

Jan Strubbe*

DE ONTWIKKELING VAN DE BELGISCHE ZEEHAVENS: EEN GROEI NAAR DE ZEE

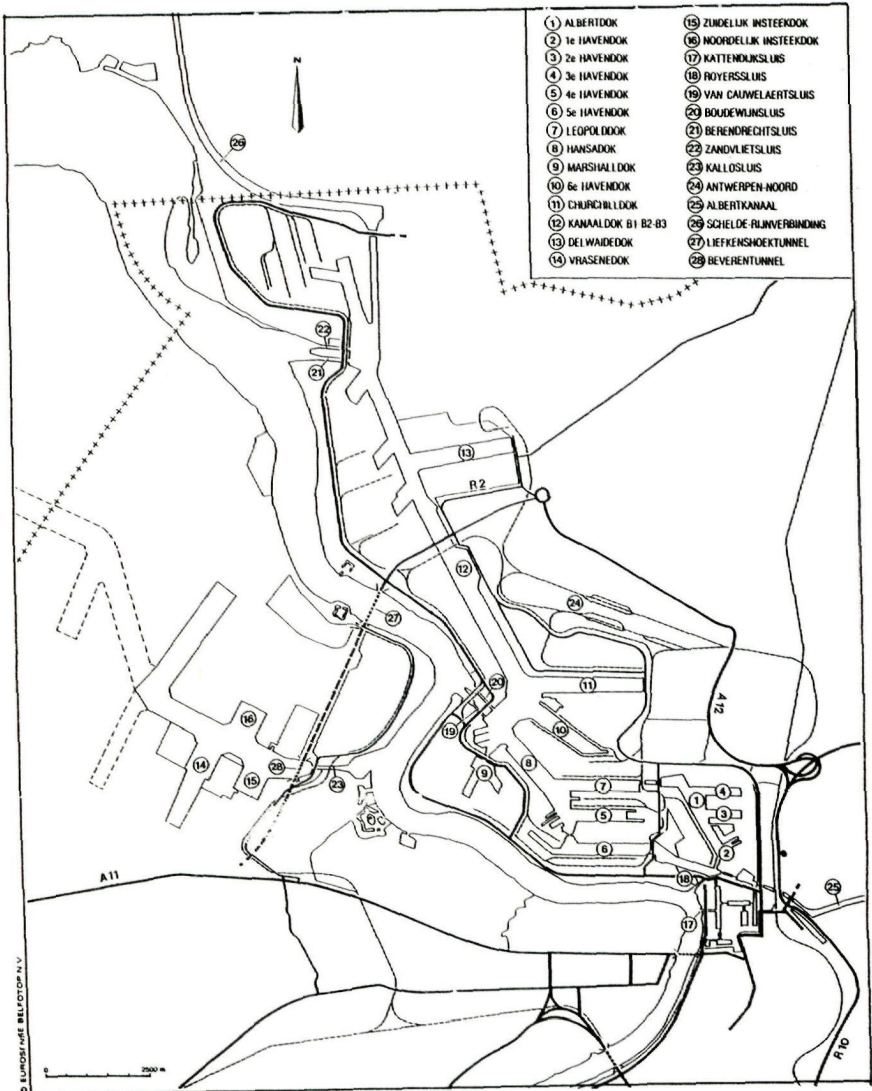
De Belgische zeehavens zijn allerminst te beschouwen als een mild geschenk van de natuur. De gunstige ligging nabij de industriële zwaartepunten in Noord-West-Europa was ongetwijfeld een belangrijk voordeel voor een snelle verbinding met het achterland. Maar de verbinding met de zee, nochtans essentieel voor een haven, is steeds een probleem van de eerste orde geweest. In dit artikel zal de bloei van de Belgische zeehavens sinds 1795 worden besproken. Het overzicht wordt beperkt tot de havens Antwerpen, Gent en Brugge (Zeebrugge).**

Gedurende meer dan twee eeuwen waren de Zuidnederlandse havens afgesneden van hun natuurlijke maritieme toegangsweg. Aanvankelijk vertoonden de Zuidnederlandse havens nog voldoende levenskracht om spontaan te reageren; eensgezind richtten zij hun blik op de haven van Oostende, die aan de kust gelegen was en aldus de enige poort werd naar de zee. Pas door het Verdrag van Den Haag (1795) kwamen de Schelde en de Sassevaart, die Gent verbond met een zeearm van de Westerschelde, weer open voor de scheepvaart. De Belgische zeehavens kenden een nieuwe bloei nadat in 1839 de vrijheid van scheepvaart op de Westerschelde en op het kanaal van Gent naar Terneuzen internationaal werd gegarandeerd.

