

**DEERTIG JAAR INZET VAN DE HANDELSKAMER VOOR DE OOSTENDSE
HAVEN
1955-1985**

(SLOT)

door Raymond VANCRAEYNEST

9. Waar begint en waar eindigt het havengebied van Oostende ?

Andere problemen die in 1964 en volgende jaren werden aangesneden hadden betrekking op de uitgestrektheid van het havengebied van Oostende. Sedert jaar en dag heerste hier de grootste chaos. De stad is bevoegd in het stukje stadshaven begrepen tussen het benedenhoofd van de sluis De Mey en de benedenstuwbrug van het sasdok. Als een schip moet laden of lossen bijvoorbeeld aan de stellingen van de scheikundige fabriek te Zandvoorde, dan moet het eerst met de zegen van het Zeewezen de haven mogen binnenvaren. Dan moet het schip gans de stadshaven doorvaren en komt voorbij de benedenstuwbrug in de Staatswateren onder de bevoegdheid van het ministerie van Openbare Werken. Vijf bruggen moeten gedraaid worden. De beide oevers van de vaart behoorden toen nog tot het grondgebied van 3 verschillende gemeenten : Oostende, Zandvoorde en Bredene.

De omschrijving van het havengebied door het Paritair Comité - d.w.z. het gebied binnen hetwelk men dokwerkers moet gebruiken - strekt zich uit vanaf de havenhoofden tot aan de brug van Plassendale. De Douanezone van de haven gaat echter niet verder dan de benedenstuwbrug van het sasdok. Het schip aan de scheikundige fabriek moet dus dokwerkers gebruiken, maar bovendien moet er bijkomend betaald worden voor de douane omdat het buiten de zone is. We hebben hiertegen geprotesteerd bij de minister van Financiën, toen DEQUAE. Hij antwoordde dat er te Antwerpen ook moest betaald worden voor de schepen die laadden of losten te Hemiksem !! We hebben hem geantwoord dat die vergelijking niet opging ! Hemiksem ligt op de Schelde een 15 km stroomopwaarts van Antwerpen en de schepen die daar aanleggen hebben met de haven van Antwerpen niets te zien. Te Oostende daarentegen moeten de schepen door de stadshaven varen en leggen slechts 2 km verder aan.

Nog een anomalie in de havenstatistieken van de stad is dat de beweging van de zeeschepen en van de binnenvaartuigen niet op hetzelfde gebied betrekking hebben. Zeeschepen die lossen of laden op de vaart worden in de statistieken van de stad opgenomen omdat ze door de stadshaven zijn gevaren. Binnenvaartuigen echter die laden of lossen op de vaart zijn langs Plassendale gepasseerd en worden niet opgenomen in de statistieken van de stad. Om een vergelijkbaar beeld te krijgen met de andere havens heeft de Commissie Haven en Industrie bekomen van het Ministerie van Openbare Werken dat de maandelijkse statistieken van de beweging van de binnenvaartuigen aan de brug van Plassendale ons door de sluismeester werden overgemaakt. Zo was het mogelijk een volledige studie te maken van de binnenvaart over gans het jaar 1964 en de volgende jaren tot en met 1968. In november werd de toezending stop gezet maar we beschikten ondertussen over voldoende inlichtingen.

10. Tienjarenplan Haven Oostende gevraagd door de Nationale Havencommissie

In het jaar 1965 hield de SONI (Scheepvaartvereniging voor de Havens van Oostende en Nieuwpoort) 11 vergaderingen. We hadden twee bijeenkomsten met schepen VAN DEN KIEBOOM. Directeur-generaal van het Zeewezen G. BERTRAND, voorzitter van de

Nationale Havencommissie, vroeg aan de pas gestichte vereniging UNIMAR (Unie der maritieme belangen van de Belgische Zeehavens) in januari 1965, dat elke haven een tienjarenplan zou opstellen. UNIMAR nodigde de SONI uit dat te doen voor de haven van Oostende, liefst in gemeen overleg met de afgevaardigde van de stad in de Nationale Commissie, havenkapitein BECU.

Het bleek dat UNIMAR te Antwerpen volledig op de hoogte was gesteld van de werking van de Nationale Commissie door de Antwerpse afgevaardigden in die Commissie, maar wij waren volledig in de onwetendheid gelaten door de vertegenwoordiger van de stad in die Commissie.

