

Zeebrugge anno 1918

Door de heer De Vocht J. directeur van de Rijksvisserijschool werd ons het boekje " Zeebrugge - sa création - son rôle durant la guerre - son avenir " ter beschikking gesteld.

Dit werk werd gepubliceerd in 1923 en is van de hand van " Le Colonel honoraire G.Stringlhamber " en werd opgedragen " A son Altesse Royale Monseigneur le Prince Charles de Belgique ". Alhoewel het geen belangwekkende nieuwe elementen bevat inzake de ontstaangeschiedenis van de haven van Zeebrugge, leek het ons toch nuttig een deel van dit werk terug te geven in vertaling. Nadat de auteur een aantal bladzijden beschouwingen heeft geformuleerd over de roem van Brugge gedurende de Middeleeuwen, over de wereld bekend als wereldhaven, met daaraan gekoppeld de teloorgang van de stad als havenstad, omwille van de verzanding van het Zwin, wordt dan overgestapt naar de geboorte van de haven van Zeebrugge....ergens tussen Blankenberge en Heist.

In 1876 stelt Baron de Maere Limnander voor aan het centraal bestuur te Brussel om ter hoogte van Brugge aan onze kust een haven uit te bouwen, deze Brugse haven zou toegang hebben tot de zee via een kanaal naar een voorhaven welke zich situeert tussen Blankenberge en Heist. Het voorstel van de Baron werd van meetaf aan gesteund door Koning Leopold II, die een programma had en in die zin een mondiaal denker was.

Op 04 september 1881 is er de inhuldiging van de haveninstallaties te Gent door Koning Leopold II.

Op deze bijeenkomst vraagt hij de algehele aandacht van het volk voor het havenproject te Zeebrugge.

Een passage uit zijn redevoering.....

"Het is bekend uit de geschiedenis dat vele kleine volkeren die groot werden in de geschiedenis, een groot gebruik gemaakt hebben van de zee. Het is toegelaten aan alle volkeren, ongeacht hun eigen grondgebied, om gebruik te maken van de zee en er een stuk van te bezetten, enkel en alleen beperkt voor de eigen activiteiten.

Zij die groot werden door de zee hebben ons geleerd dat dit enkel kan door vlotte en zekere toegangen via de kust. Deze toegangen hebben wij niet. Maar wij hebben ze nodig. De hemel heeft ons gezegend met een kustlijn van 60 Km. Wij moeten proberen om daar maximaal gebruik van te maken.

Op onze kust moeten wij zeker beschikken over een haven die niet moet onderdoen voor de grootsten en die de mogelijkheid moet hebben om de zeeschepen van alle tonnages te ontvangen.

De moderne technieken en de wetenschap maken zulke openbare werken mogelijk."

In 1882 wordt een nieuwe commissie geïnstalleerd, bestaande uit ingenieurs van vele landen, onder het voorzitterschap van de heer Beernaert gewezen Minister van Openbare Werken.

Het is tijdens de sessie 1884 - 1885 dat het besproken havenprobleem dan voor het eerst ter sprake komt in het Belgisch Parlement.

Mijnheer Beernaert pleit met grote kunde voor " Brugge - Zeehaven ".

In 1885 vraagt een Engelse maatschappij de consessie over de haven van Zeebrugge, de regering staakt evenwel vlug de besprekingen, inziende dat de veeleisendheid van de Engelsen toch niet kan resulteren op een aanvaardbare overeenkomst.

Op 18 mei 1888 bespreekt de heer Beernaert opnieuw de Zeebrugse haven in het Parlement, en er wordt dan een krediet toegewezen van 50.000,-Bfr, om de studies voort te kunnen zetten.

Een speciale commissie " Bruggen en Wegen " wordt geschapen.