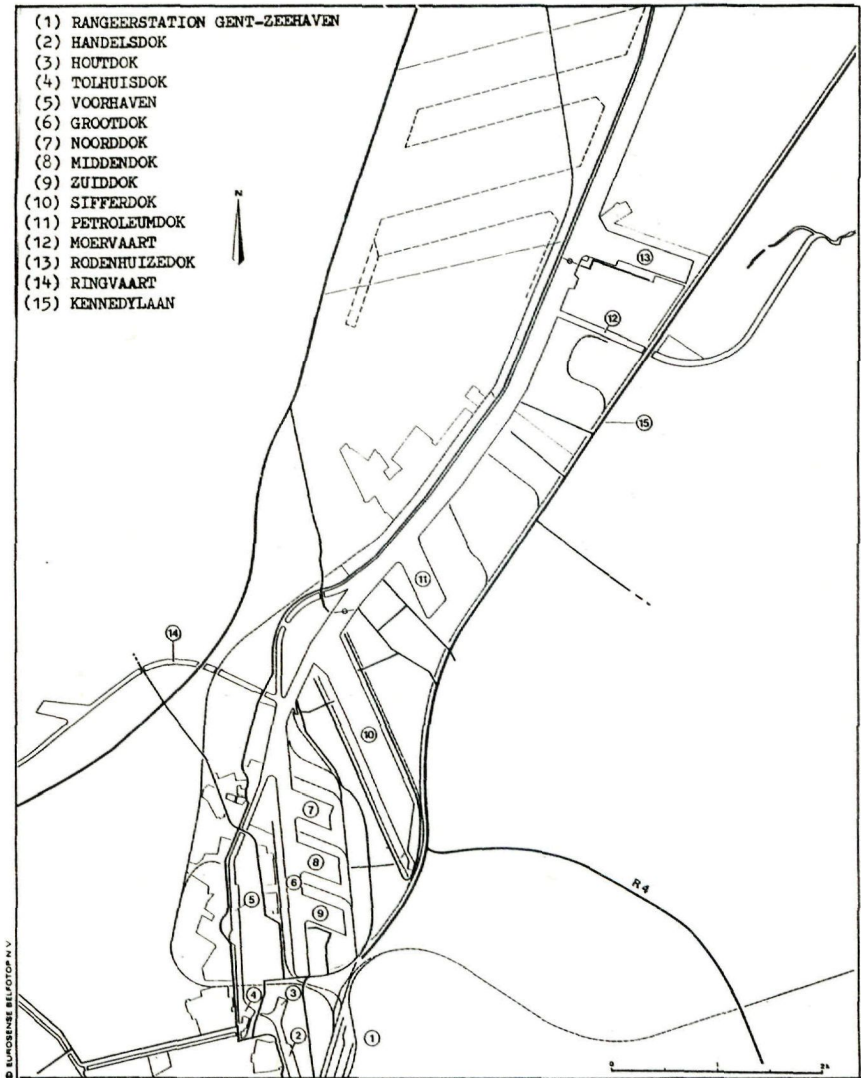
De nieuwe bloei kende drie grote uitbreidingsfasen. Tijdens de eerste fase (1795-1875) vond de havenaanleg plaats ten behoeve van de zeilboten. Deze havengedeelten hadden dan ook erg bescheiden afmetingen. De tweede fase (1875-1940) verliep in functie van de stoomvaart. De afmetingen van de haveninfrastructuur namen snel toe en de havenoppervlakten werden groter. De derde uitbreidingsfase veranderde het uitzicht van de havens op een ingrijpende wijze. Aan drie grote uitdagingen moest het hoofd worden geboden: de voortdurend stijgende afmetingen van de zeeschepen, de industrialisering van de havens en de opkomst van nieuwe vervoerstechnieken.

* Bestuur der Waterwegen (Ministerie van Openbare Werken), Brussel.

