

100 Jaar Zeehaven Brugge

Ridder Fernand Traen • erevoorzitter havenbestuur Brugge-Zeebrugge (MBZ)



Foto: MBZ

■ Baron Auguste de Maere



Foto: MBZ

■ Burgemeester
Amédée Visart de Bocarmé

23 augustus 1895. De hele Brugse bevolking wacht vol spanning op het resultaat van de stemming in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Rond 18.00 uur ontvangt het telegraafkantoor een snelschrift: *“Convention Bruges votée définitivement par 102 contre 14”*. Nog steeds heerst onzekerheid over de juiste draagwijdte van de stemming... Verschillende telegrammen volgen elkaar echter snel op en om half acht luidt uiteindelijk de triomfklok. De Brugse bevolking barst uit in een onvoorstelbare vreugderoes! Dit is zeker ook het geval aan het station, waar burgemeester Visart het volk toespreekt: “Ik moet mijn stem voegen bij deze van de heer Van Nieuwenhuysse om hulde te brengen aan de heer de Maere, de vader van Brugge-zeehaven. Zolang er Bruggelingen zullen zijn, zal de naam van de Maere met eerbied uitgesproken worden”. Duizenden feestvierders dronken tot in de vroege ochtend ter ere van al wie ooit op één of andere wijze aan de uitwerking van het havenontwerp had deelgenomen. De meest ongewone situaties deden zich voor. Het middeleeuwse, dode Brugge schreeuwde na vele eeuwen van gedwongen passiviteit een lang ingehouden geloof in een mooiere toekomst uit aan al wie het horen wilde. Het sarcasme en de cynische zelfspot die tonnen krantenartikelen in de voorbije jaren hadden gekleurd, vielen weg. Alle verenigingen, van de eerbiedwaardigste handelskringen tot de eenvoudigste kaart- of boldersverenigingen trokken in een eindeloze sliert door de stad en uitten hun immense opluchting. Vooral op politiek vlak was het effect verbijsterend. Zo bracht het katholieke gemeenteraadslid Eugène Van Steenkiste een schitterende heildronk uit aan het adres van Gustave van Nieuwenhuysse, voorzitter van zijn aartsvijand “L’association libérale”. Deze liberale partijleider prees op zijn beurt in aangrijpende termen de onvermoeibare inzet van de katholieke burgemeester Visart de Bocarmé. Er manifesteerde zich een vorm van zakelijke lotsverbondenheid en solidariteit die ver uitsteeg boven alle partijtwisten en die openlijk aantoonde dat de Brugse politici, ondanks het vele bekvechten tijdens de verkiezingen, gedurende een kwarteeuw aan hetzelfde touw hadden getrokken¹.

De nieuwe haven van Brugge-Zeebrugge kwam er echter niet zomaar. Ondanks de Brugse haventraditie was er een lange, bewogen en soms vertwijfelde strijd aan voorafgegaan, ...

De Brugse haventraditie

Brugge is reeds sinds 1664 door het kanaal van Oostende met de zee verbonden. Zeeschepen die Brugge bereiken meerden ofwel aan de kade bij de Scheepsdalebrug aan, ofwel aan de merkwaardige handelskom die tot in de jaren 1960 vrij goed bewaard bleef. Het eerste Belgische oorlogsschip, de "Louise Marie", werd in 1838 gebouwd op de werven van Van Gheluwe. De schepen van toen waren echter nog erg klein vergeleken met de nieuwe generatie schepen die, in ijzer gebouwd, met stoommachines zouden worden voortgedreven. Ook de zeilschepen kregen veel grotere afmetingen. Het werd steeds duidelijker dat de kleine Brugse zeehaven geen toekomst had.

Ingenieur de Maere en burgemeester Visart de Bocarmé: voorvechters van de haven

De eerste maritieme verkeersrevolutie was ingetreden. Een belangrijk signaal was de publicatie van de brochure "D'une communication directe de Bruges à la mer" door August de Maere - Limnander op 12 november 1877. Ze vormde het eigenlijke startsein van de beweging **Brugge-zeehaven**. Bijzonder aan deze brochure was het feit dat de haveninstallaties niet op de kustlijn, te Heist, maar te Brugge waren voorzien. De gemeenteraad van Brugge aanvaardde zijn plan in de zitting van 23 maart 1878. Enkele dagen later organiseerden diverse Brugse kringen een monstermeeting in de Hallen, waar A. de Maere zelf zijn plannen kwam uiteenzetten. Krantenverslagen gewaagden van 2.000 aanwezigen. Een voorlopig bureau kwam tot stand dat zich voornam gezamenlijk de strijd voor Brugge-zeehaven in te zetten. De kring Brugge-zeehaven werd een drukingsgroep van formaat. Er werd nauwlettend in de gaten gehouden dat de vertegenwoordigers van de twee grote politieke families in evenwichtige verhoudingen aanwezig waren. August de Maere werd voorzitter. Hij was erin geslaagd politici die dagelijks frontaal tegenover elkaar stonden, broederlijk rond eenzelfde tafel te verenigen. Om de publieke opinie te bewerken, werd op 15 april 1880 gestart met de publicatie van "**La Belgique Maritime**". Deze publi-



■ De Brugse haven werd op 23 juli 1907 officieel ingehuldigd

catie bleef bestaan tot 1 maart 1895. Op 10 oktober 1878 richtte de toenmalige minister van Openbare Werken een nationale commissie op die zich zou beraden over het plan de Maere. Het commissiewerk zou vele jaren aanslepen, tot op 2 februari 1882 het verdict viel: door de aanslibbing zouden de kosten van de baggerwerken veel te hoog oplopen. Brugge gaf echter niet op! Zo publiceerde burgemeester A. Visart de Bocarmé een brochure: "Een zeehaven in diep water op de Belgische kust". In de gemeenteraad van 25 mei 1882 betoogde hij met klem: "Ce serait à tort qu'on considèrerait les décisions comme un arrêt définitif, comme une condamnation du projet de Bruges-port-de-mer, projet qui nous tient tant à cœur, et qui est véritablement une question de vie et de mort pour la ville. Nous ne devons compter ni sur le gouvernement, ni sur les autres villes pour défendre nos intérêts. Il est indispensable que nous-mêmes nous prenions en main notre cause." Het waren moedige woorden van een groot burgemeester uit de Brugse geschiedenis.

In februari 1884 nodigde het stadsbestuur een aantal buitenlandse autoriteiten uit die het negatieve advies van de nationale commissie op de korrel moesten nemen. Onder hen onder andere de heer Dirks, hoofdingenieur van Waterstaat in Amster-

dam en ontwerper van de haven van IJmuiden, de heer Voisin-Bey, oud-directeur van de werken aan het kanaal van Suez, ontwerper van de haven van Port-Saïd en de heer Beernaert, toen oud-minister van Openbare Werken van België. In het eindrapport van deze commissie werd besloten dat de aanslibbing in de voorhaven niet 1,32 meter, maar slechts 0,8 meter zou bedragen. Bij normale baggerwerken zou de som van 400.000 frank per jaar aldus niet overschreden worden, een bedrag dat in die tijd zeker aanvaardbaar was. Die uitspraak gaf de Bruggelingen weer moed. Opnieuw vond een grote meeting plaats in de Hallen, op 21 juni 1885, met een verslag voorgedragen door ir. de Maere. In november 1887 verklaarde minister Beernaert dat de Staat, in samenwerking met de provincie en de stad, de onkosten voor zich zou nemen. De bouw zou kaderen in een groot zeehavenplan van de economie, waarvan ook Oostende en Brussel-zeehaven zouden profiteren.

