

## KRONIEK VAN EEN BADSTAD (8)

### EEN HAVEN VOOR HEIST (?) 1866-1895

In 1982 had te Brugge een interessante tentoonstelling plaats " Brugge en de Zee ", over het ontstaan van de verbinding tussen Brugge en de Noordzee, wat resulteerde in de haven van Zeebrugge.

Op de tentoonstelling " Heist en de Noordzee " in juni van hetzelfde jaar, had ik een speciale stand uitgewerkt over het belang voor Heist van de toenmalige plannen en werken. Misschien werkt het verhelderend om eerst een chronologisch overzicht te geven:

- I546 Lanceloot Blondeel.... een eerste project.
- I866 Het plan Auguste de Maere wordt voorgesteld aan het Gentse Stadsbestuur.
- I878 Het plan de Maere komt ter sprake in de Brugse gemeenteraad, die er veel toekomst in ziet.
- I879 Het rapport Petit over de verzanding aan onze kust.
- I880 Reactie van de Maere op het rapport Petit.
- I882 De Nationale Commissie verwerpt het plan de Maere.  
Stichting te Brugge van " The English Syndicate Bruges Port de Mer ".
- I883 Stichting van de Gentse afdeling " Brugge-Zeehaven ".
- I885 Toekenning door de regering van een concessie aan " The English Syndicate".  
Ingenieur P. Demey publiceert zijn bekroond werk over de mogelijkheden van een kusthaven.
- I887 " The English Syndicate " staakt haar activiteit, omdat het plan de Maere nooit zal aanvaard worden.
- I888 Studie van E. Piens, ingenieur en chef-directeur van Bruggen en Wegen te Brugge over de omvang van het bedrag dat Stad en Provincie wensten te investeren in de haven.
- I889 Eindrapport Piens.  
Reactie van de Maere op Piens.  
Open brief van de Maere aan de minister van Openbare werken.
- I890 De regering kiest definitief voor een haven te Heist !
- I891 Een commissie, opgericht door de minister van Openbare werken, schrijft een wedstrijd uit voor het bouwen van een zeehaven te Brugge via Heist.
- I895 Het ontwerp voor een havencomplex van Y. Cousin en L. Coiseau wordt aangenomen door de Kamer en Senaat.  
Oprichting van de M.B.Z.



Firmin Rosseel over "Gloeiende steenovens en warme Steenbakkers"  
 tijdens "Een Avondje Heist" op 13.12.79.

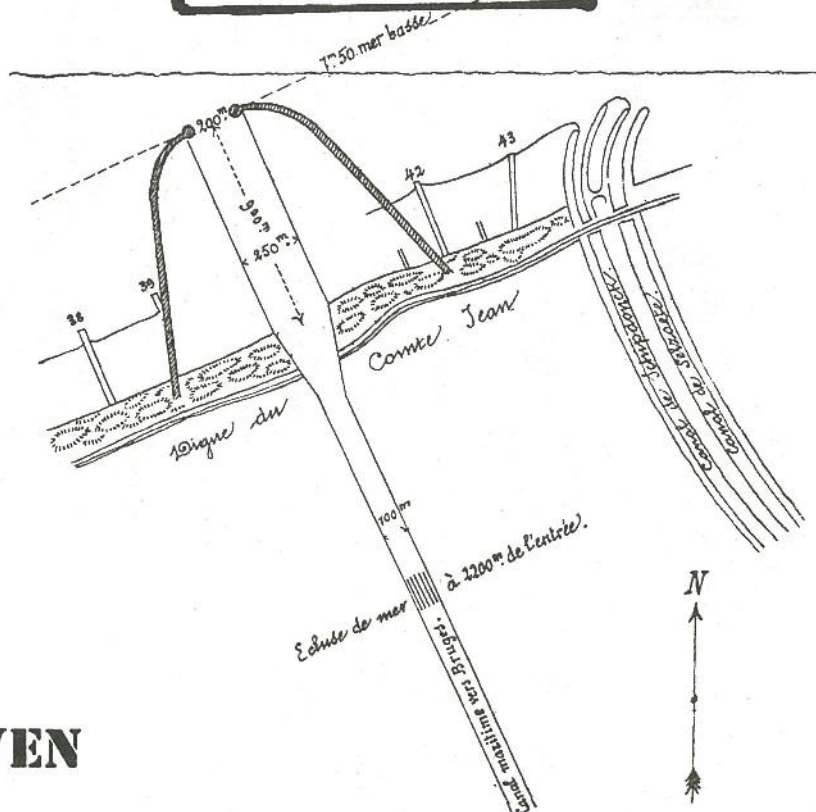
**BARON  
 AUGUST  
 DE MAERE  
 D'AERTRYCKE**



**VADER  
 VAN  
 BRUGGE-ZEEHAVEN**

u. naert

**HEYST (DE MAERE).**





PLAN DE LA RADE

DE HEYST

Septembre 1879.