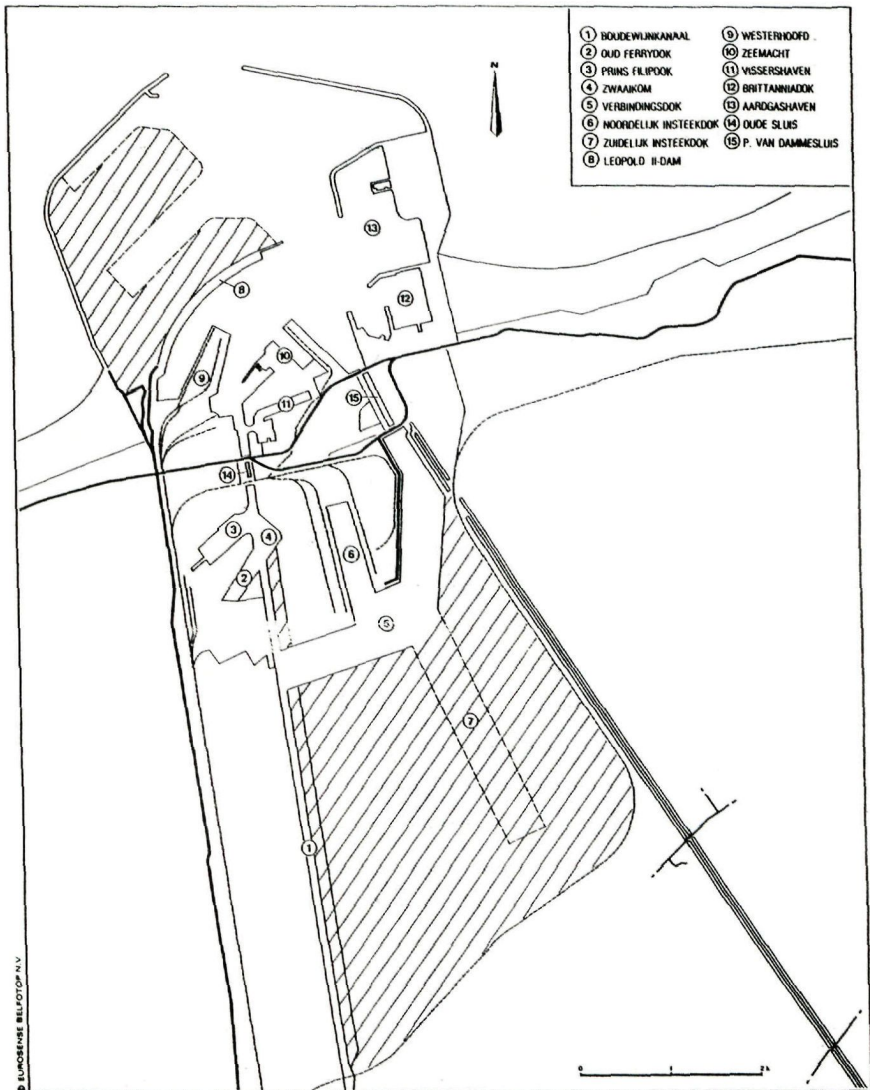
**Meer informatie vindt men in J. Strubbe, *De Belgische Zeehavens, erfgoed voor morgen* (Tielt, 1988).



Afb. 1 De haven van Antwerpen.



Afb. 2 De haven van Gent.



Afb. 3 De haven van Zeebrugge.

De eerste uitbreidingsfase (1795-1875)

De voornaamste initiatieven voor de wederopbouw van België kwamen van Napoleon: hij gaf het startsein tot de bouw van dokken voorzien van sluizen in de Antwerpse haven; hij had bovendien erg ambitieuze plannen voor Gent en Brugge. Tijdens de kortstondige vereniging tussen de Zuidelijke en Noordelijke Nederlanden van 1815 tot 1830 nam ook Koning Willem I belangrijke initiatieven: hij werkte het eerste besliste dokkencomplex te Antwerpen af en startte met de uitbouw van de haven van Gent met als spectaculair onderdeel de aanleg van het Zeekanaal van Gent en Terneuzen. In 1829 werd bovendien gestart met het uitdiepen van het kanaal van Brussel naar Willebroek.

Na de onafhankelijkheid van België in 1830 had het jonge land wellicht andere prioriteiten dan de havenuitbouw. Er werden weinig initiatieven genomen. In feite moesten de Belgische zeehavens wachten tot Leopold II in 1865 Koning van België werd, vooraleer nieuwe grootschalige investeringen opnieuw mogelijk werden.