Plannen krijgen vorm

Aan de heer Piens, hoofdingenieur en directeur van Bruggen en Wegen, werd gevraagd een evaluatie van de kosten op te maken. Op 25 oktober 1888 diende Piens



Foto: MBZ

■ De 'Cap Horn' was het eerste schip dat vanuit Chili de Brugse dokken binnenvoer (1905)

zijn "ontwerp der plaatselijke havenwerken ten dienste van Brugge-Zeehaven" in. Op 1 maart 1889 volgde een eindrapport. Hierin opteerde hij met overtuigende argumenten voor een haven ten westen van Heist. De definitieve uitspraak werd in handen gegeven van een "Comité spécial", bestaande uit ambtenaren van openbare werken. In hun eindverslag, neergelegd op 19 februari 1890, werd duidelijk voor de zeehaven ten westen van Heist en voor het plan, niet van de Maere, maar wel van De Mey gekozen. Tijdens de zitting van 27 april 1889 van de gemeenteraad van Brugge werd een krediet van 5.616.540 frank gestemd voor de ont-eigeningen van de 111 hectare voorzien in het plan Piens. Het plan Brugge-zeehaven kwam in een versnelling.

Begin maart 1890 onderstreepte minister de Smet de Naeyer voor het eerst en met klem dat niet alleen Brugge, maar de hele Belgische gemeenschap gediend was met de bouw van een aanleghaven aan de Belgische kust. Op 9 mei 1890 herhaalde minister de Bruyn voor de Senaat dat de regering zich voornam te Heist een diepzee-, aanloop- en snelhaven aan te leggen: "Bruges avec son port d'entrée en eau profonde, accessible aux navires de 7 et 8 m de calaison, est tout indiqué comme port de vitesse, comme port

d'escale et comme tête de ligne pour les marchandises de transit, pour tout le trafic qui s'opère à date fixe, régulière, comme aussi pour devenir le point de départ de nombreux services avec l'Angleterre". Een heel programma. Het werd een **grondige wijziging van de visie op de Brugse haven**: daar waar in de plannen van de heren de Maere en De Mey de schepen via een zeekanaal naar Brugge zouden varen, hield de nieuwe visie in dat een groot deel van de havenbedrijvigheid zich op de kustlijn zou afspelen.

Op 23 juli 1891 werd een gemengde commissie opgericht, bestaande uit 15 leden (5 voor de stad Brugge, 5 voor de provincie West-Vlaanderen en 5 voor de Staat). Deze "Commission mixte de Bruges-Port-de-Mer" had als opdracht de omvang van de werken, de wijze van uitvoering en het financiële aandeel van elk van de betrokken partijen te bepalen. Reeds op 28 augustus 1891 werd het programma dat de commissie had uitgewerkt, door de regering aangenomen.

Op 20 september 1891 volgde de aanbesteding. Ze werd op 31 maart 1892 bekendgemaakt. Er waren slechts twee ontwerpen: het eerste was van de ingenieurs Coiseau en Cousin, het andere was van een Belgische groep, gepatroneerd door J. Casse, E. Joos-

sens, H. Liébeu en E.C. Coppieters. Het eerste ontwerp voorzag slechts één havendam in de voorhaven en een sluis die toegang bood tot een zeekanaal dat moest leiden tot een binnenvaart in Brugge. Het was dit plan dat het uiteindelijk haalde. Baron de Maere en ingenieur De Mey waren erg kritisch wat het aanvaarde project betrof.

Nu moest het Parlement nog de nodige kredieten voorzien. Met 102 stemmen voor, 14 tegen en 1 onthouding keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 23 augustus 1895 het wetsontwerp goed. De Senaat volgde op 6 september.

De oprichting van de MBZ

Onder voorbehoud van de goedkeuring door de Wetgevende Kamers voor wat de Staat aanging en van de gemeenteraad voor wat de stad Brugge betrof, werd op 1 juni 1894 een conventie afgesloten tussen de Belgische staat, de stad Brugge en de ingenieurs Coiseau en Cousin. Deze laatsten verbonden zich ertoe om binnen een tijdsbestek van 7 jaar (later verlengd tot 8 jaar) de voorhaven in Zeebrugge, het kanaal naar Brugge toe, en de binnenvaart te realiseren. Ook het verwerven van de nodige gronden, het aanleggen van wegen en het onderhoud van het gehele complex gedurende één jaar na de voorlopige oplevering vielen onder hun hoede. De totale prijs bedroeg 38.969.750 frank. De Staat zou hiervan 26.810.629 frank betalen, de stad Brugge zou 5.258.446 frank (een subsidie van de provincie West-Vlaanderen ten bedrage van 2.000.000 frank inbegrepen) op zich nemen. Ten slotte zou een nog op te richten naamloze vennootschap 6.900.000 frank van de werken ten laste nemen. Dit zou dan de "**Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen**" (de MBZ) worden. De MBZ moest binnen de drie maanden na goedkeuring van de conventie door de wetgevende macht opgericht worden, met een kapitaal van minstens 9 miljoen frank. De stad Brugge zou hierin participeren voor 4.500.000 frank, de aannemers Coiseau en Cousin voor 2.000.000 frank.

Men kan stellen dat de voorhaven eigendom was van de Staat en de binnenvaart



■ Het Duitse leger gebruikte de Brugse achterhaven tijdens de Eerste Wereldoorlog als schuilplaats voor hun duikboten

ven van de stad Brugge. Het geheel werd bestuurd door een havenmaatschappij of -bestuur. Zijn verwachte rol was echter veel ruimer dan het louter passief besturen van een haveninfrastructuur.

Deze conventiewet zou nog enkele aanvullingen krijgen, onder andere voor de aanleg en de uitbating van een vissershaven, en voor een aantal technische en juridische aanpassingen.

De werken werden aangevat en met al de nodige kennis en toepassing van de toenmalige havenbouwtechnieken uitgevoerd. De snelheid waarmee de heren Cousin en Coiseau de haven bouwden was bewonderenswaardig. Alles moest voorzien worden: onteigeningen, mankracht, logement, materieel (waaronder nieuwe en spectaculaire kranen), De werf strekte zich uit over meer dan 15 km. De werken werden binnen het overeengekomen tijdsbestek opgeleverd.

De eerste schepen varen Brugge binnen

Alhoewel het eerste schip reeds in 1904 door de duinenrij voer, werd de nieuwe haven te Brugge pas op 29 mei 1905 opengesteld. De majestatische Franse viermaster "Cap Horn", geladen met 4.800 ton nitraat,

voer op 10 december 1905 de Brugse dokken binnen.

De plechtige inwijding door koning Leopold II, vergezeld door kroonprins Albert en zijn echtgenote Elisabeth, had plaats op 23 juli 1907. Het werd een ontroerend schouwspel. Wekenlang werd in Brugge uitbundig gefeest: op 25 en 28 juli ging een editie van de Gouden Boomstoet in de Brugse straten uit, gevolgd door een groot tornooi op de Markt. Een tentoonstelling gewijd aan de Orde van het Gulden Vlies vond plaats in het Provinciaal Hof op de Markt. De verwijzing naar Brugge's Gouden Eeuw kleurde en bezielde de feestactiviteiten en lokte tal van toeschouwers naar Brugge.

Op 29 mei 1905 meerde het stoomschip Mellifont aan en werd een regelmatige dienst op Hull ingezet. Regelmatige transatlantische passagierslijnen deden de nieuwe haven aanvankelijk niet aan. Wel verzezen op de kanaaloevers enkele industriële ondernemingen, waaronder een cokesfabriek, opgericht door de "Rombacher Hütte" uit Koblenz.

