

DERTIG JAAR INZET VAN DE HANDELSKAMER VOOR DE OOSTENDSE HAVEN
1955-1985

(EERSTE DEEL)

door Raymond VANCRAEYNEST

INLEIDING

Dat ik mijn verhaal ga beginnen in 1951, wil in geen geval zeggen dat de Handelskamer vóór 1951 niets zou gedaan hebben voor de haven. Vóór de oorlog en onmiddellijk er na hebben veel havengebruikers zich inzet om de haven beter uit te rusten en de trafiek te bevorderen. Ik noem o.m. André DESWAEF en de heer DEMEERE van de firma DEWEERT, Joseph LEGAEY, de bekende goederenbehandelaar in kolen en andere diverse goederen, Maurice DE RIDDER, douaneagent en expeditie. Maar wat zij ook deden of vroegen, zij vonden geen gehoor bij de hogere instanties, op de duur geraakten zij ontgoocheld en legden het bijltje erbij neer. Als ik later met die mensen ging spreken was hun eerste reactie er een van scepticisme, zoals : wat je nu gaat ondernemen, hebben wij al allemaal gedaan !

Als ik op het einde van de jaren veertig en in het begin van de jaren vijftig dagelijks de haven van Antwerpen doorkruiste van noord naar zuid, dan zag ik hoe daar gewerkt werd, welke schepen daar aanlegden, hoe ze gelost werden, enz. Ik zag hoe de geloste planken soms op meer van 200 m vervoerd werden op karren getrokken door paarden, hoe nog vele kranen oude waterperskranen waren. Te Oostende gebeurde dat vervoer met tractoren over kleine afstanden; de kranen te Oostende waren weliswaar verouderd, maar werkten toch elektrisch. Praktisch alle schepen van de lijndiensten op Noord, West en Zuid Europa konden ook met gemak in Oostende binnen varen. Ik begon mij vragen te stellen : waarom hier wel en in Oostende niet ? Ik besloot dat daaraan iets moest gedaan worden.

1. Eerste contacten met de Handelskamer en met de West-Vlaamse Economische Raad (W.E.R.)

Ik was professor in de Hogere Zeevaartschool en dagelijks vertrouwd met de activiteiten van de Antwerpse haven, toen ik in 1951 vernam dat Fernand LEGAEY als algemeen-secretaris van de Handelskamer werd aangesteld, in opvolging van André DESWAEF van de firma DEWEERT. Hij was licentiaat in Economische Wetenschappen en licentiaat in Politieke en Diplomatieke Wetenschappen van de Universiteit van Leuven. Ik had sinds enkele jaren in de statistieken de lamentabele toestand van de scheepvaartbeweging in de haven van Oostende gezien en ik vond dat daaraan iets moest gedaan worden. Ik nam contact op met Fernand LEGAEY die ik mij nog herinnerde uit zijn colleegetijd, alhoewel hij enkele jaren jonger was dan ik. Sindsdien hielden wij regelmatig contact met elkaar, vooral als ik na enige tijd weer naar Oostende was komen wonen.

Zijn eerste opdracht was van de oude bestuursleden van de Handelskamer het vertrouwen te krijgen en hun belangstelling op te wekken voor de problemen van de handelshaven. Alle aandacht in de Handelskamer was toen gericht op de wederopbouw van de Kursaal, van het stadhuis, van de zeedijk, van het verwoeste stadscentrum

en op de verlenging van de autosnelweg van Jabbeke naar het centrum van Oostende. Voor de handelshavenproblemen werd Fernand LEGAEY toch wel goed gesteund door de toenmalige nieuwe voorzitter Jean DEHONDT.