De haven van Antwerpen begon reeds aan zijn nieuwe start, toen in 1795 de Schelde na meer dan 200 jaar heropend werd voor de scheepvaart. Tijdens zijn bezoek aan Antwerpen in 1803 besliste Napoleon dat de haven moest worden uitgebouwd om als mogelijke basis voor zijn oorlogsvloot te dienen. Antwerpen moest een pistool worden, gericht op het hart van Engeland. Zijn belangrijkste beslissing betrof de bouw van dokken, die door sluizen gescheiden werden van het tijregime van de rivier. Aldus kon in de dokken het waterpeil constant gehouden worden, wat het lossen en laden van goederen vergemakkelijkte. De bouw van de Bonapartesluis (1811) was een belangrijke fase in de evolutie van de haven van Antwerpen. Een eerste dokkencomplex ontstond, bestaande uit het Bonapartedok en het Willemdok. Van toen af verloren de havenactiviteiten langs de rivier steeds meer aan belang, ten voordele van deze in het besliste dokkencomplex. In 1860 kwam een tweede dokkencomplex in gebruik dat volledig gescheiden was van het eerste: het Kattendijkdok (1860) en het Houtdok (1864), dat bereikbaar was via de Kattendijksluis. Beide dokkencomplexen werden met elkaar verbonden door een Verbindingsdok, dat in 1869 werd ingehuldigd. Deze verbinding vormde de aanzet tot de aanleg van een reeks kleinere dokken (Kempisch Dok, Asiadok).

De vrijmaking van de scheepvaart op de Schelde deed Gent weer uitkijken naar de Westerschelde. Napoleon koesterde reeds het plan de oude aangeslijkte verbinding van Gent met de Westerschelde via de Sassevaart te herstellen, maar kon deze opzet wegens tijdsgebrek niet uitvoeren. Tijdens de kortstondige vereniging tussen de Zuidelijke en Noordelijke Nederlanden stemde Willem I in met het herstel van de aangeslijkte Sassevaart en een

verlenging van deze vaart tot Terneuzen. In 1825 werd beslist met de werken een aanvang te nemen en reeds twee jaar later kon het kanaal voor de zeescheepvaart opengesteld worden.

Aanvankelijk vonden de havenactiviteiten nog in de binnenstad plaats. De Stad Gent begon onmiddellijk met de uitbouw van zijn haven. Toen in 1828 (één jaar na de openstelling van het kanaal Gent-Terneuzen) het Handelsdok in dienst genomen werd, verplaatste de havenactiviteit zich definitief van het centrum naar het noordelijk gedeelte van de stad. Lange tijd was het Handelsdok de voornaamste aanlegplaats voor zeeschepen in de Gentse haven.

Het opstarten van de haven van Brugge verliep bijzonder moeilijk. De vroegere verbinding tussen Brugge en zijn voorhaven was verzand en voor meer dan de helft veranderd in bouwland. Een nieuw kanaal van Brugge naar Sluis werd aangelegd van 1811 tot 1818. Er bestonden plannen om het kanaal te verlengen tot Breskens, maar in 1830 kwam de monding van het kanaal weer op buitenlands grondgebied te liggen. Brugge gaf de strijd op en wachtte nieuwe kansen af, die Zeebrugge slechts op het einde van de eeuw zou bieden.

De tweede uitbreidingsfase (1875-1940)

De tweede fase was noodzakelijk door de opkomst van de stoomboten: reeds in 1872 overtrof het aantal stoomschepen het aantal zeilschepen in Antwerpen. In Gent was dit twee jaar later het geval. De opkomst van de stoomvaart reduceerde de scheepsbemanningen, zodat het lossen en laden steeds meer overgelaten werd aan gespecialiseerde bedrijven, die in het midden van de negentiende eeuw ontstonden: de stouwerijen. De opkomst van deze stouwerijen had als gevolg dat de middeleeuwse naties zich meer en meer toegleden op het vervoer van goederen van en naar de haven en op allerlei bijkomende activiteiten.