De nieuwe haven kwam duidelijk op gang. Daar waar in 1904 'slechts' 44 zeeschepen binnenvoeren, waren dat er in 1907 reeds

517. Een deel werd behandeld aan de havendam in Zeebrugge, het grootste deel voer door tot Brugge.

Eerste Wereldoorlog zorgde voor vernieling

Op 14 oktober 1914 viel het Duitse leger Brugge binnen. Aangezien de Nederlandse neutraliteit werd gerespecteerd, konden de Duitsers aan de zuidelijke Noordzeekust enkel over de havens van Zeebrugge en Oostende beschikken. De haven van Zeebrugge werd intensief gebruikt voor hun duikbotenoorlog. Brugge werd het centrum van het Marinekorps Flandern: geregeld bevonden er zich een twintigtal duikboten en evenveel torpedojagers in de Brugse binnenhaven. Eind 1917 waren in de Brugse binnenhaven alleen al meer dan 5.000 Duitse technici en gespecialiseerde vlootarbeiders aan het werk. Duizenden werklieden uit het Brugse werden opgeëist.

In totaal torpedeerden de 343 U-boten die Duitsland tijdens de Eerste Wereldoorlog in dienst had 4.837 geallieerde en neutrale schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van bijna 13 miljoen ton. Hiervan werden 2.554 schepen met bijna vier en een half miljoen ton scheepsruimte tot

zinken gebracht door duikboten die vanuit Zeebrugge opereerden.

De Britse admiraliteit beseftte dat dit niet verder kon. Op de vooravond van Saint George's Day, op 23 april 1918, werden de Duitse troepen in de Zeebrugse haven aangevallen: de Britse marine slaagde erin drie blokschepen tot zinken te brengen in de geul die naar de zeesluis leidde. Hellemal afgesloten was de Duitse duikbotenbasis weliswaar niet, maar het bracht hen een gevoelige slag toe. Psychologisch betekende het wapenfeit vooral voor de Britten een enorme overwinning.

Enkele maanden later, op het einde van de Eerste Wereldoorlog, verlieten de Duitsers Brugge en Zeebrugge. Echter, dit deden ze niet zonder grote vernielingen aan te richten. Kaaien en kranen werden opgeblazen. De werken om het puin te ruimen en de haven herop te bouwen namen heel wat tijd in beslag. Pas in maart 1920 voer het Chileense nitraatschip, de "Potosi" als eerste schip na de oorlog de haven binnen.

De naoorlogse wederopbouw

Na de oorlog kwamen nieuwe lijnen tot stand: de "Lancashire and Yorkshire" en de "London and North Eastern Railways" legden opnieuw veerdiensten in tussen Hull en Zeebrugge. De luxueuze "Duke of Clarence", die in 12 uur en 30 minuten Hull bereikte, verzekerde op deze lijn twee overtochten per week. In het begin van de jaren 30 zou deze dienst worden afgeschaft. De Engelse "Great Eastern Railway" legde vanaf 1921 een nieuwe en snelle passagiersdienst tussen Zeebrugge en Harwich in. Het waren voornamelijk zakenlui die gebruikmaakten van de drie overtochten per week om op deze manier snel in Londen te raken.

Belangrijker was de spoorveerverbinding tussen Zeebrugge en Harwich die startte op 23 april 1924. Aan Engelse zijde werd deze uitgebaat door "The Great Eastern Trainferries Ltd." in samenwerking met de "London and North Eastern Railways", terwijl de "Société Belgo-Anglaise des

Ferry-Boats" instond voor de uitrusting en de behandeling in Zeebrugge zelf. Het volume aan behandelde goederen nam door deze dienst op spectaculaire wijze toe. In 1925 legden voor het eerst sinds 1912 meer dan 1.000 schepen in de voorhaven aan, terwijl het goederenverkeer in 1926 opnieuw de 1 miljoen ton overschreed. De spoorveerdienst die elke overlading van goederen in de haven uitschakelde, betekende een gevoelige rationalisatie van het goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

Verzanding zorgde voor problemen

De verzanding in de Zeebrugse voorhaven zorgde voor grote problemen. Zowel de financiële als technische middelen bleken onvoldoende om de nodige baggerwerken uit te voeren. In 1921 stelde de Gentse socialistische minister van openbare werken Anseele een gemengde commissie samen die het probleem moest onderzoeken. De Brugse burgemeester Visart de Bocrarmé was opnieuw één van de leden. In een eerste conclusie werd beklemtoond dat het onderhoud van de diepten in de voorhaven een zaak van nationaal belang was, waarvoor de staat de nodige gelden ter beschikking moest stellen. Zeebrugge uitbouwen voor transatlantische schepen hield in dat diepten van 8 tot 10 meter noodzakelijk waren. In 1929 kwam eindelijk de zogenaamde **conventiewet** tot stand: de staat beloofde de kosten van de baggerwerken in de voorhaven te dragen, maar moest de helft van de daar geboekte winst (indien die er was) ontvangen. De hooggespannen verwachtingen werden in de kiem gesmoord toen op 17 mei 1930 de Duitse driemaster "Priwall" met een lading nitraat in de vaargeul aan de grond liep. Minister Van Caenegem riep een commissie bijeen. Deze stelde voor om door middel van modelproeven te onderzoeken of de verzanding al dan niet een onoverkomelijke hindernis voor de haven zou blijven vormen. Het gerenommeerde Nederlandse laboratorium voor waterverkeer uit Delft werd hiermee in 1933 belast. Met veel vertraging maakte ir. Thyssen in april 1936 de uitermate positieve bevindingen

uit het Delftse laboratorium bekend: de verzanding was niet onoverkomelijk. De Belgische regering was nog steeds niet overtuigd en gaf aan het in Antwerpen gelegen waterbouwkundig laboratorium de opdracht om de resultaten van Delft opnieuw aan een grondig onderzoek te onderwerpen. De minister had na een beweging parlementair debat in maart 1932 echter wel reeds de opdracht gegeven de baggerwerken te hervatten.

De groei van de haven

Niettegenstaande tegenslagen en tegenkantingen kende de haven toch een opgang. Het herstellen en moderniseren van de haven ging door. Het meest ingrijpende werk was het dichtmaken van de "clairvoie", het open paalwerk van de haven-dam dat een lengte had van 300 m.

De industrialisatie ontwikkelde zich langzaam: de cokesfabriek stelde 300 man te werk en verwerkte 600 ton kolen per dag. Een andere belangrijke vestiging was de nv "Verreries de Dampremy-Zeebrugge", een mechanische vensterglasblazerij die aan een 600-tal arbeiders werk verschafte. Deze glasblazerij zou later meer dan 1.800 man tewerkstellen. De houtzagerij Camille Bulcke verwerkte jaarlijks meer dan 7.000 ton Noords hout.

1929 werd een topjaar voor het aantal schepen, de tonnenmaat en het algemeen goederenverkeer. Vooral kolen, hout en nitraten waren belangrijke trafieken.

De economische crisis had echter ook haar weerslag op de haven van Zeebrugge. Zo daalde de productie van de cokesfabriek in 1931 met 50%. Toch kwamen zich nieuwe bedrijven vestigen in het havengebied en zou ook het verkeer nog sterk stijgen. Dit was voornamelijk toe te schrijven aan de oprichting in 1931 van een bunkerstation "Import & Export Maatschappij Oranje Nassau". In 1934 nam "Zeebrugge Coal and Bunkering" dit bunkerstation over. 10% van het kapitaal werd aan de MBZ toegewezen. Het bunkeren betekende ook de afzet van tienduizenden ton Belgische steenkolen, wat ook voor de Belgi-

sche spoorwegen een bron van inkomsten betekende. "Zeematex" stond in voor het stockeren van suikersiroop en walvisolie, "L'alliance" voor het opslaan van benzine en petroleum. Metaalbewerking gebeurde bij de "Forges de Zeebrugge", een bedrijf met nagenoeg 150 arbeiders.

