest voorzien worden van minstens 10 kranen om te beginnen en van 3 hangars van 100 tot 140 m. lengte en 40 m. breedte.

Deze muur werd in de middens van de handelskamer beschouwd als een belangrijk deel van de haven van Oostende en terecht. In zijn jaarverslag 1912 zegt de secretaris: «Il est à espérer que, dès que cette entreprise sera terminée (n.v.d.r. het gaat hier over herstellingswerken), l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat construira sur le terre-plein du quai, les deux hangars qu'elle doit édifier (n. v.d.r. er was reeds één hangar gebouwd) et placera les voies ferrées nécessaires à l'exploitation rationnelle de cette importante partie du port d'Ostende.»

Ze hadden het toen bij het rechte eind. Deze muur is tot op heden een onmisbaar deel gebleven van onze haven, maar de aanblik er van is werkelijk troosteloos. De enkele hangaar die er stond en sedert Augustus 1912 in gebruik werd genomen is afgebroken. Er werden 3 nieuwe stukgoedkranen gezet, doch bij gebrek aan hangaars kunnen ze niet gebruikt worden. De diepte aan de voet van de muur die in 1912 ongeveer 7.50 m. bedroeg en eigenlijk 8.30 m. moest zijn, bedraagt heden nog slechts 4.20 m. bij laagwater springtij. Was deze kaai volle-

dig uitgerust geweest zoals voorzien, dan zouden we heden geen schepen met kolen bestemd voor Zandvoorde te Zeebrugge moeten zien lossen.

II. - De sluis Demey is te klein

Reeds in 1906 merkte de voorzitter in de Handelskamer op: «Quant à l'écluse, les dimensions seront vite insuffisantes.»

Moeten we dit heden inderdaad niet alleen vaststellen maar reeds ondervinden? Slechts 2 schepen zijn in onze haven toegekomen met Amerikaanse kolen bestemd voor de U.C.B. te Zandvoorde. Er zijn er misschien 20 en meer toegekomen te Zeebrugge waarvan de lading overgeslagen werd in lichters en langs Brugge rond naar Zandvoorde gevoerd. Welk verlies betekent dit voor onze dokwerkers, voor onze stad en voor onze ganse bevolking? Het is niet uit te cijferen. Redens? De afmetingen van de sluis Demey zijn te gering. Onlangs nog, in 't begin van November, liep het Italiaans s.s. «Antonietta Bozzo» (6987 brutoregisterton) te Zeebrugge binnen met 9682 ton kolen afkomstig van Newport News en bestemd voor Zandvoorde. Meteen betekent dat ook nog het verlies van de beweging van ongeveer 25 binnenschepen.

We zouden nu kunnen opmerken dat de invoer van cokeslijnen uit Amerika slechts tijdelijk is; goed, maar hetgeen waar is voor de schepen met kolen, is eveneens waar voor de schepen met nitraat uit Chili. Alhoewel de invoer van Chillintraat met de fabricatie van kunstmeststoffen over 't algemeen geweldig geslonken is, toch wordt er nog nitraat ingevoerd langs Antwerpen. Waarom is het al jaren geleden dat er te Oostende nog dergelijke lading toekwam? Doorgaans zijn de schepen te groot voor de sluis Demey. Wat erger is: zelfs onze houtinvoer begint gevaar te lopen. Sedert de oorlog werd te Oostende nog geen enkel schip met hout afkomstig van Amerika gelost, terwijl het geen zeldzaamheid was voor de oorlog 1914-18. Het waren toen reeds schepen van boven de 3.000 nettoton. Heden zijn het schepen van 5.000 nettoton. Ze kunnen niet meer door de sluis Demey. Zelfs sommige schepen met houtladingen afkomstig van Siberië overschrijden de afmetingen van de sluis Demey. Ook voor kleinere schepen die wat slagzij vertonen, zijn de afmetingen van de sluis Demey te gering. Wat gezegd dan van de stijgende invoer van Kongolees hout? Ook dat zullen we ons zien ontglippen om dezelfde redenen. Om aan dit alles te verhelpen zou een goed uitgeruste kaai muur in de voorhaven grote diensten kunnen bewijzen.