In deze perioden breidde de Antwerpse haven op spectaculaire wijze uit. Het tekort aan aanlegplaatsen was dermate groot dat beslist werd de Schelde-kaaien te renoveren tussen 1877 en 1885. Antwerpen had vooral behoefte aan een nieuwe sluis en aan een uitbreiding van het besliste dokkencomplex. Deze uitbreiding moest in noordelijke richting gebeuren. De mogelijkheden van de rivier namen immers in noordelijke richting toe.

Toch werd in deze periode de uitbouw van de haven van Antwerpen op een ernstige manier geremd door de discussie omtrent "La Grande Coupure" (De Grote Doorsteek). In 1863 lanceerde de Belgische zeeofficier Auguste Stessels het ambitieuze plan om de Scheldebodding te verleggen tussen de Kattendijksluis en Kruisschans. Deze bochtafsnijding zou het mogelijk maken dat de zeescheepvaart niet over de ondiepe drempel van de Parel heen moest. Daartegenover stond het plan van haveningenieur Royers dat verbeteringen

aan de rivier en een grote uitbreiding van de haven voorzag. Beide plannen blokkeerden elkaar. In 1903 werd uiteindelijk een compromis gesloten: men zou twee nieuwe dokken bouwen en een sluis, maar op een zodanige manier dat later desnoods nog de "Grande Coupure" kon worden uitgevoerd. In 1907 werd de Royerssluis in gebruik genomen. In 1911 werd de "Grande Coupure" stilzwijgend opgegeven. Toen de Kruisschanssluis, later herdoopt tot Van Cauwelaertsluis, in 1930 werd gebouwd als eindpunt van een nieuwe uitbreidingsgolf, werden de doelstellingen van de "Grande Coupure" postuum verwezenlijkt. De schepen konden immers het dokkencomplex bereiken zonder over de drempel van de Parel heen te moeten.

Naarmate de zeilschepen vervangen werden door stoomschepen met grotere afmetingen, bleken de sluizen te Terneuzen, aangelegd in 1827, steeds meer de maritieme toegankelijkheid van de Gentse haven te beperken. Na lange besprekingen werd in 1879 een overeenkomst met Nederland gesloten over de verbreding en de uitdieping van het kanaal, nadat naar een beproefde Belgische techniek reeds in 1870 gestart was met verbredings- en verdiepingswerken op eigen grondgebied. In 1885 werd het kanaal met ruimere afmetingen (o.a. een waterdiepte van 6,50 m) in dienst gesteld. Terzelfdertijd werden een aantal dokken aangelegd (o.a. het Houtdok en de Voorhaven). Na enige onderhandelingen werd in 1902 een nieuwe conventie afgesloten tussen België en Nederland, die in ruime mate voldeed aan de Gentse verwachtingen. Het kanaal kreeg een grotere waterdiepte van 8,75 m. In 1910 werd te Terneuzen de nieuwe zeesluis (de voormalige Westsluis, thans Middensluis) in dienst genomen. Deze nieuwe investeringen maakten het mogelijk dat de Gentse haven sterk uitbreidde vooral door de aanleg van het Grootdok met zijn drie insteedokken (1900-1930). Deze dokken waren afgestemd op de afmetingen van de toenmalige Westsluis te Terneuzen, dus geschikt voor schepen tot ca. 9000 dwt. De Gentse havenactiviteit steeg in deze periode tot ongekende hoogten. De internationale goederenbeweging bereikte in 1930 bijna 10 miljoen ton, waardoor Gent de vierde plaats innam onder de Europese havens, alleen voorafgegaan door Hamburg, Rotterdam en Antwerpen.

In het midden van de negentiende eeuw werd intensief gediscussieerd over de noodzaak om aan de Belgische kust een volwaardige zeehaven aan te leggen. In 1881 deed Leopold II een oproep om een dergelijke haven te bouwen. Vanuit Gent, dat zich voortdurend beperkt voelde door de toenmalige afmetingen van het kanaal naar Terneuzen, kwam belangstelling voor de aanleg van een haven te Heist, met een zeekanaal naar Brugge en Gent. Na tientallen jaren discussie besliste de regering nabij Heist een zeehaven te bouwen.