In de binnenhaven van Brugge was de rederij "Hermans" de belangrijkste onderneming. In het Klein Handelsdok waren een scheepswerf (SABARN, Société Anonyme Belge d'Armements et de Réparations de Navires) en een overslagbedrijf actief. Van de scheepswerf liepen in 1938 en 1939 respectievelijk de "Marcel" en de "Rene" van stapel. Daarnaast stond de werf in voor reparatie en onderhoud van schepen. De sloopwerf van de "Gebroeders Van Heyghen" was bijzonder actief. Tal van bekende zeilschepen kenden daar hun einde en de laatste reders van zeilschepen kochten er materieel dat zij nog konden gebruiken. Zo sloopte de werf ook schepen als de "Red Star Liner Farmland" en de Franse viermaster "Cap Horn" van de rederij Bordes.

Vanaf april 1939 werden in ijf tempo baggerwerken uitgevoerd om de vaargeulen te verbreden en te verdiepen. De oorlog scheen onafwendbaar en Zeebrugge kon hierin de functie vervullen van bevoorradingshaven voor het leger en de burgerbevolking.

Ook de Tweede Wereldoorlog bracht vernieling...

In tegenstelling tot tijdens de Eerste Wereldoorlog, gebruikten de Duitsers de haven dit keer niet. Dit betekende echter niet dat deze ongevarend uit de oorlog kwam. Vooraleer de Duitsers zich in september 1944 terugtrokken, zorgden ze ervoor dat de Zeebrugse haven grondig was verwoest. De haven in Brugge bleef, dankzij het optreden van de Weerstand, ongeschonden. Ook de haven van Antwerpen bleef, dankzij het Geheime Leger, ongeveer intact. Nog diezelfde winter kon de Antwerpse haven voor de geallieerde legers ingeschakeld worden.

De situatie in Zeebrugge was dus volledig anders. De oude môle (gebogen dam)

van de voorhaven was over zijn volledige lengte opgeblazen en zou dus herbouwd moeten worden. Daarnaast moest ook worden ontijdnd, dienden scheepswraken te worden gelicht, ... Pas vanaf 1 februari 1946 kon men beginnen met het uitbaggeren van de toegangseul naar de havendam en de zeesluis.

Vanaf augustus 1946 zou de treinferry opnieuw de dienst met Harwich verzekeren. Wat een contrast met de haven van Antwerpen, die bijna onmiddellijk na de bevrijding zijn vooroorlogse capaciteit terug vond! Niettegenstaande enkele voorbijgaande successen, bleven de trafieken in Zeebrugge stagneren. Pas vanaf het midden van de jaren vijftig zou de zeescheepvaart een regelmatige opgaande trend kennen. Met geringe middelen werden toen merkwaardige resultaten behaald.

Scheepswerven

Zoals hoger vermeld, bouwde de firma Hermans schepen op de scheepswerf "Sabarn" te Brugge. Onmiddellijk na de oorlog hernam deze scheepswerf haar werkzaamheden en reeds in 1945 liep de "Rosa" van stapel. Net als tijdens de tussenoerlogse periode, stond de firma Hermans ook nu

in voor belangrijke goederentransporten, gaande van fruit tot auto's.

Tussen 1948 en 1953 werden er nog een aantal schepen gebouwd, maar onder de druk van de buitenlandse concurrentie verdween de Sabarn-scheepswerf.

In 1955 stichtten twee Antwerpenaars Beyens en Vermeulen de "Chantiers Navals de Bruges" in de Brugse haven. Ze bouwden nieuwe installaties aan het Nijverheidsdok. De wereldbekende reder Onassis begon belangstelling te betonen voor de scheepswerven en voor de haven van Zeebrugge.

Het leek de "Chantiers Navals de Bruges" voor de wind te gaan. Onverwacht doken er echter zware financiële problemen op, waardoor nieuwe geldschieters nodig waren. De heer Jaime Ordez Patino, kleinzoon van de schatrijke Boliviaanse tinkoning, zorgde voor een kapitaalbreng. Op 2 oktober 1958 werd hij afgevaardigd-beheerder van de nieuwe "Scheepswerven van Vlaanderen". Deze voltooiden de "Ondine", een modern koelschip van zowat 10.000 ton dat voor rekening van de Caribbean Fruit Line Co. werd gebouwd. Andere schepen zouden echter niet meer afgewerkt worden, want op 14 juli 1960 werd het faillissement uitgesproken.



■ De havendam werd tijdens de Tweede Wereldoorlog volledig vernield

Tot de verbeelding sprekende plannen zoals die van Onassis en Cantor kwamen niet van de grond. Ze droegen echter wel bij tot het bekendmaken van de haven in binnen- en buitenland. In eigen land besefte men dat een nieuw tijdperk in de scheepvaart en in de industrie was aangebroken: de West-Europese industrie was in volle ontwikkeling en de schepen werden steeds groter. De Suez-crisis in 1956, waardoor olietankers en andere schepen verplicht waren de rondvaart rond Kaap de Goede Hoop te maken, droeg daar niet weinig toe bij.

In hetzelfde jaar 1956 richtte de toenmalige minister van Openbare Werken een interdepartementale werkgroep op onder het voorzitterschap van professor Gustave Willems, kabinetschef en directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Zij concludeerden dat het bouwen van een "snelhaven" voor schepen met grote diepgang in Zeebrugge mogelijk was.

Ondertussen was rond het Brugse Nijverheidsdok een golf van industrialisatie op gang gekomen. De glasfabriek in Zeebrugge nam de grootste glasoven ter wereld in gebruik.

Petroleum

De petroleumindustrie zou een grote impuls geven aan de ontwikkeling van Zeebrugge. De Amerikaanse petroleummaatschappij "Sinclair" sloot in mei 1961 een contract af met de MBZ. Op het nieuw opgespoten terrein (in het westelijke deel van de voorhaven) bouwde "Sinclair Oil" een tankpark met een capaciteit van 100.000 ton. De aanvoer geschiedde met tankers van 25.000 à 45.000 ton, op dat ogenblik toch opzienbarend voor de haven.

Enkele jaren later, in 1967, koos Texaco Oil Ltd. voor Zeebrugge om haar nieuwe raffinaderij in de Gentse kanaalzone met ruwe aardolie te bevoorraden. Dit gebeurde via supertankers van 100.000 à 150.000 ton en later, naarmate de geul werd uitgediept, zelfs van 300.000 ton. In 1974 kende de petroleumaanvoer een record

van 7 miljoen ton. Dit was nagenoeg 20% van de totale Belgische import van ruwe aardolie en ongeveer 50% van de totale goederenoverslag in Zeebrugge. In 1982 werd de raffinaderij gesloten en viel de aanvoer stil.