III. - Het gebrek aan droogdokken te Oostende

In 1904 reeds had een aanbesteding plaats voor het bouwen van een droogdok voor koopvaardischepen te Oostende, voorzien in de conventie

van 10 Oktober 1894. Onze aanbesteding werd niet goedgekeurd. In 1913 zei de heer Serruys Jean voor de Kamer, dat het weldra 20 jaar zou worden dat tot de bouw van een droogdok werd beslist en dat we het nog steeds zonder moeten stellen. Het is nu bijna 60 jaar later en de werken moeten nog beginnen.

De handelskamer was toendertijd zeer begaan met de bouw van een droogdok voor koopvaardij-schepen, die toen te Oostende kwamen, geen nieuwe lading te Oostende mochten innemen zonder eerst in een droogdok te zijn opgenomen geweest. De handelskamer wees herhaaldelijk op de nadelige gevolgen van deze. Moeten we inderdaad hier de verwijderde oorzaak niet zoeken dat er zich langs Oostende geen goederenstroom heeft tot stand gebracht?

Ook nu nog is een droogdok van groot belang voor Oostende. Ook de schepen die met houtladingen van Siberië komen, moeten eerst in een droogdok nagezien worden wegens de ijsgang op de stromen aldaar.

We stellen heden vast dat de herstellingen van kleine koopvaardij-schepen op de slipways van de visserijhavens met de dag talrijker worden. Dit bewijst dat het scheepsherstellingsbedrijf slechts op een droogdok wacht om te Oostende een snelle grote vlucht te nemen.

IV. - De uitrusting van de stadsdokken is volkomen ontoereikend

De oorlog heeft in de Oostendse stadshaven veel verwoestingen aangericht. Het is echter niet te verantwoorden dat bijna 10 jaar na het einde der vijandelijkheden, de westkaai van het houtdok nog volledig in puin ligt, de brug der Tweebruggenstraat nog altijd voorlopig is en de stadshangaar voor het bergen van hout nog niet werd heropgebouwd. De laatste 50 miljoen frank oorlogsschade wordt onze handelshaven misgund, terwijl in andere havens niet zover van onze deur, reeds tientallen miljoenen werden geïnvesteerd voor nieuwbouw.

Zelfs te Oostende werden voor de dienst der pakketboten honderden meter gans nieuwe kaaimuur gebouwd waarvan we moeten vaststellen dat soms misschien de helft gebruikt wordt.

Voor 't ogenblik loopt langs de Oostkant van de havengeul de herstelling van 250 m. kaaimuur, bestemd voor de Zeemacht, ten einde. Deze kaaimuur is gegrondvest op peil -15,25 m., een diepte die zeker niet nodig is voor de schepen van de Zeemacht, doch die voor het aanleggen van koopvaardij-schepen zo goed van pas zou komen. Doch zelfs als we dit alles buiten beschouwing laten, moeten we vaststellen dat het aantal kranen langs het vlotdok volkomen ontoereikend is. Van zodra er een weinig scheepvaartbeweging is, lopen de schepen vertraging op in het lossen en laden. In de maand Ok-

tober jl. konden we vaststellen dat twee schepen tegelijk met cokes moesten geladen worden : het Noors s.s. «Marita» en het Flins s.s. «Grano». Voor ieder schip was slechts één grote kraan beschikbaar. Het Marokkaans m.s. «Audaia» dat binnenliep met een lading fosfaat, moest een paar dagen wachten om zijn lading te kunnen lossen bij gebrek aan kranen. Voeg daarbij nog de laad- en losoperaties van hout en kolen uit zeeschepen, van grint, zand, kolen, as, enz... uit binnenschepen en het is duidelijk dat 2 zware kranen waarvan de giek dan nog te kort is, volkomen ontoereikend zijn om aan alles het hoofd te kunnen bieden. Er wordt gewacht op de toekenning van oorlogsschade voor de aankoop van 2 nieuwe zware kranen maar ook dat is nog onvoldoende. In totaal zou men langs de Oostkaai van het vlotdok over minstens 6 zware kranen moeten kunnen beschikken om ordentelijk te kunnen werken.