Ook de vorm van de havendam te Zeebrugge was op het einde van de negentiende eeuw het onderwerp van vele discussies. Velen opteerden voor

een voorhaven bestaande uit twee havendammen. Het ontwerp Coiseau-Cousin dat verkozen werd na een ontwerpaanbesteding bevatte slechts één cirkelsegmentvormige havendam (de Leopold II-dam of môle) die de havenrede en de toegang naar de zeesluis beschermde, en tevens fungeerde als kaai en opslagplaats. De dam was 2487 m lang en liep vanaf de duingengordel tot aan de Appelzak. De havenrede werd verbonden met de Wielingenpas door een kunstmatige vaargeul door het Zand, de Pas van het Zand.

De nieuwe voorhaven moest in de eerste plaats toegang geven tot het nieuwe havencomplex aan de rand van de Stad Brugge. Daar werden twee dokken aangelegd, die de oude middeleeuwse haven moesten doen herleven. De werkelijkheid viel anders uit: het zwaartepunt van de havenactiviteiten verplaatste zich naar de zee toe, naar de voorhaven die algemeen bekend werd als de haven van Zeebrugge.

Het ontwerp Coiseau-Cousin werd uitgevoerd van 1903 tot 1907. De nieuwe haven bleek evenwel geen onverdeeld succes: het goederenverkeer stagneerde. Dit was voor een groot deel te wijten aan het feit dat door de overheid haast niet meer geïnvesteerd werd in de haven, met uitzondering van het herstellen van de oorlogsschade. Ook de maritieme toegankelijkheid bleef erg beperkt. In de voorhaven nam de aanslibbing een dusdanige omvang aan, dat de rentabiliteit van de havenexploitatie er zelfs door in het gedrang kwam. Deze aanslibbingsproblemen werden trouwens pas opgelost door de grootschalige havenuitbouw in de jaren zestig en later.

De derde uitbreidingsfase (1945-1990)

Na de Tweede Wereldoorlog werden de havens geconfronteerd met een nieuw verschijnsel: de industrialisatie. De havens werden beschouwd als vindplaatsen van grondstoffen met tegelijkertijd een waaier van mogelijkheden om de halffabrikaten en eindprodukten goedkoop te vervoeren. Dit fenomeen vergde een nieuwe vormgeving van de haven. Zo moesten er, naast zones van goederenopslag, ook zones voor industrievestigingen voorzien worden. De havens evolueerden voor een deel naar een industriegebied, gelegen aan diep water. Vroeger werden stukgoederen verscheept als afzonderlijke colli's, die stuk voor stuk moesten gelost worden. Na de tweede wereldoorlog zijn de eenheidsladingen ontstaan, waarbij de individuele stukgoederen gegroepeerd werden in grotere gelijkvormige verpakkingen. De container is hiervan het meest spectaculaire voorbeeld. De schepen werden meer en meer gespecialiseerd op één soort goederentrafiek, wat dan in de zeehavens een aangepaste behandeling vereiste. Deze nieuwe technieken leidden dan ook rechtstreeks tot het ontstaan van gespecialiseerde goederen-overslagterminals.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog liep de haven van Antwerpen geen noemens-

waardige schade op. Daardoor kon ze snel weer in gebruik genomen worden en zou ze een belangrijke rol spelen in de herovering van Europa door de geallieerden. Vele concurrerende havens, die wel zwaar onder het oorlogsgeweld geleden hadden, waren ondertussen met de heropbouw van hun structuren begonnen, en maakten van deze gelegenheid gebruik om de oude havengedeelten te moderniseren. Antwerpen diende bijgevolg met haar toerusting, die dateerde van vóór 1940, te concurreren met veel moderner uitgeruste havens.

Op 5 juli 1956 werd door het Belgische parlement een wet aangenomen die de uitvoering voorzag van een programma voor dringende investeringen van nationaal belang, gespreid over een periode van 10 jaar. Deze wet is als het Tienjarenplan de geschiedenis ingegaan. Het plan werd uitgevoerd van 1956 tot 1967 en verdubbelde de capaciteit van de Antwerpse haven. Naast nieuwe dokken (Vijfde en Zesde havendok, Churchilldok) bevat het Tienjarenplan ook een uitbouw naar het noorden via de kanaaldokken B1, B2 en B3, met daarbijhorende industriedokken, en als sluitstuk de bouw van een nieuwe sluis nabij de Nederlandse grens, de Zandvlietsluis.