De tweede maritieme verkeersrevolutie bracht een ommezwaai

De grote motor voor de verdere ontwikkeling van Zeebrugge was echter ongetwijfeld de zogenaamde **tweede maritieme verkeersrevolutie**. Deze revolutie startte op het einde van de jaren 60 en werd gekenmerkt door het systematisch gebruik van eenheidsladingen: auto's, vrachtwagens en ander rollend materieel werden op rorschepen vervoerd, en de container zorgde voor een nieuw type van schip en haven met een lift-off/lift-onbehandeling. Op deze manier kwam ook een nieuwe havengeografie tot stand. Het is verbluffend vast te stellen hoe traditionele, bekende, zelfs grote havens "uit de boot" vielen en nieuwkomers de nieuwe containerdiensten aantrokken. Het voorbeeld van Groot-Brittannië is wellicht het meest sprekende: de grote havens van Londen en Liverpool deemsterden weg, net als de havens in Bristol en Greenock. Felixstowe werd daarentegen de grootste Britse containerhaven en ook Dover kende een ongekend succes voor de ferrydiensten naar het continent.

Dat de Brugse haven van 1907 volkomen voorbijgestreefd was, werd voor iedereen duidelijk. Brugge moest een nieuwe haven bouwen of zou als havenstad verdwijnen.

Reeds in de jaren 50 had een WES-studie gewezen op de mogelijkheden van Zeebrugge in de nieuwe economie. De regering, op voorstel van minister van Openbare Werken Jos De Saeger, stelde een commissie samen om de mogelijkheden van de haven te onderzoeken. Deze commissie werd bekend als de **Commissie Verschave**, naar de naam van haar voorzitter ir. Verschave.

Leden waren, onder andere, Mark Eyskens, Robert Simoen en Olivier Vanneste.

De besluiten van de commissie waren duidelijk:

- de Belgische kust had nood aan een nieuwe haven;
- de nieuwe haven moest aansluiten op de bestaande haven in Zeebrugge;
- de nieuwe haven moest polyvalent zijn (hoewel industrialisatie toen nog als de grote motor beschouwd werd).

Het verslag werd neergelegd op 9 juni 1969. Minister De Saeger gooidde niet veel later zijn ministerportefeuille in de waagschaal. Hij besliste dat een grote zeesluis zou gebouwd worden die de scharnier moest vormen voor de nieuwe haven. De werken werden aangevat, maar moesten helaas reeds in 1972 worden stilgelegd. Doordat omliggende woonhuizen barsten begonnen te vertonen, diende uitgekoken te worden naar nieuwe bouwmethodes. Na een lange periode van vertwijfeling en ongerustheid zouden de werken in 1975 hervat worden. Voor de bouw van de voorhaven werd via een raamcontract een groep eersterangs aannemers met internationale ervaring samengebracht.

Dit was één van de grootste, zonet de grootste onderneming uit de Belgische geschiedenis. Het betrof ook een van de best voorbereide werken. Het verloop van de werken was uiterst bevredigend: geen incident of vertraging trad op. Op advies van een werkgroep, voorgezeten door de toenmalige kabinetschef van minister Oleffe, de heer Jean-Luc Dehaene, werd beslist dat de losplaats van het gas uit Algerije in de nieuwe voorhaven van Zeebrugge zou opgericht worden.

De expansie van de containertrafiek

In 1975 kon men stellen dat de klassieke rederijen hun vroegere (conventionele) schepen hadden vervangen door containerschepen. Enkel op de lijn naar Zuid-Afrika was dit nog niet gebeurd. Op deze lijn was onder andere de "Compagnie Maritime Belge" (CMB) actief, een van de rederijen in het nieuwe consortium dat gevormd werd om de dienst te containeriseren. Het werden schepen van de zo-

Enkele belangrijke data in de geschiedenis van de haven:

Maart 1966: Townsend legt een nieuwe lijn in tussen Zeebrugge en Dover. Dit betekende de start van een nieuw type scheepvaart: **roll-on-roll-offscheperen** waarin of waaruit de lading horizontaal wordt vervoerd. Op de lijn tussen Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk zou dit spoedig een groot succes kennen én het zou een enorme steun betekenen voor de uitbouw van Zeebrugge.

Maart 1968: containertrafiek tussen Zeebrugge en Harwich. De schepen zijn nog klein, maar de toepassing van het containerconcept is volledig: cellulaire schepen met een capaciteit van 300 TEU's (TEU: twenty-foot equivalent unit), kraanportalen, directe overslag op spoor. De behandeling in Zeebrugge wordt uitgevoerd door de "Société anglo-belge des Ferry Boats" (dezelfde maatschappij die de treinferry sedert 1924 verzorgt).

Juni 1971: de Ocean Containerterminal (OCZ) in de voorhaven is klaar en als eerste schip legt de "Moreton Bay" aan voor de dienst tussen Europa en Australië.

genaamde derde generatie (2.450 TEU's, 295 m lang). De MBZ en de OCZ stelden zich kandidaat. Zeebrugge werd uiteindelijk verkozen als een van de Europese aanloophavens van deze nieuwe en prestigieuze dienst. Het nieuws verscheen op de eerste bladzijde van "De Standaard" van 20-21 december 1975.

Containerdiensten van verschillende rederijen zoals de Johnson Scanstar, East Asiatic, Woermann en Delmas-Vieillejeux deden de Zeebrugse OCZ aan.

Het laatste kwart van de 20ste eeuw was bepalend voor het nieuwe Zeebrugge. Vooreerst werden, in 1975, de werken aan de nieuwe zeesluis (later gedoopt tot Pierre Vandammesluis) hervat. Vervolgens werd ook de nieuwe voorhaven herdacht. Een nieuwe generatie waterbouwkundigen trad aan. Nieuwe studies zagen het licht. Voorbeelden zijn "Symarinfra" en "Symarindus", waarvan WES, onder leiding van de heren Olivier Vanneste en Norbert Vanhove, de stuwende partner was.

In 1975 volgde Fernand Traen ridder Pierre Vandamme op als voorzitter-afgevaardigd bestuurder van de MBZ.

De periode die volgde kan in drie perioden opgedeeld worden.

1975-85: een haven in aanbouw

Zoals reeds vermeld, werden de werken aan de nieuwe zeesluis in 1975 hervat. In de achterhaven vorderde de bouw van de kaaien van een eerste nieuw dok (het Noordelijk Insteekdok). Vanop een gigantische werf werd ook de aanleg van een nieuwe voorhaven aangevat. Er heerste optimisme. Tezelfdertijd namen de trafieken van de ferrydiensten alsmaar toe: Townsend werd een magische naam. Zeebrugge groeide uit tot de eerste continentale haven voor de diensten op Groot-Brittannië. De MBZ en APZI (Association Port of Zeebrugge Interests) begonnen aan een lange samenwerking voor de organisatie van havendagen (informatie- en promotiedagen) overal in Europa. Het startte met een bijzonder succesrijke havendag in Londen op 10 maart 1976. Niet minder dan 500 personen namen hieraan deel. Ook in andere continenten organiseerde de MBZ informatiedagen en zocht ze mogelijke klanten voor de haven op. Op 9 juni organiseerde de MBZ een colloquium "De haven van Brugge-Zeebrugge na de Chunnel". De prognose opgemaakt door prof. Norbert Vanhove werd opgemerkt. Ze klopte.

De eerste contacten werden gelegd met Zuid-Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland en de Verenigde Staten. In de prille aanvangsperiode van Zeebrugge als containerhaven was wol (in de eerste plaats bestemd

voor Noord-Frankrijk) een heel belangrijke grondstof die praktisch volledig gecontaineriseerd werd. Vlissingen - dat later zou afhaken - was een sterke concurrent.