De SONI belastte mij een Tienjarenplan voor de stadshaven op te maken. Op 28 september werd dat plan in de SONI besproken en werd beslist een onderhoud te vragen met schepen VAN DEN KIEBOOM om ons plan in overeenstemming te brengen met het plan van de stad. Dat onderhoud ging door op 29 oktober 1965. Kapitein BECU zette zijn plan uiteen en het bleek dat ons plan grotendeels met dat van de stad overeenstemde. Nopens de Staatshaven kon kapitein BECU niets naar voren brengen omdat hij onwetend was over de plannen van het Zeewezen.

De SONI besprak in oktober het Tienjarenplan dat ik opgemaakt had voor de Staatshaven en er werd beslist aan het Zeewezen te vragen naar zijn plannen in verband met de haven van Oostende.

11. Witboek over de haven van Oostende op het ministerie aangeboden

Ondertussen was er weer een nieuwe minister van Openbare Werken die de heer BOHY had opgevolgd, nl. de heer Jos DE SAEGER. Op 8 november 1965 kwam hij naar Oostende. Het resultaat was eerder pover : de aangevraagde havenwerken werden opgenomen in een programma van vijf jaar, waarvan de eerste schijf in 1967 zou uitgevoerd worden.

In de maand na het bezoek besliste de SONI een Witboek uit te geven over de haven van Oostende. De tekst werd door mij opgesteld en ter bespreking voorgelegd aan de SONI. De tekst werd in het frans vertaald en het gedrukte boek werd op 1 juni 1966 aan de leden voorgelegd. Op 24 juni 1966 om 10 uur werd het door de delegatie van de Handelskamer, bestaande uit de algemene voorzitter van de SONI, Alfred HAMERS en mijzelf, aan de heer ingenieur A. BOEREBOOM, kabinetchef van minister DE SAEGER, aangeboden.

12. Oprichting van de Studiecommissie Tienjarenplan Haven Oostende.

Tijdens het opstellen van het Witboek had de SONI zelf het initiatief genomen een uitgebreide studiecommissie op te richten met afgevaardigden van de stad, van het ministerie van Openbare Werken, zowel van de Dienst van de Kust als van de Dienst van de Wegen, van het ministerie van Landsverdediging, van het ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen. De respons op die oproep door de verschillende ministeries kwam opvallend vlug. De hoogste ambtenaren werden afgevaardigd : hoofdingenieur-directeur VERSCHAVE van de Dienst van de Kust, hoofdingenieur-directeur DE PAEPE van de Dienst van de Wegen, kapitein ter zee DE GREEF van de Generale Staf, kapitein ter zee VAN DYCK van de Operationele Groepering van de Zeemacht, ingenieur P. MUYLDERMANS, bestuursdirecteur van de Zeegroep van de Kust, A. BURAS, bestuursdirecteur bij het Hoofdbestuur van het Zeewezen. De stad duidde als vertegenwoordiger aan : Jan PIERS, John

LAUWEREINS, Raymond MIROIR, Joseph VAN DEN KIEBOOM, Dries CLAEYS en René BECU, havenkapitein.

De SONI duidde mij, in vergadering van 24 maart 1966 aan als voorzitter van die studiecmissie. Vertegenwoordigers van de SONI waren Alfred HAMERS, Julien BÉRARD en Fernand LEGAEY.

De eerste zitting van de Studiecmissie Tienjarenplan greep plaats op 14 april 1966. Het eerste probleem dat ik op de dagorde plaatste was de verbinding van de carferrykaai met de pakketbotenkaai, een dringende vraag van het Zeewezen, waardoor het bestaan van de oude handelsdokken in vraag werd gesteld. De stad was daarop vertegenwoordigd door J. LAUWEREINS, waarnemend burgemeester, en havenkapitein BECU. Wn. burgemeester LAUWEREINS verklaarde dat het probleem nog in het schepencollege en in de gemeenteraad moest besproken worden, maar verzette zich toch in niet mis te verstane woorden tegen die verbinding. Openbare Werken verzette zich tegen de bouw van een nieuwe sluis tussen de handelsdokken en het Montgomerydok omdat die investering te hoog werd geacht. Het stadsbestuur werd gevraagd de knoop door te hakken.

Onmiddellijk daarop lanceerde "De Zeewacht" een perscampagne tegen de studiecmissie omdat ze zagezegd de oude handelsdokken wilde dempen. Dat was niet het geval. De studiecmissie had alleen de diverse mogelijkheden bekeken om aan de problemen een oplossing te geven. De stad moest alleen maar laten weten dat ze niet akkoord was en een andere oplossing voor de problemen aanbrengen. Blijkbaar was er een lek ontstaan en ik wees per brief alle leden op hun plicht tot de meest strikte geheimhouding. Ik kreeg hierop van verscheiden leden, zowel mondeling als schriftelijk, felicitaties voor de objectiviteit waarmee ik de problemen had benaderd. Het was onze opdracht niet een polemiek met "De Zeewacht" te beginnen.