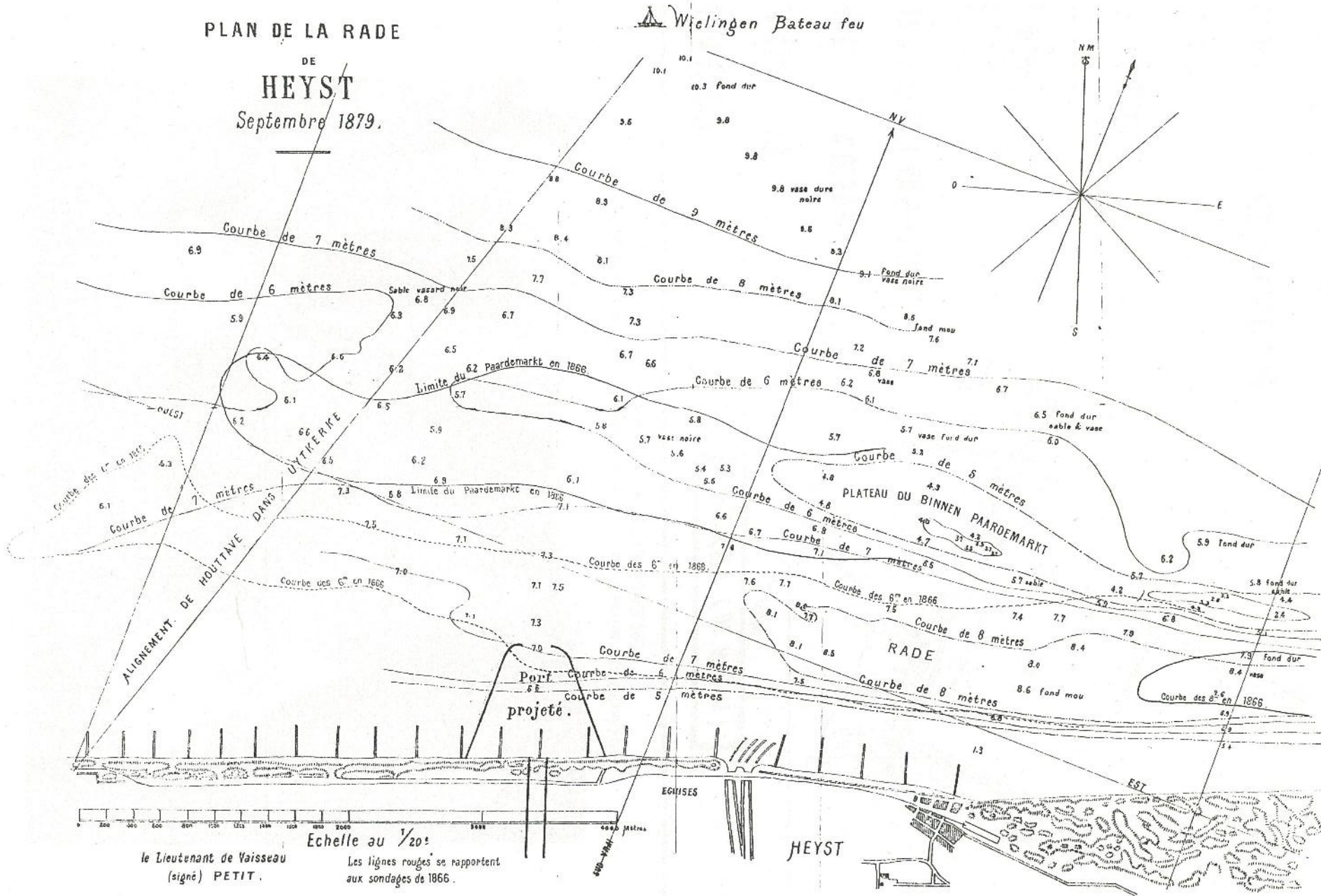
Wielingen Bateau feu

N M

S

0

E



le Lieutenant de Vaisseau  
(signé) PETIT.

Echelle au 1/20<sup>e</sup>

Les lignes rouges se rapportent  
aux sondages de 1866.

1896 Start van de werken.

1900 De parochie Zeebrugge ontstaat door onteigeningen van de omliggende gemeenten.

1907 Inhuldiging Brugge-Zeehaven door Koning Leopold II.

-:-:-:-:-

De Brugse architect, schilder en ingenieur Lanceloot Blondeel (1498-1546) ontwierp in 1546 een plan voor een kanaal, vertrekkende uit Heist dat, via een omweg over Sluis zou eindigen in Brugge.