In 1978 richtten de MBZ, Ferry-Boats en Mabesoone een stuwadoorsbedrijf op, "Sea-Ro Terminal". Dit bedrijf zou een pioniersrol vervullen op gebied van de behandeling van (grote) roroscepen voor de verscheping van nieuwe auto's. Een kwarteeuw later zou Zeebrugge de grootste autohaven van Europa worden. De cijfers van de overslag van goederen stegen elk jaar. Eén grote tegenvaller werd de aanvoer van ruwe olie. Texaco sloot zijn raffinaderij, waardoor de functie van Zeebrugge als petroleumhaven was uitgespeeld. Dat hoofdstuk had echter zijn grote rol vervuld: het had aangetoond dat de grootste schepen de haven van Zeebrugge konden binnenlopen. Dit was voor de toekomstige ontwikkeling van de containerhaven van doorslaggevend belang.

Alle werken vorderden goed en kwamen tot uitvoering binnen de gestelde termijnen. Het raamcontract bleek een bijzonder doeltreffende procedure te zijn. De opening van de nieuwe sluis en de achterhaven kwam in het verschiep. Het was een cruciaal moment: kon de nieuwe haven het bedrijfsleven aantrekken?

Met uitzondering van de containerterminal (de OCZ) en een paar landingsbruggen in de bestaande voorhaven was het voor het eerst sinds 1907 dat een nieuw havendeel ter beschikking kwam. Het geluk was met ons: Van Ommeren, ZBM, ZSBC, CMB, Belgian New Fruit Wharf, Sea-Ro-Terminal, ... het waren zoveel nieuwe bedrijven en investeringen. Vanzelfsprekend moest de MBZ nog veel zaken op punt stellen: wegenis, elektriciteit, water, sleep- en loodsdiensden, enz. Maar dit zou geen probleem vormen. De haven was klaar voor de koninklijke inwijding!

20 juli 1985. De grote dag! Z.M. koning Boudewijn voer met de "Zinnia" de symbolische ketting door die over de nieuwe zeesluis gespannen was. Duizenden Brugelingen volgden de gebeurtenissen. Minister Louis Olivier, burgemeester Frank Van Acker en havenvoorzitter Fernand Traen spraken de menigte toe. Brugse scoutsgroepen en schutterijen met een bont vlaggenvertoon zorgden vanop de kade en vanop roeiboten voor de Brugse maritieme kleur. Een hele vloot van grote en kleine zeilschepen in de haven van Brugge en Zeebrugge trokken massa's kijklustigen aan. Het waren hoogdagen voor stad en haven.

1986-1993: een nieuwe haven in bedrijf

De nieuwe voorhaven was op dit moment nog zo goed als onbruikbaar. Wat reeds beschikbaar was, werd intensief in gebruik genomen. Zo werd de wachtkaai voor de (nieuwe) P. Vandammesluis een aanlegplaats voor roroschepen (dankzij het MacGregorPonton) en werd aldaar een nieuwe dienst op Walhamm, Zweden, (de Rotolijn) behandeld.

De veerdiensten op Groot-Brittannië groeiden gestaag. Een tragisch moment was de scheepsramp van de "Herald of Free Enterprise" op 6 maart 1987, waarbij 193 personen het leven lieten. Het was wereldnieuws. De reddingsoperatie onder leiding van gouverneur Olivier Vanneste maakte grote indruk.

Naast Townsend (later overgenomen door P&O North Sea Ferries) werd Cobelfret



Foto: MBZ

- Op 20 juli 1985 werd de nieuwe haven officieel ingehuldigd door Z.M. koning Boudewijn I, op de foto geflankeerd door burgemeester Frank Van Acker (rechts) en havenvoorzitter Fernand Traen (links)

een steeds belangrijkere gebruiker van de haven van Zeebrugge. Cobelfret werd de grote vervoerder van nieuwe auto's. Haar diensten werden verzorgd door Sea-Ro Terminal.

Een grote dreiging kwam van de Kanaaltunnel, waar veel rond te doen was. Uiteindelijk speelde de aanleg van nieuwe wegen (met in ons land de voltooiing van de autosnelweg Veurne-Adinkerke naar Calais toe) voor een opmerkelijke versterking van de posities van de havens van Calais en Duinkerke met de diensten op Dover. Tijdens de eerste jaren zou men daar in Zeebrugge echter nog niet veel van merken.

1986 was in menig opzicht een opmerkelijk jaar: het maritieme goederenverkeer groeide met 6,8%, andermaal het hoogste percentage van de havens van de Hamburg-Le Havre range. De totale goederenoverslag bedroeg 15.124.452 ton. Het roll-on-roll-offverkeer was goed voor 56%; het containerverkeer voor 15%. Voor de eerste maal overschreed de haven de 10.000 scheepsbewegingen.

"De Zeebrugse Behandelingsmaatschappij" (ZBM) was gestart in het noordelijk insteekdok. Dit kon moeilijk een geschikte ligging genoemd worden. De minister van Openbare Werken Olivier gaf daarom ondertussen zijn goedkeuring voor de bouw

van een diepwaterkade in het zuidelijk dok van de nieuwe achterhaven. ZBM richtte een nieuwe stortgoederenterminal op. Dit vertegenwoordigde een investering van anderhalf miljard BEF en werd op 2 april 1989 in gebruik genomen. Op 19 juli van hetzelfde jaar arriveerde de "Zamasa", die 126.322 ton ijzererts uit Mauritanië aanvoerde. Het was de grootste lading die ooit met een volgeladen schip in een Belgische haven werd ingevoerd. In 1990 haalde ZBM-terminal een overslag van 7 miljoen ton.

In 1987 werd de LNG-terminal in gebruik genomen. Zeebrugge werd een knooppunt van de aardgasbevoorrading met pijplijnen op Noorwegen (Statoil) en Engeland (Bacton op de oostkust).

Op initiatief van de GOM - West-Vlaanderen werd een transportzone (langs de Baron de Maerelaan) ingericht. Deze transportzone werd jaar na jaar uitgebreid.

European Food Center

Zeebrugge zou zich snel opwerken tot één der belangrijkste fruithavens van Europa. De haven werd het grote Europese distributieplatform voor Nieuw-Zeelands kiwifruit. Bananen uit diverse Centraal- en Zuid-Amerikaanse landen zouden echter het grootste deel van de fruitaanvoer vormen. In 1992 verstevigde Zeebrugge zijn positie als loshaven voor fruit met de bouw van een tweede gespecialiseerde terminal in de achterhaven. Op 26 augustus van dat jaar nam de holding Sea-Invest "Andrews Fruit Wharf" (AFW) in gebruik. De gronden (13 ha met 500 m kaailengte, goed om gelijktijdig drie fruitschepen te behandelen) waren vrijgekomen na de verhuizing van de bulkterminal van ZBM naar het zuidelijk dok. De eerste trafiek van AFW was een bananenlijn uit Mexico. Dit was meteen een primeur, want nooit eerder waren Mexicaanse bananen in een West-Europese haven aangevoerd. Ook de overbuur, "Belgian New Fruit Wharf" deed het voortreffelijk.

Naast deze trafieken aan de beide terminals speelde ook de OCZ - de containerterminal in de voorhaven - een belangrijke rol bij de fruitimport via de koelcontainers. Zo verzorgde het SAECs-consortium de in-

voer van het fruit uit Zuid-Afrika. In 1992 bedroeg de invoer van fruit in Zeebrugge ongeveer 700.000 ton. Daarmee bekleedde Zeebrugge de derde plaats onder de Europese invoerhavens voor fruit. Koelschepen in de achterhaven, koelcontainers in de voorhaven, tal van andere agrarische producten bij ZBSC en CTO (aardappelen, suiker, vlees, granen, wol, ...): de combinatie van dat alles maakte van de haven een "European Food Center".