Voeg bij dit alles dat de 2 enige zware 7-ton kranen regelmatig wegens defekt buiten werking vallen, omdat ze soms te lang aan een stuk moeten draaien en het zal wel overbodig zijn om nog andere bewijzen aan te voeren om de ontoereikende uitrusting te bewijzen. Ook langs het houtdok moeten zodra mogelijk kranen opgesteld worden om de houthandelaars toe te laten de houtschepen sneller te lossen.

V. - Er wordt te weinig aandacht besteed aan het aanlokken van nieuwe trafiek

Wegens de onvoldoende uitrusting is het enigszins gevaarlijk uit te zien naar nieuwe trafiek, vooral als men nu reeds moet vaststellen dat het regelmatig voorkomt dat schepen vertraging oplopen omdat ze niet in de gewenste tijd gelost of geladen worden. Daarom is natuurlijk de EERSTE VEREISTE : de haven degelijk uitrusten met kranen. Iedereen gaat hier nu eindelijk mede akkoord. Het is trouwens een feit dat, indien er meer kranen waren geweest, er reeds heel wat trafiek bijgekomen zijn. Welke invoerder zou het op zich durven nemen een schip in een bepaald aantal uren te lossen als hij het risico loopt dit niet te kunnen uitvoeren wegens een defekt aan een of andere kraan?

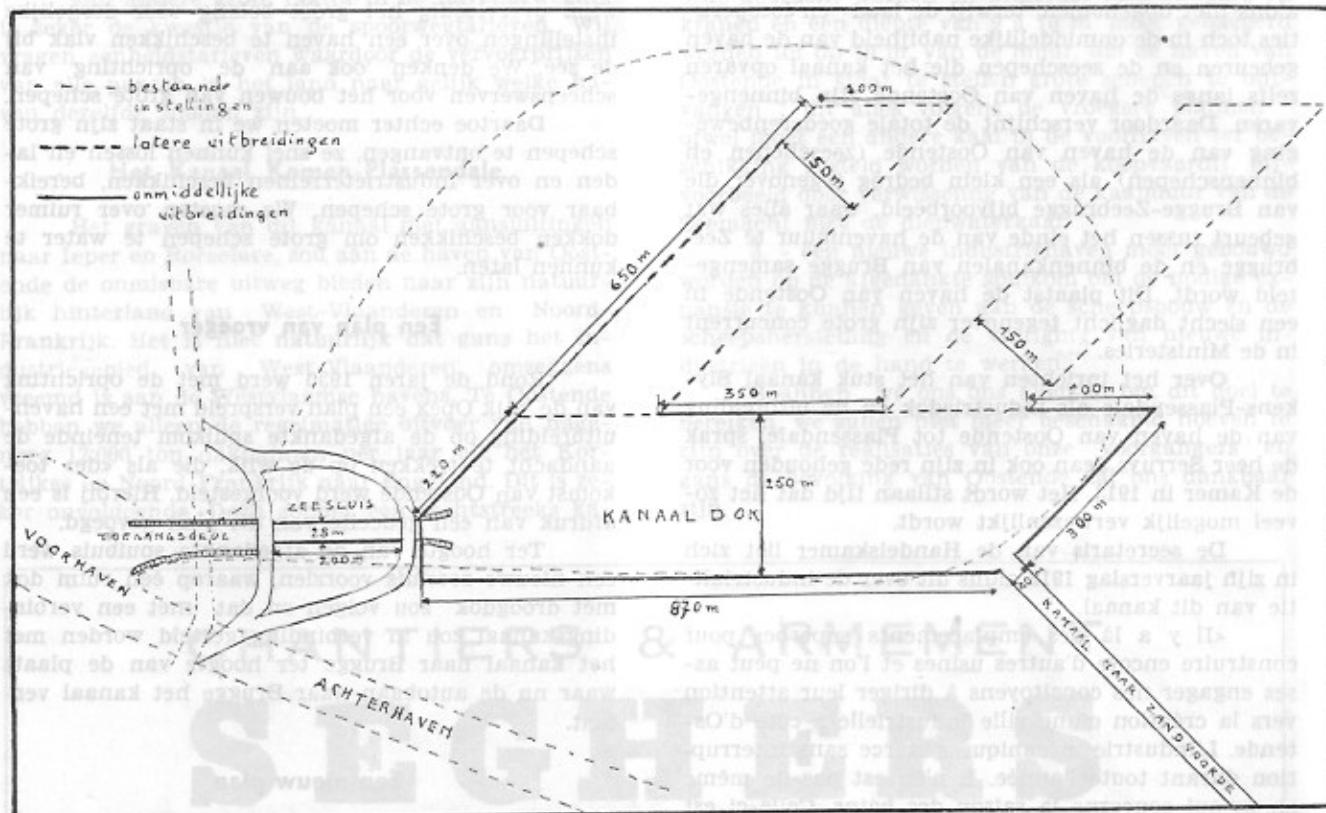
We zegden nieuwe trafiek. Welke trafiek? We denken hier bijvoorbeeld aan de uitvoer van cement naar Engeland. Duizenden ton cement uit het Doornikse worden jaarlijks naar Engeland uitgevoerd langs Antwerpen. Vroeger was dat een traditionele trafiek van de haven van Oostende.