Fernand LEGAEY kwam in zijn jaarverslagen op de Algemene Vergadering regelmatig terug op de problemen van de handelshaven. Dat hoofdstuk stelden we trouwens samen op. Het officieel tijdschrift van de Handelskamer was eerder mager van inhoud. Het kostte ons dan ook geen moeite om vanaf 1952 mijn artikels gepubliceerd te krijgen over de verscheidene problemen in verband met de handelshaven. In het speciaal nummer, uitgegeven in 1953, ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van de Handelskamer, heb ik alle grote problemen op een rij gezet : 1) de diepwaterkaai is nog niet uit te baten, 2) de sluis De Mey is te klein, 3) gebrek aan droogdokken te Oostende, 4) de uitrusting van de stadsdokken is verouderd en volkomen ontoereikend, 5) er is te weinig aandacht voor nieuwe trafieken, 6) het kanaal Slijkens-Plassendale is nog steeds geen industriedok.

Vanaf de oprichting van de W.E.R. onderhielden we regelmatig contacten met Guido DECLERCQ en Olivier VANNESTE om de industrievestigingen te bevorderen en zo de havenactiviteit te stimuleren. Regelmatig woonde ik de jaarlijkse algemene vergadering bij van de W.E.R. in het Provinciaal Gouvernement te Brugge. Die heren ondervonden weldra dat er vanwege het stadsbestuur van Oostende geen echte medewerking te verwachten was. Nooit heb ik het stadsbestuur op de algemene vergadering vertegenwoordigd gezien. Pas in de laatste jaren is daar verandering in gekomen.

In juni 1957 hebben we met O. VANNESTE de haveninstellingen bezocht. Op zijn verzoek heb ik in het boek "West-Vlaanderen" het hoofdstuk geschreven over "de zeehavens" van West-Vlaanderen. Het boek verscheen in 1958 met als eindredacteur Antoon VIAENE.

2. Het comité van de Handelshaven en het plan Bonnet

Ondertussen was in april 1957 in de schoot van de Handelskamer een comité opgericht met André DESWAEF als voorzitter. In drie bijeenkomsten somden we de grote knelpunten op en, met de zegen van de Raad van Beheer, konden we op 25 juni 1957 vergaderen met de Havencommissie van de stad, die voor de eerste maal sinds vele jaren bijeengeroepen werd, onder voorzitterschap van Jan PIERS, toen schepen van de haven. Vanwege de Handelskamer waren aanwezig : André DESWAEF, Fernand LEGAEY, L. VERSCHUEREN en ikzelf. Het comité van de Handelskamer was al, na rijp beraad en overleg met havenkapitein BECU, tot de conclusie gekomen dat de stad Oostende geen echte havenpolitiek kon voeren zolang het Zeewezen de plak zwaaide over de toegang tot de haven en in de voorhaven. Er werd daarom overwogen een nieuwe havengeul te maken naast de bestaande, met een rechtstreekse toegang naar nieuwe dokken op de spuikom. Tegelijk zouden ook de verbeteringen aan de bestaande haven bestudeerd worden.

De Havencommissie van de stad besliste daarover het advies in te winnen van ingenieur-hydrograaf L. BONNET. Als ere-inspecteur-generaal van Brugge en Wegen had hij zopas een studie gepubliceerd over "De bevaarbaarheid van de Schelde voor

zeeschepen met grote diepgang". Hij was ook bekend om zijn studie, die hij had uitgevoerd in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, op modellen van de havens van Zeebrugge en Oostende, in samenwerking met ingenieur LAMOEN.

Kort daarop, in juli 1957, vergaderenden R. BECU, L. VERSCHUEREN en ikzelf bij hoofdingenieur J. VERSCHAVE om de verbetering te bespreken aan de haventoeegang, aan de diepwaterkaai en aan de voorhaven.

Vervolgens was er nog in dezelfde maand een bijeenkomst met de beperkte havencommissie onder voorzitterschap van J. PIERS, in aanwezigheid van de heer VELTHOF, directeur van de vissershaven, en van de heer VAN CAUWENBERGH van de N.M.B.S. over de spoorwegtarieven. Kort daarop had op het kabinet van schepen PIERS een eerste contactvergadering plaats met L. BONNET, in aanwezigheid van R. BECU en ikzelf. Op dinsdag 8 augustus kwamen we opnieuw samen op het kabinet van schepen PIERS waar L. BONNET zijn zienswijze uiteenzette. Hij opteerde voor een nieuwe haventoeegang tussen het Militair Hospitaal en Bredene Duinen met een rechte doorsteek naar de spuikom en de vaart naar Plassendale.