Het zou duren tot de 19e eeuw vooraleer Brugge zijn uitweg kreeg naar de zee en dan nog na een lange strijd vooral gevoerd door baron Auguste de Maere Limmander d'Aertrycke. Daarom wordt hij wel eens de "Vader van Brugge-Zeehaven" genoemd. Over zijn leven en werk schreef Urbain Naert een tweedelig interessant werk. Het twistpunt of Heist nu een haven kreeg of...verspeelde aan Brugge symboliseert zich ook in het feit dat er zowel te Zeebrugge een Baron de Maerelaan bestaat ( grote baan vanuit Lissewege) als te Heist een de Maerestraat (wie kent deze korte verbindingstraat tussen de Dhoorelaan en de Zeedijk ?).

Op 15 februari 1866 gaf ingenieur Auguste de Maere, schepen van Openbare werken van de stad Gent voor de "Cercle commercial et industriel" van Gent een voordracht met als onderwerp "Des communications du port de Gand à la mer. Canal de Terneuzen-Canal de Heyst". Hij verdedigde met vuur en vlam een kanaal Gent-Heist. Ik citeer even Urbain Naert:

" Als waterbouwkundige enerzijds en als schepen van Openbare Werken der stad Gent anderzijds ontwikkelde Auguste de Maere een fijn uitgedokterd plan om aan Gent een nieuwe opbloei te geven: hij zou de stad rechtstreeks met de zee verbinden op Vlaams grondgebied. Daarbij negeerde hij volkomen het in 1825-1827 gegraven kanaal Gent-Terneuzen op Hollandse grond. Dit plan werd openbaar gemaakt op 15.02.1866 naar aanleiding van een vergadering van de plaatselijke "Handelskamer". Het omvatte naast de wegwijzer van de nieuwe verbinding ook het voorzien investeringskapitaal:

I. Wegwijzer:

- Meulebeke - Stoktevijver.....	13,- km
- Stoktevijver - Balgerhoeke.....	7,6 km
- Balgerhoeke - Strooien Brug.....	5,8 km
- Strooien Brug - Damme.. ..	11,- km
- Damme - Heyst.....	10,- km
	-----
Totaal:	47,4 km



## 2. Kapitaal:

- graafwerken.....	13.000.000 fr
- Haven van Heyst.....	8.000.000 fr
- Brugge en sifon.....	3.300.000 fr
- Onteigeningen.....	7.000.000 fr
- Vertakkingen op Brugge.....	2.000.000 fr
	<hr/>
	33.300.000 fr

Na grote discussies en tegenkantingen vanuit diverse hoeken werd het plan afgewezen. Het zou zijn uitvoering niet vinden....

Dit plan zette hij op papier in zijn brochure " Du port de Heyst et du canal maritime de Gand avec embranchement sur Bruges " (1875). "

Gedurende de volgende 10 jaar groeide bij hem het plan dat de eerste stoot zou gegeven tot Brugge-Zeehaven.

Tijdens de gemeenteraadszitting van 26 januari 1878, kwam het plan van de Maere uit 1866 ter sprake, uitgewerkt in zijn uit 1877 "D'une communication directe de Bruges à la mer ".

Hij voorzag :

1e) Een VOORHAVEN vóór de rede van Heist met twee betonnen havenhoofden van elk 800 m, waarvan de westelijke muur gebogen zou zijn om de stroming buiten de haveningang te houden.

Door een lichte zuidwaartse afbuiging zou de haven tegen de westenwinden beschermd worden.

2e) Een ZEEKANAAL HEIST-BRUGGE

(In een eerste versie liep de verbinding langs de Damse vaart)

3e) Een BINNENHAVEN te Brugge.

Helaas werden zijn plannen niet in alle middens even geestdriftig onthaald.

De "Hydrografische verkenning van de rede van Heyst" (1879) van Petit wees op een voortschrijnende verzanding, steunende op de metingen van Stessels uit 1866, en zijn eigen metingen.

De verdediging van de Maere in zijn " Réponse " kwam erop neer dat Petit de kaart van Stessels verkeerd gelezen had en dat deze kaart zelfs niet volledig correct was.

De Maere kwam zelf tot het besluit dat sedert 1866 de kuststreek, ten oosten van de geplande haven, was uitgediept en dat de grote diepten van 8 m waren genaderd tot op 600 m van de kust, opschuivend naar het oosten over 1,5 mijl.

Hij schreef:

" Deze feiten betekenen voor de haven een hydrografische verbetering, zij

tonen aan dat, wat men ook foutief bewere, er geen neiging tot ophoping is, maar integendeel, een uitdieping. "

De in 1878 opgerichte regeringscommissie verwierp in 1882 het plan de Maere, wegens het verzandingsprobleem.

De Maere zelf en de Brugse pers reageerden hierop met alle middelen. De zaak kreeg vooral een politiek karakter.

De Brugse kranten verdedigden hardnekkig de Maere met alle middelen.