We denken ook aan de invoer van dwarsliggers voor de spoorweg. Bij het lezen van de jaarverslagen van de handelskamer is het ons opgevallen hoe bekommerd onze voorgangers waren met het behoud van de stapelwerk voor dwarsliggers te Oostende die hier reeds sedert een groot aantal jaren gevestigd was. In 1908 liepen niet minder dan 25 schepen bin-

nen met dwarsliggers afkomstig van de Baltische Zee en de Zwarte Zee. Van zodra de handelskamer vernam dat er spraak was van de overplaatsing van deze werf naar de nieuwe havens van Brugge Zeebrugge, protesteerde ze heftig in een brief aan de minister. De minister antwoordde dat de werf in Oostende zou blijven. Ze is er gebleven, doch dwarsliggers worden langs Oostende niet meer ingevoerd. We denken nog, zoals boven gemeld, aan de

invoer van nitraat. We denken ook aan de invoer van graan.

De invoer van rogge en gerst was voor 1914 een regelmatige trafiek en zelfs werd enkele jaren voor 1914 mais ingevoerd uit Argentinië. We geven toe dat dit heden moeilijk te verwezenlijken is zonder graanzuigers, maar ook dat probleem verdient onze aandacht.



Projekt voor havenuitbreiding.

VI. - Het kanaal Slykens-Plassendale is nog steeds geen industriedok

We zegden boven dat de stapelwerf voor dwarsliggers te Oostende behouden werd. Ze werd rond 1912 verplaatst van het oud Station naar de gronden langs het Kanaal naar Brugge.

Ook werden in Juni 1913 de cokesovens aangestoken van de «Société Lumière et Force Motrice» (nu U.C.B.) eveneens langs het kanaal naar Brugge. In April 1913 werd de vaart gebaggerd tot Zandvoorde op 6.00 m. diepte. Een paar jaar geleden werden de baggerwerken opnieuw uitgevoerd. Dit alles werd gedaan met het doel de industrieinstellingen direkt te bevoorraden met zeeschepen, die in de vaart zouden aanleggen. We moeten vaststellen dat de stapelwerf voor dwarsliggers volkomen braak

ligt, dat slechts enkele kustvaarders af en toe komen lossen aan de Elektriciteitscentrale of fosfaat laden aan de U.C.B.

Wat zouden de oorzaken zijn dat de industrialisatie van dit kanaal niet werd doorgezet? Ze zijn ongetwijfeld talrijk, waaronder we citeren:

1. - HET UITBREKEN VAN DE OORLOG 1914-18:

Op 7 Oktober 1913 werd inderdaad gesticht: «Ostend Foundries Limited» p.v.b.a. London, met als doel de oprichting van hoogovens en van een ijersmelterij te Zandvoorde. De oorlog kwam en dit alles is in de doofpot geraakt.

2. - DE TE GERINGE DIEPTE EN BREEDTE VAN HET KANAAL:

De diepte van 6.00 m. is inderdaad te gering om grote zeeschepen te ontvangen. Ook de breedte

beperkt de diepte en laat niet toe zeeschepen van enige afmeting te laten zwaalen.