Dat ontwerp vertoonde trouwens enige gelijkenis met het plan dat kapitein Emile VERSTRAETE in 1875 had ontworpen voor een nieuwe haven die hij "De Grondwet" had genoemd.

3. Verplaatsing oosterstaketsel en herbouwen diepwaterkaai

De Handelskamer besliste vanzelfsprekend eerst alle aandacht te besteden aan de verbetering van de bestaande haveninstellingen. In de voorhaven zorgde het Zeewezen zelf voor zijn eigen installaties maar zonder de minste visie op de toekomst. De enige verschepingsbrug die toen bestond had maar een laadvermogen van 12 ton. Het nieuw drijvend droogdok werd in 1958 in het Zeewezendok geslept achter de sluis.

De verplaatsing van het oosterstaketsel, nuttig voor de toegang van alle schepen, werd al sinds 1912 voorgesteld en ernstig overwogen sinds 1935. De resultaten van de studie van BONNET en LAMOEN waren voor de verplaatsing positief.

De Zeemacht had zich na de oorlog in Oostende gevestigd, maar eigenlijk was er voor haar in de haven geen plaats. Ofwel moest ze uitwijken naar Zeebrugge, waar toen een paar tientallen afgedankte Libertyschepen gemeerd lagen, ofwel moesten er nieuwe dokken gebouwd worden te Oostende, in de omgeving van de spuikom bijvoorbeeld. De diepwaterkaai in de voorhaven was de enige kaai die niet was hersteld van de oorlogsschade en eigenlijk nog nooit had beantwoord aan het doel waarvoor zij werd gebouwd. Daartoe moest die kaai volledig herbouwd worden om schepen te laten aanleggen die niet door de verouderde sluis De Mey konden passeren.

In de stadshandelsdokken werd gelukkig de meeste oorlogsschade aan de kaaien van het houtdok hersteld, dank zij de Oostendse minister van Openbare Werken Adolf VAN GLABBEKE. Doch veel moderniseringswerken moesten nog uitgevoerd worden : de toegangspoorten tot de hangaars waren te smal en te laag, de

meeste kranen dateerden van vóór W.O. I en waren hopeloos verouderd.

In januari 1959 stuurde de Handelskamer een uitgebreid verslag op aan de minister van Openbare Werken Omer VAN AUDENHOVE, die op 23 juni 1959 te Oostende op bezoek kwam, op verzoek van het Vlaams Economisch Verbond (V.E.V.) en van de Handelskamer. In een vergadering op het stadhuis werd opnieuw de klemtoon gelegd op de verbreding van de havengeul en op het herbouwen van de diepwaterkaai. Met de minister werd een wandeling gemaakt, eerst in de buurt van het Kaaistation, waar nog steeds een stuk kaaimuur moest gebouwd worden. Het schepencollege scheen daar veel belang aan te hechten. Hoofdingenieur-directeur VERSCHAVE gaf uitleg en de minister vroeg hem hoeveel dat zou kosten. Toen werd er naar de vissershaven gereden, maar ik kon het gezelschap doen stoppen aan de Voorhavenbrug, waar ik de minister kon wijzen op het herbouwen van de diepwaterkaai. De minister betoonde uitermate veel belangstelling voor die kaai en stelde heel wat vragen die door ingenieur VERSCHAVE en door mijzelf werden beantwoord, tot zichtbaar ongenoegen van de schepenen.

