

## LEVE HEYST - ZEEHAVEN (2)

In het meinummer van 1979 schreef ik over de vreugde die te Heyst heerste op 23 augustus 1895, toen het nieuws bekend werd dat het ontwerp Heyst-Brugge-Zeehaven in de kamer van volksvertegenwoordigers gestemd werd. Zoals burgemeester Leopold Desutter schreef in een tekst op een affiche: "Heyst is dus geroepen om de Belgische aanleghaven te worden". Vele interessante gegevens over het ontstaan van Heyst-Zeehaven - de latere haven van Zeebrugge uit 1907 - las ik in "Baron August de Maere d'Aertrycke, vader van Brugge-Zeehaven" van Urbain Naert. Hierin wordt de politieke strijd beschreven die hij en zijn aanhangers voerden om een nieuwe zeehaven te krijgen op het grondgebied van Heist. Dit was uiteraard niet uit liefde voor Heist maar om Brugge en Gent opnieuw te doen bloeien....

August de Maere, geboren in 1826, studeerde voor ingenieur in Parijs en werd in 1857 schepen van openbare werken te Gent. In deze functie wilde hij Gent economisch opnieuw tot bloei brengen door een rechtstreekse verbinding te realiseren met de zee. In 1866 kwam hij met zijn eerste plannen in het openbaar. Het nieuwe kanaal van Meulebeke tot Heist zou 47,4 km lang worden. De totale kostprijs van de werken - haven en vaarwegen samen - raamde hij op ongeveer 36 miljoen fr. Deze plannen werden afgewezen door de Gentse Handelskamer.

Ontgoocheld wellicht, trok hij zich terug op zijn landgoed te Aartrijke, waar hij aan nieuwe projecten werkte. Oostende wees hij af om technische redenen. Uiteindelijk viel hij terug op zijn eerste plannen voor Gent, waaruit hij het laatste traject "Damme-Heyst" nam met gebruik van de dubbele afleidingsvaarten.

In 1877 werd hij aangesproken door 3 bruggelingen die uitleg wensten over zijn plannen voor een verbinding van Brugge met de zee. Dit was het startsein voor een lange politieke strijd tot in 1895, toen in dit jaar het ontwerp Heyst-Brugge-Zeehaven gestemd werd.

Toevallig kreeg ik een krantenartikel in handen uit "La Libre Belgique" van 3 september 1927, waarin ter gelegenheid van het 20 jarig bestaan van de haven van Zeebrugge, de strijd van de Maere wordt geschetst om zijn project er door te krijgen. Hieronder vindt u de tekst in (vrije) vertaling. Dit artikel informeert niet alleen over de gebeurtenissen in de 19e eeuw, maar ook over de journalistieke stijl uit 1927.

-o-o-o-o-o-

### EEN PROJECT : HEYST - DIEPZEEHAVEN, VOORLOPER VAN ZEEBRUGGE

Een lezer uit Eeklo herinnert ons eraan, ter gelegenheid van grote openbare werken,

dat de gedachte van een directe verbinding tussen de kust en Antwerpen zonder over Holland te moeten, niet nieuw is. Het is waar dat het hier nu gaat om een verbinding over de zee en dat de lezer allusie maakt op een spoorwegverbinding.

In 1883 verdedigde A. de Maere-Linmander het instellen van een lijn Londen-Dover-Heyst-Eeklo-Antwerpen (Eoboken) - Gladbach-Dusseldorf-Berlijn. Zo kon het traject Londen-Berlijn in 19 1/2 h worden afgelegd. Hij zette zijn plannen uiteen in een brief aan de toenmalige minister van openbare werken M.Y. Rolin. Het dokument dat men ons signaleert is nu nog alle aandacht waard. Het bewijst dat de economische toestand van het land ook vroeger de politici net als vandaag (n.v.d.r. in 1980 is dit nog zo).

Van 1874 tot 1880 moest de lijn Oostende-Dover het afleggen tegen deze van Vlissingen-Queenborough. In 1881 vertrokken vanuit Vlissingen 63.953 reizigers naar Engeland maar slechts 23.913 vanuit Oostende. Vooral Duitsers en Russen verkozen de lijn vanuit Vlissingen. Om de crisis te overwinnen stelde minister Rolin - hierover gefinterpeleerd - voor om de verbinding te verbeteren door een 3e lijn tussen Oostende en Dover. Door grote werken te laten uitvoeren zou de haven van Oostende zodoende grote pakketbetch kunnen ontvangen, de passagiers direkt laten inschepen en de duur van de overtocht terugbrengen op 3 1/2 h.