3. - DE HAVEN VAN OOSTENDE STREKT ZICH ADMINISTRATIEF NIET UIT VOORBIJ DE STUWBRUG VAN HET ZWAAIDOK :

Dit heeft grote nadelige gevolgen op de statistieken van de binnenvaart en ook op de statistieken van de geladen en geloste goederen in de havens van Oostende. Alles wat in het Kanaal gebeurt, wordt in de statistieken van de haven van Oostende aldus niet opgenomen, terwijl de laad- en losoperaties toch in de onmiddellijke nabijheid van de haven gebeuren en de zeeschepen die het kanaal opvaren zelfs langs de haven van Oostende zijn binnengevaren. Daardoor verschijnt de totale goederenbeweging van de haven van Oostende (zeeschepen en binnenschepen) als een klein bedrag tegenover die van Brugge-Zeebrugge bijvoorbeeld, waar alles wat gebeurt tussen het einde van de havenmuur te Zeebrugge en de binnenkanalen van Brugge samengegeld wordt. Dit plaatst de haven van Oostende in een slecht daglicht tegenover zijn grote concurrent in de Ministeries.

Over het inrichten van het stuk kanaal Slykens-Plassendale als industriedok en de uitbreiding van de haven van Oostende tot Plassendale, sprak de heer Serruys Jean ook in zijn rede gehouden voor de Kamer in 1913. Het wordt stilaan tijd dat het zoveel mogelijk verwezenlijkt wordt.

De secretaris van de Handelskamer liet zich in zijn jaarverslag 1912 aldus uit over de industrialiteit van dit kanaal.

«Il y a là des emplacements superbes pour construire encore d'autres usines et l'on ne peut assez engager nos concitoyens à diriger leur attention vers la création d'une ville industrielle à côté d'Oostende. L'industrie mécanique s'exerce sans interruption durant toute l'année. Il n'en est pas de même en ce qui concerne la saison des bains. Celle-ci est de courte durée et combien aléatoire ! Elle ne peut souffrir en rien du voisinage plutôt éloigné de la grande industrie mécanique, laquelle aura du moins l'avantage d'augmenter le trafic de notre port ; d'assurer un travail rémunérateur à la classe ouvrière et d'indemniser ceux qui auront le bon esprit d'y consacrer leur argent».

WAT DIENT ER GEDAAN ?

Hoe zullen wij handelen, rekening houdend met de huidige stand van de scheepvaart en de afmetingen van de schepen, om de handelshaven van Oostende er opnieuw bovenop te krijgen en om de werkloosheid in ons arrondissement op te slorpen ?

Om de werkloosheid op te slorpen zijn er nieuwe industrieën nodig en voor wat ons aangaat, industrieën die er baat bij vinden zich in de nabijheid van de zee te komen vestigen, d.w.z. industrieën die hun grondstoffen invoeren van overzee en hun

afgewerkte produkten grotendeels overzee versturen. We denken hier bijvoorbeeld aan hoogovens en staalfabrieken zoals dit te IJmuiden in Nederland is geschied. De cokes zijn ter plaatse, het ijzererts moet zeker ingevoerd worden en het grootste deel van het staal : platen, spoorstaven, betonijzer, enz... wordt opnieuw uitgevoerd. Het recent conflict noemens de invoer van ijzererts voor Ougrée-Marinage, waarbij deze laatste de haven van Antwerpen dreigde te verlaten en langs Rotterdam in te voeren, bewijst overvloedig het groot belang voor dergelijke instellingen over een haven te beschikken vlak bij de zee. We denken ook aan de oprichting van scheepswerven voor het bouwen van grote schepen.

Daartoe echter moeten we in staat zijn grote schepen te ontvangen, ze snel kunnen lossen en laden en over industrieterrainen beschikken, bereikbaar voor grote schepen. We moeten over ruimer dokken beschikken om grote schepen te water te kunnen laten.