Kort nadien verklaarde de secretaris-generaal van Openbare Werken te Roeselare, op een vergadering ook belegd door het V.E.V. en de Handelskamer van Roeselare, dat de verplaatsing van het oosterstaketsel en het herbouwen van de diepwaterkaai zullen uitgevoerd worden en opgenomen in het ontwerp van Investeringswet neergelegd in de Senaat. Beloften zoals wij er nog vaak zullen horen !

4. Oprichting van de Commissie Haven en Industrie

De Handelskamer hield de zaken in 't oog en op de Algemene Statutaire vergadering van 22 april 1961 werd de "Commissie Haven en Industrie" opgericht, met als voorzitter L. VERSCHUEREN, directeur van de U.C.B. Ikzelf was de secretaris.

Een memorandum werd opgesteld aan het adres van de minister van Openbare Werken MERLOT over de meest dringende werken die aan de haven van Oostende moesten uitgevoerd worden ter gelegenheid van zijn bezoek op 22 augustus 1961. De minister deed weer veel beloften.

Op 24 augustus 1961 hield de Commissie Haven en Industrie haar eerste bijeenkomst en werd samengesteld met Julien BÉRARD, André DESWAEF, Fernand LEGAEY en Jan OLSEN als eerste leden. Er werden nog vier vergaderingen gehouden in datzelfde jaar 1961. Allerlei problemen werden besproken in verband met de kranen, de hangaars, de open terreinen, de spoorwegen, de industrieterreinen langs de vaart.

Voor het plaatsen van verkeersborden naar de haven ben ik op 29 augustus 1962, na een jaar onderhandelen, een ganse dag op stap geweest met de heer VANDENBOSSCHE, conducteur van Bruggen en Wegen. Die vriendelijke man begreep onze problemen en we bekwamen wat we gevraagd hadden. Het renovatieplan voor de haven ben ik gaan bespreken met havenkapitein BECU alvorens het aan het schepencollege over te maken. Een studie van de kostprijzen voor de invoer per spoor en overzee van Spaanse sinaasappelen werd

gemaakt en invoerders werden bezocht. Het bleek dat de mensen van Oostende niet geïnteresseerd waren.

Op het einde van 1961 werd door het schepencollege bekend gemaakt dat in 1962 het stuk kaaimuur aan het Zeestation ging herbouwd worden, dat er 100 miljoen voorzien werd in 1962 voor de verplaatsing van het oosterstaketsel (uitgevoerd in 1969-1972 gedeeltelijk) en 200 miljoen in 1964-1965 voor het herbouwen van de diepwaterkaai (gedeeltelijk uitgevoerd in 1970-1972) en voor het beginnen aan het nieuw visserijdok.

In de loop van 1962 hield de Commissie Haven en Industrie 9 vergaderingen. Mij werd gevraagd een artikel te schrijven over de haven van Oostende in een speciaal nummer van "De Nieuwe Gids". Ook de ontwerp-tekst van het boek uitgegeven door de W.E.R. over het arrondissement Oostende werd mij opgestuurd voor nazicht en, eventueel, aanvullingen en verbeteringen. Olivier VANNESTE werd uitgenodigd om op de Algemene Statutaire Vergadering op 6 mei 1962 het woord te voeren over "Industrialisering en Arbeidsmarkt in het arrondissement Oostende".

5. Havenproblemen worden één voor één aangepakt

In de loop van het jaar 1962 deden we navraag over oppervlakte en uitrusting van de industriegronden in de verschillende gemeenten van ons arrondissement. Oostende richtte, samen met de omliggende gemeenten Bredene, Zandvoorde, Oudenburg, Stene, Snaaskerke, Leffinge en Middelkerke, een intercommunale op.