De tweede zitting van de studiecmissie greep plaats op 17 november 1966. De stad was vertegenwoordigd door schepen J. VAN DEN KIEBOOM en havenkapitein Raf. GHYS, die sinds 1 november de heer BECU had vervangen die met pensioen was gegaan.

Het probleem van de verbinding van de carferrykaai met de pakketbotenkaai werd weer aangesneden. Er moest absoluut een oplossing gevonden worden. De stad wilde de dokken als jachthaven behouden, Openbare Werken wilde geen nieuwe sluis bouwen. Besloten werd dat de heren MUYLDERMANS en GHYS zouden bestuderen hoe een beweegbare brug over de toegangseul tot de oude dokken kon gelegd worden. Het probleem waaraan de tweede zitting werd gewijd was het plaatsgebrek in de voorhaven van Oostende. Aan het Zeewezen en aan de Zeemacht werd gevraagd een prognose te maken van de nodige meters aanlegkaaien, rekening houdend met de evolutie van de vloot tot in 1975. Het Zeewezen verzette zich tegen het plan uit het Witboek het Zeewezendok als een tijdok in te richten voor de Zeemacht en de werkhuisen van het Zeewezen naar de spuikom te verplaatsen achter een nieuwe zeesluis, die voor alle nieuwe bredere carferries zou toegankelijk zijn.

In de derde zitting van de studiecmissie, gehouden op 15 december 1966, verklaarde het Zeewezen onmiddellijk over één en tegen 1975 zeker over nog twee bijkomende aanlegposten te moeten beschikken. De eerste werd gevonden aan de kop van de te herbouwen diepwaterkaai, achter de Zeevaartschool. Dat kon slechts een voorlopige oplossing zijn aangezien de diepwaterkaai moest herbouwd worden. Twee en zelfs meer andere konden gevonden worden door de kalfaterbank op te ruimen en daar twee of zelfs meer vingerpielen te bouwen. De Zeemacht had te Oostende veel gebrek aan plaats en had in de prognose voor

1975 reeds rekening gehouden met een gedeeltelijke verplaatsing naar Zeebrugge. De Zeemacht had liever te Oostende gebleven als het maar enigszins mogelijk was. De Zeemacht zou in Oostende tegen 1975 over 1.000 meter kaaimuur moeten kunnen beschikken, met daarbij 400 meter met een diepte van 7 meter, waarvoor echter al in Zeebrugge een uitbreiding was aangevraagd.

De stijgende trafiek in de handelshaven in deze jaren en de bijkomende stijging die verwacht werd door de toetreding van Engeland tot de Euromarkt, deed ons voor 1975 voorzien in een tekort van 3,5 km kaaimuur, 32 kranen en 40.000 m² loodsen. Dat was natuurlijk alleen te vinden in de spuikom waarvoor een nieuwe zeesluis nodig was.

Op 12 januari 1967 werd de vierde zitting van de studiecmissie Tienjarenplan gehouden. Vanwege de stad Oostende was alleen havenkapitein GHYS aanwezig. Op die bijeenkomst werd een plan voor een nieuw Zeemachtdok voorgelegd ontworpen door kapitein GHYS en mijzelf. Een tijdok zou gemaakt worden met toegang aan de oude Leopoldsluis, en dat de terreinen zou in beslag nemen van de Halve Maan tot tegen het Fort Napoleon, terreinen die al door de Zeemacht gebruikt werden. Dat dok zou 1.150 meter kaaimuren hebben met een inwendige nuttige zwaaiplaats van 120 meter diameter. Door de bouw van twee vingerpielen op het einde zou er nog 300 meter kaailengte bijkomen. Al de kaaien zouden gebouwd worden om een minimumdiepte van 7 meter bij laagtij te waarborgen.

Havenkapitein GHYS legde het plan voor van een nieuwe zeesluis voor de handelshaven in de spuikom waarin 2.800 meter kaailengte voorzien werd. Juist achter de nieuwe sluis werd een verbinding voorzien met de vaart.

R. GHYS en ikzelf hebben dan samen een tekst van 31 bladzijden bijeengeschreven die een samenvatting was van het globaal plan voor de haven van Oostende en dat moest ingediend worden in de Nationale Commissie ter Bevordering van de Havenbelangen. R. GHYS zou daar voortaan de belangen van gans de haven van Oostende verdedigen, zich houdend aan de goedgekeurde teksten door de betrokken diensten. Bovenvermelde tekst werd beschouwd als een voorlopig en gedeeltelijk eindrapport van de studiecmissie.