Ferries

Op 12 februari 1986 ondertekenden de Franse president François Mitterrand en de Britse eerste minister Margaret Thatcher het verdrag dat de bouw van de Kanaaltunnel mogelijk maakte. Zeebrugge liet zich door de nakende vaste kanaalverbinding niet afschrikken. De MBZ organiseerde op 15 april 1988 een colloquium "Ready for the tunnel" en nodigde daarop een panel van Britse en continentale personaliteiten uit: Alastair Morton, covoorzitter van "Eurotunnel", Peter Ford, voorzitter van P&O European Ferries, Etienne Schouppe, algemeen directeur van de Belgische spoorwegen. Het panel en het symposium werden voorgezeten door lic. P.C. Petrie, ambassadeur van Groot-Brittannië in België en

Jean-Pierre van Bellinghem, Belgisch ambassadeur in Londen.

Tien dagen later was de havengemeenschap opnieuw te gast in het Brugse stadhuis, voor het maritieme banket ter gelegenheid van de 15de verjaardag van APZI, de vereniging der havengebruikers. De voorzitter van APZI, Theo Nevens, mocht er 180 vertegenwoordigers van de lokale en nationale autoriteiten verwelkomen. Eregenodigde was prins Albert, onze latere koning.

De operatoren van de veerdiensten maakten zich klaar voor de concurrentie met de Kanaaltunnel. Ze bouwden veel grotere ferries, die speciaal voor vrachtvervoer en chauffeurs uitgedacht waren.

Passagiersdiensten op de kortere vaart vanuit Zeebrugge werden gesloten. Als belangrijke passagierslijn bleef wel Zeebrugge-Hull van North Sea Ferries bestaan.

Containerdiensten

Vanaf 1976 waren de grote en traditionele scheepvaartlijnen in de ganse wereld gecontaineriseerd. Zeebrugge had een aandeel verworven, maar allianties, afspraken



Foto: MBZ

■ De haven van Zeebrugge is een belangrijk distributieplatform voor de Nieuw-Zeelandse kiwi's van Zespri International



■ De Franse rederij CMA CGM neemt een belangrijk deel van de haventrafieken in Zeebrugge voor haar rekening

en vrachtconferenties zorgden voor een trage weerstand.

In 1986 behandelde de haven van Zeebrugge 211.488 TEU's. In 1992 waren dit 525.000 TEU's. In 1987 behandelde Hessenatie ongeveer 400.000 containers, hetzij de helft van de containeroverslag in Antwerpen.

De groei van Zeebrugge als containerhaven zou hoofdzakelijk het werk worden van de "onafhankelijke" rederijen die, buiten de allianties en de scheepvaartconferenties, ook de grootste containerreders ter wereld zouden worden. De opmars van de containers zette zich voort. De roll-on-roll-offtechnieken zouden hoofdzakelijk aangewend worden voor de kortere vaart, voor de veerdiensten en voor de snel groeiende transporten van nieuwe auto's.

Twee gebeurtenissen waren van groot belang. De eerste was de komst van "CAST", een rederij die een wekelijkse dienst Ant-

werpen-Montreal verzorgde. Vanuit Antwerpen werd het West-Europese hinterland bediend, hoofdzakelijk per spoor en met kleine zeeschepen (feeders) of Rijnlichters. Vanuit Montreal bediende CAST de Oostkust en het Midden-Westen van de Verenigde Staten en Canada. De rederij stond in voor het vervoer van deur tot deur. Haar schepen waren van een gemengd type: onderaan vervoerden ze ook massagoederen, namelijk erts. Omdat CAST zich door de overname van Hessenatie als behandelaar door de CMB-groep (een directe en harde concurrent) bedreigd voelde, kwamen ze naar Zeebrugge. Een eigen terminal werd opgericht in de zuidelijke achterhaven en in de vorm van huurkoop gefinancierd door de MBZ. De start verliep goed. Helaas, de dollar zakte en CAST kwam in geldnood. Een nieuwe leiding nam het roer in handen. CAST werd in maart 1995 overgenomen door Canadian Pacific en verdween uiteindelijk uit Zeebrugge. De moeilijkheden van CAST waren zeker niet uniek. Ook

andere grote en traditionele rederijen leden zware verliezen. Zij beschikten echter over reserves die CAST niet had.

Ondertussen kwam de MBZ in contact met Fernand Huts, de man van Katoennatie en Seaport Terminals Antwerpen. Het Antwerpse havenbestuur had hem ontgoocheld en hij keek uit naar Zeebrugge. Een overeenkomst werd gesloten om in het toekomstige dok in de nieuwe voorhaven een grote containerterminal op te richten. Het project werd voorgelegd aan de toenmalige Vlaamse minister van Openbare Werken, Johan Sauwens, en de bouw startte. Het was een uitzonderlijk moment: naast de LNG-terminal was in de nieuwe voorhaven nog niet echt iets groots tot stand gekomen. De nieuwe terminal werd op 11 juli 1995 in gebruik genomen als "Flanders Container Terminal" in aanwezigheid van de eerste minister Jean-Luc Dehaene. ("Na 1302 was dit de belangrijkste 11 juli in de Brugse geschiedenis!") Het Koninklijk Paleis gaf de



Foto: Olivier Crousel

toestemming het nieuwe dok als naam "Koning Albert II" te geven. De kaaimuren rustten op grote cilinders. De waterdiepte bij laag water bedroeg 16 meter, de bruikbare kaailengte ongeveer 1.023 meter. CAST, toen nog in Zeebrugge, verhuisde van de achterhaven naar Flanders Container Terminal in het Koning Albert II-dok.

1994: een haven in een nieuwe wereld

Het jaar 1994 kan wellicht als scharnierjaar worden beschouwd.

De opmars van de container bleek niet te stoppen. De container werd de fysische draager van de globalisering van de wereldeconomie. Het aantal in de wereld vervoerde containers steeg jaar na jaar. Geen enkele haven van betekenis voor de wereldeconomie kon het doen zonder een goed uitgeruste containerterminal.

De containerschepen verhoogden niet alleen in aantal, zij werden steeds groter: groter in afmetingen én in draagvermogen. Een lange tijd vreesde men in de Vlaamse havens voor een overcapaciteit. Dit zou snel veranderen.

De nieuwe grote rederijen waren de "onafhankelijken" van jaren voordien: Evergreen (Taipeh), CMA, Maersk, MSC. De drie eerste zouden trouwe klanten van Zeebrugge worden. CMA en Maersk gingen er zelfs investeren.

In 1996 voer het eerste containerschip van +4.000 TEU Zeebrugge binnen. Het was een schip van "Evergreen".

De wereldeconomie schiep nieuwe zwaartepunten. Na Japan werd China een economisch zwaargewicht en de diensten tussen Oost-Azië en West-Europa en Oost-Azië en de Westkust van Amerika kenden een steile opgang. Op deze diensten werden de grootste containerschepen ingelegd. Snel zouden de dimensies stijgen tot meer dan 10.000 TEU's. Zeebrugge kon deze gigantische schepen aan.

Het werd steeds duidelijker dat Zeebrugge's opgang te danken was aan de "tweede maritieme verkeersrevolutie".

De container maakte tevens het multimodale transport mogelijk: de haven was een overslagplaats van het schip op landtransport. Soms werd de haven de plaats waar nieuwe bewerkingen gebeurden, of waar aan distributie werd gedaan.

Zeebrugge werd snel één van de grootste autohavens van Europa, de nummer één Bremerhaven was de mededinger. In 2000 zouden meer dan 1 miljoen wagens via Zeebrugge passeren.

"Sea-Ro-Terminal" was, zoals reeds vermeld, een pionier in het behandelen, laden en lossen van auto's. "Combined Terminal Operators" werd een evenwaardige collega.