Tot onze grote spijt moest de commissie in oktober 1962 vaststellen dat de Oostendse firma Snauwaert oregonhout uit Canada invoerde langs de haven van Brugge omdat de schepen te breed waren voor de sluis te Oostende. Ook de firma Deweert werd nadien met hetzelfde probleem geconfronteerd, maar verkoos Antwerpen boven Brugge. Naar aanleiding van de uitvoer van aardappelen deden we een onderzoek naar de loonkosten van de dokwerkers te Zeebrugge-Brugge en te Oostende. Te Oostende bestond er een Paritair Comité dat de betrekkingen regelde tussen patroons en dokwerkers. Bij navraag bij de Arbeidsinspectie te Brugge bleek er daar geen Paritair Comité te bestaan. Het loon te Brugge-Zeebrugge bedroeg toen 200 à 250 fr per dag, tegen 330 fr per dag te Oostende. Als er staking was te Antwerpen werden de schepen te Oostende geweigerd, maar Brugge-Zeebrugge ontving ze met open armen.

Op onze talrijke brieven aan het schepencollege over de modernisering van de stadshandelshaven kregen we eigenlijk niets anders dan teleurstellende antwoorden., als we al een antwoord kregen. We vroegen daarom een onderhoud aan met de schepen van de haven EDEBAU dat op 13 december 1962 doorging. Vanwege de Handelskamer waren aanwezig : de algemene voorzitter Jean DEHONDT, de algemene secretaris Fernand LEGAEY, de voorzitter van de Commissie Haven en Industrie L. VERSCHUEREN en ikzelf als secretaris.

In 1963 hield de Commissie in totaal twaalf vergaderingen. De heer L. VERSCHUEREN gaf zijn ontslag wegens beroepsbezigheden in januari en werd opgevolgd door André DESWAEF als voorlopig voorzitter. In mei werd hij opgevolgd door Alfred HAMERS, directeur van Freyman en Van Loo te Oostende, met wie ik bijzonder

graag heb samengewerkt. A. HAMERS was in december 1962 toegetreden als lid van de Commissie. In juni 1963 kwam ook Edwin BOVIT van de firma Dens-Ocean in de Commissie.

Van ingenieur VERSCHAVE werd vernomen dat de verbreding van de havengeul zou uitgevoerd worden. De eerste fase betrof de verplaatsing van het oosterstaketsel, reeds beslist in 1935, nu geraamd op 78 miljoen frank. De tweede fase behelsde het deel vanaf de Leopoldsluis tot aan de toegang tot de sluis van de vissershaven (de tweede fase werd ongeveer 20 jaar na de eerste uitgevoerd !). Een studie werd ondernomen van de trafiek met binnenschepen op de vaart Roeselare-Leie, te Ieper en te Diksmuide. Van Roeselare kregen we gedetailleerde cijfers van de aard van de goederen, maar de herkomst en de bestemming van de ladingen waren ze pas beginnen noteren op aanvraag van Antwerpen !

6. Townsend wil aanleggen te Oostende

Op 18 april 1963 kreeg de Handelskamer een aanvraag van Townsend om aan te leggen in de haven van Oostende. De stadshaven kon de schepen niet ontvangen omdat ze te breed waren en de directeur-generaal van het Zeewezen G. BERTRAND verklaarde mij langs de telefoon dat er nooit of nimmer een schip van Townsend in Oostende zal toegelaten worden. Het gevolg was dat de M.B.Z. door Townsend benaderd werd, hetgeen door Pierre VANDAMME in een vertrouwelijke mededeling werd bevestigd op 16 juli 1964. Er kwam verzet van het Ministerie van Verkeerswezen en van dat van Openbare Werken. Doch, het stadsbestuur van Brugge, de M.B.Z., de W.E.R., het W.E.S., de gouverneur, allen samen gingen daartegen in verzet. Kamervoorzitter en Bruggeling Achiel VAN ACKER nam de leiding van een werkgroep. Uiteindelijk werd beroep gedaan op het internationaal zeerecht en op 15 maart 1966 legde de "Free Enterprise II" in de sluis van Zeebrugge aan. Het was het begin van het einde van de Oostende-Dover lijn.

Aanvankelijk was het passagiersverkeer niet zeer druk, maar er werden van langsom meer vrachtwagens vervoerd. Onze laadbrug en onze schepen waren daarvoor niet gebouwd.