Op 5 juni 1967 had de vijfde zitting plaats van de studiecmissie waarop het eindrapport over de Oostendse havenproblemen werd aangenomen. De heer GHYS pleitte voor de uitgave van een brochure waarin alle onderdelen van de haven zouden aan bod komen.

De zesde zitting van 12 juni 1967 werd hoofdzakelijk gewijd aan de voorstellen, suggesties, financiering, enz. van de brochure over de haven van Oostende. Het was de laatste zitting van de studiecmissie Tienjarenplan. Om diverse redenen was die uitgave een moeilijke bevalling waardoor ze slechts in 1970 het licht zag.

13. De modernisering van de haven schiet in gang

De afkeuring door de minister van Tewerkstelling en Arbeid van 7 oude havenkranen was de aanleiding dat de stad eindelijk op 10 juni 1967 een aanvraag tot principiële toekenning van 65 % staatstoelage indiende bij de minister van Openbare Werken om gans het kranenpark in de haven te vernieuwen.

Wat is er terechtgekomen van de voorstellen gedaan door de Commissie Haven en Industrie en door de Studiecmissie Tienjarenplan Haven Oostende ? In 1967-68 werd het dak van

hangaar 6 vernieuwd, werd hangaar 4 gebouwd, werd de piergeleider van de sluis De Mey herbouwd, werd de tweede De Meybrug geëlektrificeerd.

Het is spijtig dat mijn vriend Fernand LEGAEY de evolutie niet meer mocht beleven. Hij stierf te Oostende op 8 september 1968, slechts 43 jaar oud.

In 1968-69 werden nieuwe kraansporen aangelegd, nu ook op beide oevers van het houtdok. In de hoek van het houtdok werd een helling gebouwd voor roll-off roll-on. In de loop van 1967 werden 7 nieuwe kranen opgesteld. In februari 1969 werd begonnen met de verplaatsing van het oosterstaketsel. De voltooiing gebeurde in de loop van 1972. De tweede aanlegpost voor carferries werd in het voorjaar 1971 in gebruik genomen.

Het herbouwen van de diepwaterkaai werd aangevat op 1 maart 1970. Het werk werd voltooid in 1972.

Op 20 mei 1970 werden de terreinen langs de vaart erkend als van nationaal belang. Op 3 oktober 1970 werd door minister-staatssecretaris VLERICK de eerste steen gelegd van twee nieuwe fabrieken : een fabriek van ftaalzuur en ftalaten op de gronden van de U.C.B., en een fabriek van houtvezelplaten van de N.V. Ostende Board. Bij K.B. van 30 juni 1970 annexeerde Oostende de gemeenten Zandvoorde en Stene en delen van Bredene, Snaaskerke, Leffinge en Middelkerke. Twee minder verheugende gebeurtenissen waren de stillegging van de lijndienst Oostende-Tilbury door de firma Cockerill op 1 juli 1970 en de verkoop van de "Julien Deweert" in augustus, het enig koopvaardijschip met Oostende als thuishaven.

In 1972 werden nog twee nieuwe kranen van 32 ton opgesteld langs het vlotdok en werden de terreinen geëffend tussen de hangaars en de spoorweg. De drie kranen van de oude diepwaterkaai werden naar de oostkaai van het houtdok verplaatst.

De stad had ondertussen de toezegging van de betrokken ministers bekomen dat er een nieuwe verbinding zou gebouwd worden tussen de Mercatordokken (oude handelsdokken) en het Montgomerydok. De werken begonnen na het seizoen 1971 om te eindigen in 1973. Eigenlijk was dat de gedeeltelijke uitvoering van de conventie van 1912 tussen de stad en de Staat.

Vanaf 1971 verminderde de activiteit van de Commissie Haven en Industrie omdat de meeste havenwerken een gunstige evolutie kenden. De toenmalige voorzitter van de Handelskamer DE LA KETHULE, directeur van de U.C.B. verlangde dat de Commissie ieder maand zou vergaderen. Vergaderen om te vergaderen was teveel gevraagd. Op 22 januari 1973 kwam hij in de commissie de verschillende fazen toelichten van de uitdieping en de verbreding van het kanaalpand Slijkens-Plassendale en van het uitgraven van een zwaaiikom. De eerste fase was op dat ogenblik in uitvoering. De fazen 2 tot 4, die voor de jaren 1972-1978 waren gepland, werden zelfs tot op heden niet uitgevoerd. Als voorzitter van de Commissie Zeehaven, Industrie en Visserij fungeerde nu de heer E. VAN SCHAFTINGHEN, toenmalige directeur van de EBES-centrale te Slijkens en als secretaris Jan LEGAEY, de broer van Fernand.