Een plan van vroeger

Rond de jaren 1930 werd met de oprichting van de wijk Opex een plan verspreid met een havenuitbreiding op de afgedankte spuikom teneinde de aandacht te trekken op de wijk, die als «de» toekomst van Oostende werd voorgesteld. Hierbij is een afdruk van een gedeelte van dit plan gevoegd.

Ter hoogte van de afgedankte spuibus zou een nieuwe zeeluis voorzien, waarop één ruim dok met droogdok zou volgen en dat met een verbindingkanaal zou in verbinding gesteld worden met het kanaal naar Brugge ter hoogte van de plaats waar nu de autobaan naar Brugge het kanaal verlaat.

Een nieuw plan

De beschikbare ruimte van meer dan 85 hectare zou onbetwistbaar nuttiger gebruikt worden als de nieuwe instellingen zouden geschikt worden volgens het nieuw plan dat eveneens hierbij wordt afgedrukt.

Volgens dit plan zou eveneens een nieuwe zeeluis gebouwd worden ter hoogte van de afgedankte spuibus en op die sluis zou een ruim dok volgen met 2 zijdokken waar nieuwe industrieterrainen zouden ter beschikking gesteld worden. Ook dit complex zou met het kanaal naar Brugge in verbinding gesteld worden.

Van waar zouden de nodige gelden komen om dit alles uit te voeren ? Ongetwijfeld zouden de gelden die de stad Oostende nog te goed heeft van de conventie van 1912 hier grote diensten kunnen bewijzen ; trouwens verscheidene werken moeten nog uitgevoerd worden in uitvoering van de conventie van 1894. Als de stad daarbij de beschikbare industrieterrainen zou verkopen, zou ze met de opbrengst

daarvan ook een groot gedeelte van de onkosten kunnen dekken.

Een andere uitweg ware nog als de stad voor dit alles niet zorgt, dat ze dan tenminste de toelating zou geven de bouw van een gedeelte van deze instellingen aan het privaat initiatief over te laten, liever dan helemaal niets te zien tot stand komen.

De spoorwegtarieven

Een andere grote faktor in de havenbeweging is zeker de kwestie van de spoorwegtarieven. Wij vragen eenheidstarieven waardoor de vervoerprijzen van alle punten in het land naar gelijk welke havens dezelfde zouden zijn.

Het Kanaal Komen-Plassendale

Het graven van dit kanaal met aansluitingen naar Ieper en Roeselare, zou aan de haven van Oostende de onmisbare uitweg bieden naar zijn natuurlijk hinterland van West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Het is niet natuurlijk dat gans het industriegebied van West-Vlaanderen omzeggens vreemd is aan de Westvlaamse havens. Te Oostende hebben we alleen de regelmatige uitvoer van ongeveer 12.000 ton dakpannen per jaar uit het Kortrijkse en Noord-Frankrijk naar Engeland. Dit is zeker onvoldoende. Doch zonder een rechtstreeks ka-

naal zal dat in de toekomst zeker niet verbeteren.

ENKELE PRAKTISCHE CONCLUSIES

1. - de huidige stadshandelhaven moet door de Stad zo rap mogelijk volledig uitgerust worden met nieuwe kranen ; de Stad moet dringend de betaling van oorlogsschade aan de haven trachten te bekomen.

2. - de diepwaterkaai moet door de Staat in orde gebracht worden en uitgerust met hangars en kranen en een diepte van 9 à 10 m. moet gebaggerd worden tot op 40 m. van de muur, om de haven van Oostende in staat te stellen grote schepen te ontvangen ; dit alles volgens de vroegere plannen ofwel moet een andere kaai in de voorhaven ter beschikking gesteld worden van de koopvaardij, bijvoorbeeld door verwisseling van de kaaimuur van de Zeemacht met de diepwaterkaai.

3. - een nieuwe industriehaven moet gebouwd worden op de afgedankte spuikom om de nodige expansie te kunnen geven aan de scheepsbouw en de scheepsherstelling en de vestiging van nieuwe industrieën in de hand te werken.

Spannen we ons ons allen in om dit doel te bereiken, we zullen niet meer beschaamd hoeven te zijn over de realisaties van onze voorgangers en gans de bevolking van Oostende zal ons dankbaar zijn.