BURGERWELZIJN - Brugge-Zeehaven, 18 februari 1882 -

Gedurende de laatste 14 dagen is er veel van Brugge-Zeehaven geklapt en gesproken geweest. Het kon niet anders ! Door, misschien wel berekende onbescheidenheden onderricht, had het publiek vernomen dat de commissie der 10 oktober 1878, door het gouvernement ingesteld om het ontwerp de Maere te onderzoeken, eindelijk, na drie jaar en vier maanden studiën, haar gedacht kwam te uiten nopens één der belangrijke punten van het ontwerp, te weten : DE INWENDIGE VERZANDING DER HAVEN VAN HEYST.

Een nieuwsblad onzer stad, zich tot den weergalm vormende der bedroevende maren in omloop, had aangekondigd dat de commissie, met eenparigheid van stemmen, ter uitzondering van den ontwerper, een ongunstig oordeel had geveld. Een brief van M. de Maere tot dit blad gericht, antwoordde kort en goed op die onnauwkeurige nieuwstijdingen :

DE VIJF AFKEURENDE STEMMEN ZIJN, volgens inlichtingen, DEZE DER AMBTENAREN VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN, hetgeen niemand zal verwonderen, daar sinds lang men daaromtrent wist waaraan zich te houden. IEDEREEN WEEET IMMERS DAT DEZE AMBTENAREN ALLEEN VOOR OOSTENDE GENEIGD ZIJN.

Van zoohaast het vraagstuk Brugge-Zeehaven het leven zag, ontstond de strijd tussen Oostende en Brugge.

Welke van deze badsteden zal die groote gemakkelijke uitweg tot de zee hebben, door het gansche land begeerd en gewenscht, iets wat de Koning zelf, te Gent verklaard heeft ! Die strijd is te verstaan.

Heeft de Maere zelf niet bekend in zijne schriften dat hij bij het aanvangen zijner studiën Oostende genomen had als grenspunt van het groot zeekanaal dat hij ontwierp ? Is het niet tegen wil en dank, en na onder waterkundig opzicht de volstrekte onmogelijkheid ondervonden te hebben van tot Oostende de groote haven in diep water te maken welk hij voor oogwit had, dat hij de reede van Heyst aanraade ?

Heeft hij niet geschreven : MEN VERKIEST HEYST NIET, HEYST DRINGT ZICH OP ?

En wat de keus der plaats betreft, heeft de staatscommissie hem niet met eenparigheid min één en twee stemmen gelijk gegeven ?



Maar Oostende, zegt men, is reeds in bezit : Oostende heeft dokken, kaaien, eene zeevaartstatie en andere inrichtingen, welke men tot Heyst in eens zou moeten maken.

Het is eene misgreep, eene vrijwillige misgreep, denken wij. Niets van dit alles is tot Heyst te maken.

De haven van Heyst zal de voorhaven van Brugge zijn en tot de ingang dienen aan de grote zeevaart; de inrichting der gewone toehorigheid zal te Brugge geschieden naarmate het zal noodig zijn, want de plans van de Maere zijn derwijze geschikt dat niets aanzienlijks van eersten af moet uitgevoerd worden. Naarmate de heropbeuring van Brugge's koophandel, zullen de toehorigheden in kwestie d'eene na d'andere komen. In gansch het vraagstuk Oostende-Heyst is er dus maar één punt te overwegen :

Wil men, ja of neen, op onze kust eene groote haven in diep water ? Wil men het, de zaak is daardoor zelf besloten ten voordele van Heyst, want, uitgezonderd Knocke is er op gansch onze kust, niet eene plaats, die onder waterkundig opzigt, zoo voordeeliglijk gelegen is.

En het voordeel is niet alleen onder dit opzigt van Heyst, 't is ook nog voor wat aangaat de voorziene vertakking der haven van Gent en Antwerpen.

Indien zelfs de reede van Oostende, de mogelijkheid van het maken eener groote haven in diep water aanbod - hetgeen niet zo is - zou de rechtstreekse verbinding met Gent en Antwerpen niet kunnen geschieden, en dat is een hoogst belangrijk punt, welk de ontwerper van Brugge-Zeehaven in alle zijne werken heeft doen uitschijnen.

Bemerken wij overigens dat, wierd de stemming der vijf Staatsambtenaren bekrachtigd, het de veroordeling zoude wezen van alle havens in diep water op onze kust. Moest de verzanding tot Heyst plaats hebben op de fantastische wijze welke men voorziet ( men spreekt van 1m35 hoogte per jaar ) dan zou het tot Oostende niet verzanden, waar de reeds volgens de bekentenis zelf der leden, die in de commissie afkeurend stemden, min voordelig gelegen is dan deze van Heyst ?

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 Parez : dank voor gebruik van brochures en brieven van Auguste de Maere.