De stad Oostende, die in haar plan van 31 augustus 1971 een nieuw dokcomplex in de spuikom had voorzien, kwam nu op 28 augustus 1973 met een ander plan voor de dag, waarbij een dok werd voorzien op het kanaal, op het voormalig grondgebied van Bredene.

De vroegere voorzitter van de Handelskamer Jean DEHONDT overleed op 3 augustus 1974 waardoor we nog één van de grote promotoren van de handelshaven verloren.

Op 28 oktober 1974 werd Marc DUBOIS van de R.M.T. de nieuwe voorzitter van de Commissie Zeehaven, Industrie en Visserij. VAN SCHAFTINGHEN werd de nieuwe secretaris, maar de commissie bestond omzeggens alleen op papier.

Op 21 oktober 1976 werd ik aangesteld als voorzitter van de Commissie met eenparigheid van stemmen. VAN SCHAFTINGHEN werd mijn secretaris. Algemeen voorzitter DE LA KETHULLE had een bijzondere ongunstige inval een beslissing te nemen over havenkwesities zonder de Commissie te raadplegen. Hij richtte namelijk een avond in, in het Feestpaleis, op 10 februari 1977 met als spreker Fernand TRAEN, voorzitter van de M.B.Z., met een filmvoorstelling over Zeebrugge en een panelgesprek met moderator Norbert VANHOVE van de W.E.R.-W.E.S. Als voorzitter riep ik dadelijk de Commissie samen. Ook algemeen voorzitter DE LA KETHULLE was aanwezig op die bijeenkomst. De reactie van de Havencommissie tegen DE LA KETHULLE was buitengewoon scherp en afkeurend. Nodigt Antwerpen soms Rotterdam uit om in Antwerpen reclame te komen maken ? Heeft de commissie Toerisme al Knokke uitgenodigd om hier in Oostende reclame voor Knokke te komen maken ?

De geplande avond over Zeebrugge ging door. Zoals te verwachten was kwam schepen DUMAREY er uit als het klein broertje van TRAEN. De heer Ph. VAN DEN BORRE weidde ellenlang uit over het raamcontract voor de uitbouw van Zeebrugge waar niemand om had gevraagd. De nieuwe start van de commissie onder mijn voorzitterschap was door de gebeurtenissen zelf definitief geknakt.

Misschien begrijpt U nu beter hoe het Masterplan in 1988 is tot stand gekomen.

STO(R)CK-SHOTS IN OOSTENDE

Biografische gegevens van Henri Storck (1907-1931) (slot)

door Pat VANSLAMBROUCK

De toegewijde dr. DEKNOP - vriend van het huis, van zijn tante Blanche HERTOGE en intimus van de Oostendse schilders (ENSOR, SPILLIAERT, PERMEKE) en de Latemse schilders (Gust DE SMET, Frits VANDENBERGHE) - ontfermt zich als vaderlijke vriend over hem en wordt zijn raadgever. Aan STORCK geeft hij zijn liefde voor de mens en de natuur door. Diezelfde DEKNOP bezorgt hem zijn geestelijke, filosofische en literaire opvoeding. De liefde voor de letteren is STORCK niet vreemd : boven alle anderen verkiest hij Max JACOB (hij bezit al zijn boeken), maar hij houdt ook van Blaise CENDRARS, APOLINAIRE, Pierre MC ORLAN, Paul ELUARD, ARAGON, BRETON (van wie hij het manifest van het surrealisme uit 1924 leest). Tyl Uilenspiegel van Charles DECOSTER boeit hem uitermate, en het boek wordt zoveel als een naslagwerk voor hem. Dr. DEKNOP stelt hem ook voor aan 2 dichters : Henri VANDEPUTTE en Jean TEUGELS. De eerste is artistiek directeur van het Casino, dichter en uitgever van "Le Carillon" (12.1923-2.1925). Door bemiddeling van VANDEPUTTE, een antikomformist met een sterk onafhankelijke geest, pleegt Henri STORCK artikels over ENSOR en SPILLIAERT in Le Carillon. VANDEPUTTE is te Parijs bevriendt met CENDRARS en JACOT. De twee, Jean TEUGELS is vrederechter te Veurne en dichter in zijn vrije tijd. Alle 4 maken ze deel uit van de redactie van het tijdschrift *Tribord* dat een non-conformistische, eclectische, verdraagzaam en libertijns blad wil zijn. Er verschijnen 8 nrs. Vermits vele medewerkers naar de linkerzijde overhellen,