Na het Tienjarenplan werd de haven van Antwerpen op de Rechteroever verder afgewerkt. De uitbreiding op de Linkeroever is daadwerkelijk gestart onder druk van de industrialisatie. Vanaf 1962 vestigden zich in de Melseleppolder op het grondgebied van de gemeente Zwijndrecht, in een gebied met een oppervlakte van 750 ha, allerlei petrochemische bedrijven die via pijpleidingen onder de Schelde verbonden waren met het havengebied op de Rechteroever. Op dat ogenblik waren de behoeften aan industrieterreinen veel groter dan de behoeften aan terrein voor havenoverslag.

De activiteit van de Gentse haven bleef na de Tweede Wereldoorlog ver onder de resultaten van voor de oorlog. De oorzaken lagen vooral in de fundamentele structuurverzwakking van het Gentse bedrijfsleven (vooral de textielnijverheid) en natuurlijk in de beperkte toegankelijkheid van de sluizen te Terneuzen. Door de beperkte infrastructurele mogelijkheden kon Gent niet op de schaalvergroting van de scheepvaart inspelen. Het Verdrag van 20 juni 1960, dat na jarenlange onderhandelingen met Nederland werd afgesloten, gaf aanleiding tot de openstelling van het verruimd kanaal op 19 december 1968. De groei van de haven kon nu beginnen. Het havengedeelte gebouwd na 1960 is afgestemd op de afmetingen van de huidige Westsluis, en verwerkt nu het grootste gedeelte van de Gentse haventrafiek. In 1970 werd een aanvang genomen met de bouw van het Rodenhuizedok, het meest noordelijk gelegen dok van de haven. Dit dok is nog niet afgewerkt.

In 1960 startte een investeringsprogramma, dat als doel had de haven van Zeebrugge verder uit te bouwen en toegankelijk te maken voor schepen van max. 50.000 dwt bij hoogwatertijd en doorlopend voor tankers van 35.000 dwt. De Leopold II-dam werd aangevuld met een oostelijke afdamming (1960-

1966), die de voorhaven beter beschut tegen de deining, golfaanval en stroming, maar die vooral verhindert dat neervorming in de voorhaven optrad, zodat de aanslibbing verminderde. Van 1962 tot 1971 werd in de havenrede te Zeebrugge een schiereiland met kaaimuren aangelegd, het Westerhoofd.

In 1972 werd een aanvang gemaakt met de bouw van een nieuwe zeesluis, die een achterhaven met een oppervlakte van 1300 ha zou ontsluiten. In 1976 werd beslist over te gaan tot de aanleg van een nieuwe voorhaven, waarvan de voornaamste functie zou zijn de maritieme toegang tot de nieuwe zeesluis te beveiligen. De nieuwe voorhaven moet echter ook de latere aanleg van havendokken en aanlegsteigers mogelijk maken. De uitbouw van de voorhaven zal in het totaal ca. 65 miljard BF kosten, aanleggen van dokken niet inbegrepen. De bouw van een groot dok in de voorhaven, bestemd voor containertrafiek, is één van de prioriteiten voor het Zeebrugse havenbestuur.

Slotbeschouwing

In de geschiedenis van de Belgische zeehavens is het zoeken naar een goede verbinding met de zee een constante. Het wekt dan ook geen verbazing dat de ontwikkeling van de zeehavens steeds gebeurde in zeewaartse richting, naar het diepe vaarwater. De geografische ontplooiing van de Antwerpse haven is op beide oevers van de Schelde tot stilstand gekomen aan de Nederlandse grens. De Gentse haven is op de linkeroever van het kanaal naar Terneuzen uitgegroeid tot aan dezelfde grens. Alleen te Zeebrugge bestonden geen landsgrenzen: de haven is dan ook op een spectaculaire wijze in zee uitgebouwd tot over de zandbanken heen, bijna als een symbool van de Belgische wil om, ondanks geografische en politieke problemen, steeds een goede verbinding met de zee in stand te houden.

SUMMARY

Belgian Ports: A Constant Growth towards the Sea

During more than two centuries the ports of Antwerp, Bruges and Ghent had no direct access to the sea. Only after 1795 (Treaty of The Hague) new initiatives could be taken to restore the much needed maritime connection. The ports expanded rapidly. At first, this expansion was only aimed at the accomodation of sailing ships, but from about 1875 new developments were necessary to respond to the advent of steamboats. After the Second World War a further transformation of the ports reflected the impact of the new transportation technologies and the development of modern industry and commerce.