August de Maere - Linmander bestreed het plan van Rolin omdat het veel te duur zou uitvallen (30 miljoen fr) en technisch onuitvoerbaar zou zijn. (n.v.d.r. zijn plannen voor Gent in 1866 vielen nog duurder uit...). In werkelijkheid had hij zelf plannen voor een diepzeehaven in de omgeving van Heyst. Hij (de Maere) schreef:

" De gemiddelde snelheid van de bestaande mailboten was de laatste 7 jaar 15 2/3 knopen per uur. De overtocht Dover-Oostende duurt zodoende 4 h. Dezelfde boten zouden in 4 1/2 van Dover naar Heyst varen. De nieuwe haven van Heyst - er is niets eenvoudigers aan te leggen - zou gemakkelijk met de haven en stad Antwerpen kunnen verbonden worden. Het volstaat 3 kleine spoorweglijnen te leggen van totaal 50 km en verder gebruik te maken van de bestaande wegen. "

Deze kleine lijnen zouden achtereenvolgens Heyst aan Antwerpen, Antwerpen aan resp. Gladbach en Dusseldorf smeden. Van Heyst naar de Rijn !

August de Maere besloot dat zijn project de Russen en Duitsers resp. 3 h deed winnen op de Hollandse lijn en 5 1/2 h op deze vanuit Oostende en Calais.

" Hierdoor zou elke concurrentie stoppen. België zou voor altijd het monopolie houden van de verbindingen vanuit N-Duitsland, Denemarken, Zweden en Rusland met Engeland en zodoende ook met N-Amerika. Dit, meneer de minister, moet u niet verrassen, want de nieuwe lijn Heyst-Eeklo-Antwerpen-

en Cladbach is geografisch bekeken de meest directe tussen Londen en Berlijn. In de geografie is, zoals in de meetkunde, de rechte lijn nog steeds de kortste verbinding tussen twee punten! "

August de Maere dwong ministerROLIN om zijn thesis bij te treden :

" Deze haven zal in handen zijn van de Belgische staat, de wegen die ernaar leiden liggen op Belgisch grondgebied. Welke voordelen, accommodatie, prijsverlagingen zouden hiervan niet het gevolg zijn ? Daarbij, van welk groot belang zal het bestaan niet zijn van een grote haven langs onze kust voor Gent. De haven van Heyst zal de redding zijn van Brugge. Deze stad zal haar heropstanding beleven, een einde kunnen stellen aan het eeuwenoud verval en weldra weer plaats nemen tussen de grote steden van het koninkrijk !

Tenslotte, meneer de minister, is rogeren vooruitzien. Nu is het moment gekomen om zich bezig te houden met de grote veranderingen die in de zakenwereld zullen plaatsvinden door de realisatie van twee grote werken: het graven van de St Goddardtunnel en het kanaal van Panama. Het volstaat slechts de wereldkaart te bekijken om getroffen te worden door de grote veranderingen die staan te gebeuren...."

De brief eindigt in vriendelijke bewoordingen die de afgevaardigden van vandaag (n.v.d.r. 1927) niet meer kennen als ze naar een regeringslid schrijven. Ze behouden deze alleen nog voor hun kiezers. Ontegensprekelijk was August de Maere een voorloper. Hij had alles voorzien wat men met de haven van Zeebrugge kon doen. Hij werd niet verhoord in die tijd. Oostende kreeg nieuwe uitrustingen, Antwerpen verdedigde zijn commerciële monopolie. Zeebrugge-Zeehaven werd pas beslist in 1895 en in gebruik genomen in 1907.

-o-o-o-o-o-

Tot zover de tekst uit " La Libre Belgique " .

Wellicht zou August de Maere d'Aertrycke in 1980 ook een fervent verdediger geweest zijn van de Zeebrugse havenwerken. Zijn droom zal alleszins in vervulling gaan .....

Dany Vantorre