••/••

Ondertussen verschijnt Koning Leopold II terug ten tonele. Op 07 juni 1888 zegt hij op de opening van de " Le Grand Concours "

" Een volk dat zo gelukkig begiftigd is als het onze, gesitueerd in de overeenstemming tussen licht en wetenschap en met contact met de Oceaan, de grote baan tussen de naties welke door onze grootvaders gebruikt werd, is niet gedoemd voor tweederangszaken. De betrachtingen mogen ook niet tot dit peil verlaagd worden. Zo gestopt wordt met vooruitgaan betekent dit achteruitgaan. Zo afstand gedaan wordt van hoge verzuchtingen, valt men terug in wegwijnen."

Enkele weken later, in augustus 1888 huldigde onze illustere Koning te Brugge het monument van Jan Breydel en Pieter Deconinck in. Na tot het volk zijn memorabele opdracht tot persoonlijke dienstvaardigheid te hebben gericht, voegde de Koning daaraan toe:

" De diepzeehaven, verbonden met Brugge door een zeekanaal, houdt voor de stad een middel in om vroegere glorie te hernieuwen en herwinnen".

De idee voor realisatie van een zeehaven met aanlegplaatsen legde stilaan maar zeker haar weg af en won steeds meer en meer aanhang. Het is belangrijk om er even aan te herinneren dat de vader van de Brugge port de mer, zeker Baron de Maere was, maar dat Brugge-Haven of Zeebrugge, zekerlijk te danken is aan de eminente burgemeester van Brugge de heer Visart, die dank zij ruimte te geven aan de eerste ideeën en het belang inziende van deze realisatie van een haven aan de zee met diepwatgang, succesvol de verdediger was van de idee om de dam niet enkel te zien als een faciliteit om het kanaal binnen te varen, maar efficiënt als havendeel met snelle toegang.

Tijdens de zitting van het Parlement 1889-1890 besteedde deze vergadering meerdere zittingen aan het onderzoek van dit projekt dat magistraal voorgesteld en verdedigt wordt door Minister de Smet de Nayer en de Bruyn. De regering deelt mee aan de kamer dat haar keuze gevallen is op HEIST.

Op 23 maart 1891 wordt een gemengde commissie geïnstalleerd. Er werd gespecificeerd dat het de laatste zou zijn.

In september 1891 doet de commissie beroep op verschillende voorstellen, waarvan er tenslotte twee weerhouden worden, met name die van L. Coiseau en J. Cousin.

De discussies die nu ruim 20 jaar worden gevoerd, lopen op hun einde. Gedurende de zittijd van 1894-1895 wordt principieel gestemd.

De regering ten zeerste bekommerd om het beste, laat het project onderzoeken door Engelse en Franse specialisten, namelijk MM. Cood Son and Mathows, Chapman en Hudson C. Toen zij het rapport indienden stelden zij:

" Wij bevestigen dat de voorgestelde haven de beste is langs de Belgische, Franse en Engelse kust sinds Cherbourg."

Uiteindelijk werden de werken in 1895 aangevat, werken die twaalf jaar zouden duren en tenslotte beëindigd werden in 1907.

Op 23 juli van dit jaar kwam Koning Leopold II deze nieuwe haven met diepzeewatgang inhuldigen. Geescorteerd door jachten, vaarde de " Alberta " de haven binnen, begroet door artilleriesalvo's en hollandsse mijnenvegers. Twee grote Duitse schepen lagen gemeerd langs de môle. De Koning was vergezeld door de Princec en de Prins Albert.

Hij meerde aan aan de môle en sprak:

" Brugge, getrouw aan haar traditie, zich naar het verleden herinnerend, wil een nieuwe bron van welvaart en grootsheid. Zij wil dit bemachtigen door een uitgang op de immense zee, deze open zee waar geen grenzen bestaan en waarvan het rijk toekomt aan de meest aktieven en ondernemenden. "

Het had dertig jaar geduurd om dit idee te realiseren van Baron de Maere, ondanks de vele moeilijkheden en tegenspraken, het pessimisme en de kortzichtigheid van zovelen, heeft de Koning zijn wil doorgevoerd, hierbij gebruik makend van zijn doorslaggevende invloed.