Op 19 juni 1963 kwam Professor R. JACOBS voor de Handelskamer spreken in de conferentiezaal van het stadhuis met als onderwerp : "Actuele Havenproblematiek en de positie van de haven van Oostende". Opnieuw werd een onderhoud gevraagd met het schepencollege dat eerst in juli zou doorgaan, maar uitgesteld werd door ziekte van de schepen van de haven EDEBAU. Uiteindelijk had het onderhoud plaats op 11 oktober en het was alleen schepen van de haven EDEBAU die laattijdig kwam opdagen. We zetten alle problemen op een rij. Zichtbaar luisterde hij maar met een half oor en tekende ondertussen allerlei brieven. Als de bespreking eigenlijk moest beginnen liet hij de zaak over aan kapitein BECU en vertrok.

7. De Nationale Havencommissie zonder de haven van Oostende

Het was ook in hetzelfde jaar 1963 dat de Commissie Haven en Industrie door de Antwerpse Scheepvaartvereniging op de hoogte werd gebracht van twee Koninklijke Besluiten die eerlang gingen verschijnen en inderdaad ook verschenen zijn.

Bij K.B. van 2 april 1963 werd de "Nationale Commissie ter Bevordering van de Havenbelangen" opgericht en bij K.B. van 24 april de "Directie van de Havenbelangen".

Die "Nationale Commissie" bestond uit 12 leden :

- 3 ambtenaren benoemd door de minister van Verkeerswezen uit de diensten Zeewezen - Vervoer - Algemene Diensten
- 2 ambtenaren benoemd door de minister van Openbare Werken
- 1 ambtenaar benoemd door de minister van Economische Zaken
- 1 " " " " " " Financiën
- 1 " " " " stad Antwerpen
- 1 " " " " " " Gent
- 1 afgevaardigde benoemd door de M.B.Z.
- 1 afgevaardigde benoemd door de N.V. Zeekanaal en haven van Brussel
- 1 afgevaardigde benoemd door de Autonome haven van Luik

12 in totaal.

De Antwerpse Scheepvaartvereniging vond het onbegrijpelijk dat de privé-sector in de Nationale Commissie niet vertegenwoordigd was en nodigde ons uit bij minister A. BERTRAND te protesteren. Wij begrepen de Antwerpse Scheepvaartvereniging, maar lieten haar weten dat wij nog meer ontgoocheld waren omdat de haven van Oostende er helemaal niet bij te pas kwam. De Handelskamer protesteerde bij minister A. BERTRAND over het negeren van Oostende en de Antwerpse Scheepvaartvereniging protesteerde eveneens en vroeg aan de minister dat onrecht te herstellen. Minister BERTRAND liet weten dat er in de voorafgaande besprekingen nooit over personenvervoer werd gehandeld en de haven van Oostende er dus niet bij te pas kwam. De minister wist blijkbaar niet dat er ook goederen in de haven van Oostende verhandeld werden.

We lieten het daarbij niet en bleven die onrechtvaardige behandeling aanklagen. Uiteindelijk gaf de minister toe dat havenkapitein BECU, voorlopig als toeschouwer, Oostende mocht vertegenwoordigen in de Nationale Commissie in afwachting van de publicatie van een nieuw Koninklijk Besluit. De minister wilde echter geen afgevaardigden van de privé-sector in de Nationale Commissie opnemen.

De Antwerpse Scheepvaartvereniging stuurde daarop aan op de stichting van een vereniging die de belangen van de privé-sector in de verschillende Belgische havens zou vertegenwoordigen en een gesprekspartner zou vormen voor de Nationale Commissie.

8. Oprichting van de Scheepvaartvereniging voor de Havens van Oostende en Nieuwpoort (SONI)

In Antwerpen bestonden naast de Antwerpse Scheepvaartvereniging nog andere beroepsverenigingen van stouwers, scheepsmakelaars, douaneagenten, expediteurs, enz. Ook in Gent en Brussel bestonden er beroepsverenigingen. Te Oostende moesten we dus een V.Z.W. stichten om te kunnen aansluiten bij de nieuw op te richten vereniging die voorlopig "Unie van de Belgische Zeehavens" (U.B.Z.) werd genoemd. Zo kwam te Oostende de V.Z.W. "Scheepvaartvereniging voor de havens van Oostende en Nieuwpoort"

(kortweg SONI) tot stand op vrijdag 20 november 1964. De statuten werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 10 december 1964. Als zodanig konden we lid worden van de V.Z.W. die te Antwerpen werd gesticht op 18 januari 1965 onder de definitieve benaming "Unie der maritieme belangen van de Belgische Zeehavens" (kort UNIMAR). Onze afgevaardigde was onze voorzitter A. HAMERS. Ongeacht het aantal aangesloten verenigingen per haven had elke haven 12 stemmen. In het begin van 1964 slaagde de Commissie Haven en Industrie erin een tweetalige folder in meerkleurendruk te ontwerpen en op ruime schaal te verspreiden om de haven van Oostende te promoten. In 1968 werd de folder geactualiseerd en er kwam een Franstalige uitgave bedoeld voor het Noorden van Frankrijk.

Op de Algemene Vergadering van de W.E.R. in het Provinciaal Hof te Brugge, op 7 maart 1964, stelde de voorzitter, gouverneur P. VAN OUTRYVE D'YDEWALLE, voor bij de aanvang eerst twee moties goed te keuren : een motie voor de uitrusting van de Westhoek, bestemd voor minister van Economische Zaken SPINOY, die algemeen aanvaard werd. De tweede motie had betrekking op de aanleg van de autosnelweg Jabbeke-Calais. Hier vroeg ik het woord en betoogde dat de aanleg van de snelweg niet zo dringend was, omdat het toerisme aan de Belgische kust daardoor niet zou bevoordeeld worden, en vroeg dat de algemene vergadering eerst een motie zou goedkeuren in verband met dringende werken uit te voeren aan de haven van Oostende. Ik gaf lezing van die motie en overhandigde de tekst aan de gouverneur-voorzitter. Er ontstond wat verwarring en volksvertegenwoordiger Dries CLAEYS nam mijn verdediging op.

Er werd beslist dat de Raad van Beheer in haar eerstvolgende vergadering de motie over de haven van Oostende zal preciseren en aan de minister van Openbare Werken zal overmaken, samen met de motie over Jabbeke-Calais.

Samen met een vriend, licentiaat in Economische Wetenschappen, ondernam ik in het voorjaar 1964 een driedaagse prospectietocht in het Zuiden van West-Vlaanderen. We bezochten in totaal 24 fabrieken en kwamen tot de vaststelling dat er zo ongetwijfeld iets te bereiken was voor de haven van Oostende. Met Edwin BOVIT van Dens-Ocean heb ik nadien nog enkele fabrieken bezocht. Tientallen Russische schepen met vlaslemen zijn in de jaren nadien te Oostende binnengelopen en vele ladingen vlasvezelplaten zijn vertrokken naar Engeland en Scandinavië.

Het was ook de tijd van de massale invoer van vee. Tienduizenden runderen en schapen werden ingevoerd uit Ierland en Engeland; Het ms. "David" liep in juli 1964 voor de honderdste maal onze haven binnen.

In de loop van 1964 hield de Commissie Haven en Industrie 10 vergaderingen en, door de stichting van SONI in november, werd beslist dat de vergaderingen van de commissie en van de Scheepvaartvereniging zouden samenvallen omdat het toch over dezelfde personen ging. In april 1964 volgde schepen VAN DEN KIEBOOM schepen EDEBAU op die overleden was. Stilaan toonde hij wat meer belangstelling voor de haven en onder zijn beleid werden belangrijke moderniseringswerken inzake kranen, hangaars en wegenis uitgevoerd.

(wordt vervolgd)