"Carcenter Zeebrugge nv", een joint venture tussen Sea-Ro en de Duitse Mosolfgroep werd opgericht. Later kwam Wallenius en Willemsen: twee Scandinavische rederijen,

behorende tot de grootste ter wereld, gespecialiseerd in het vervoer van auto's en rollend materieel. Zij bekwamen een eigen concessie in de zuidelijke achterhaven en maakten van Zeebrugge hun draaischijf.

Bridgestone, de grote Japanse bandenfabrikant, legde op 5 juni 1998 de eerste steen van een Europees distributiecentrum in de achterhaven. Dit distributiecentrum zou stelselmatig uitgebreid worden.

Met Toyota werd een concessiecontract afgesloten op 26 oktober 1999. Ook dat zou snel het vertrekpunt worden van een grote autoterminal waarvoor de MBZ in ijftempo de aanmeringsfaciliteiten zou klaarmaken. Deze waren begin 2001 operationeel.

Van een heel andere aard werd de trafiek van "Stora-Enso", een Zweeds-Finse papiergigant. Dit bedrijf wou een nieuw toegangspunt tot de Europese markt vanuit hun productie-eenheden in Zweden en later in Finland. Roroschepen (uitgebaat door Cobelfret) zouden speciaal ontworpen containers (SECU of Stora-Enso Cube Units) met papierrollen van Göteborg naar Zeebrugge brengen, met een gemiddelde van één schip per werkdag. In het Wielingendok in de nieuwe voorhaven werden grote speciale loodsen opgericht. Van daaruit werden de papierrollen, hoofdzakelijk per spoor, naar de diverse continentale bestemmingen vervoerd. Enkele jaren lang reed ook een papieren trein van Zeebrugge naar Londen doorheen de Kanaaltunnel. De plechtige opening greep plaats op 16 juni 2000. Vanaf de start liep alles zoals gewenst. Het watervrezend papier moest overigens in loodsen, ver van de kust gebouwd, behandeld, opgeslagen en verzonden worden. De behandelaar was Sea-Ro-Terminal, die ongeveer 1 miljard Belgische frank investeerde. Eens te meer bleek de scheepvaartrevolutie in de kaart van Zeebrugge te spelen. Portinvest bezat toen de helft van de aandelen en het voorzitterschap van Sea-Ro-Terminal en het was het doel van de MBZ de distributiefunctie van de haven te ontwikkelen.

Containerdiensten

Niet de traditionele lijnen - die ondertussen volledig gecontaineriseerd waren en tal van allianties hadden afgesloten - maar de on-



Foto: Henderyckx Luchtfotografie



Foto: Henderyckx Luchtfotografie

■ De haven van Zeebrugge kende onder het voorzitterschap van ridder Fernand Traen een enorme expansie. Foto boven: 1975. Foto onder: 2001

afhankelijke, non-conference lijnen zouden voor Zeebrugge's groei zorgen. Natuurlijk bleven de lijnen op Zuid-Afrika (SAECS), Australië en Nieuw-Zeeland zeer belangrijk, maar de immense groei van de onafhankelijke rederijen zou Zeebrugge's doorbraak verzekeren.

Evergreen had al in 1996 gekozen om voor zijn wekelijkse rond-de-wereld-dienst Zeebrugge aan te lopen.

CMA koos in 1997 voor Zeebrugge. Haar voorzitter, de heer Jacques Saade, was aanwezig op een door de MBZ georganiseerde informatiedag in Oud-Sint-Jan in Brugge. Maersk kwam, samen met P&O, voor één jaar in 1995-1996. Het was merkwaardig dat Zeebrugge (in plaats van Antwerpen) werd aangelopen om de uren uit te sparen die men nodig had om een nieuwe haven op het Chinese vasteland aan te doen. Containervaart wordt namelijk in uren berekend. Helaas, door de overname van de grote Amerikaanse rederij Sealand door Maersk, werd de samenwerking met P&O stopgezet. De goede betrekkingen met Maersk zouden blijven, de rederij zou Zeebrugge in het vizier bewaren en een tiental jaar later zou de groep met APMT een eerste-rang-containerterminal oprichten in het Koning Albert II-dok. Dit gebeurde op de diepwaterkade die voor Flanders Containerterminal was gebouwd. Maersk nam de groep P&O Nedlloyd over en werd zo de grootste containerrederij ter wereld (met meer dan 500 schepen).

CAST - ook als onafhankelijke, non-conference rederij opgericht - had Zeebrugge uiteindelijk verlaten. Het werd ingeschakeld in de diensten van "Canadian Pacific" dat enkele jaren later door Hapag-Lloyd, een grote Duitse reder, werd overgenomen.

In de periode 1994-2000 verdubbelde Zeebrugge het behandelde volume containers. Met meer dan 35 miljoen ton behaalde de haven in het jaar 2000 een absoluut historisch record, dat pas enkele jaren nadien zou geëvenaard worden.

Werken

De periode 1994-2000 was er ook een van onverminderde activiteit voor de in-

frastructuur van de haven. Volgende realisaties vonden plaats:

- de spoorlijnen;
- de nieuwe Herdersbrug voor het wegverkeer ter hoogte van Dudzele;
- de havenrandweg ten zuiden en ten oosten van het achterhavengebied, met de aansluiting op het nieuwe, grote verkeersknooppunt van de Blauwe Toren;
- de verkeerswisselaar van het kruispunt de Maerelaan, Kustlaan, dat de vlotte toegang tot de nieuwe voorhaven moet verzekeren;
- de verlenging van de oostelijke kade van het Westerhoofd (van CHZ);
- de bouw van de kade in het Wielingendok;
- de aanvang van de containerkade aan de noordelijke zijde van het Koning Albert II-dok (Hessenatie verwierf er onmiddellijk de concessie van).

Havenpolitiek

De betrekkingen met sommige Antwerpse kringen - zoals de politieke overheid - waren vaak erg moeilijk. Dat was al zo sedert 1895. Met de private economische actoren verliepen de contacten veel gemakkelijker en waren ze ook vruchtbaarder. We denken aan Belgian New Fruit Wharf (met Maurice Velge en André Vierstraete), Mabesoone in Sea-Ro-Terminal, Cobelfret, Hessenatie (met Jan Pellens, de laatste en grootste Antwerpse stouwer) en Katoennatie (met Fernand Huts, de flamboyante universele logisticus). Soms waren er gevaarlijke pieken in de discussies met de Antwerpse havenschepenen. In de jaren 70 en 80 kon een tv-debat over havens gemakkelijk een uur in beslag nemen. Geleidelijk aan verbeterden de betrekkingen. De nationale (of gewestelijke) overheid had het dikwijls over een **nationale havenpolitiek**.

Dat in de praktijk omzetten bleek moeilijker te zijn. Zo wees ik tijdens verhitte debatten in de schoot van de Antwerpse politieke wereld over het Deurganckdok (en het Saeftingedok) bijvoorbeeld op de capaciteit van Zeebrugge en meende ik dat deze met de Antwerpse Linkeroever als een eenheid moest gezien worden. De toenmalige Vlaamse minister van openbare werken nam dit niet bepaald in dank af. Dat de nieuwste generatie containerschepen van

de lijndiensten (10.000 TEU's of meer) in Zeebrugge behandeld zouden worden liever dan de Schelde op te varen, is nog taboe.

De NMBS heeft de groei van de haven merkwaardig stipt gevolgd. Zij verdient een eresaluut. Rond de toegangswegen is echter nog heel wat te doen. Vooral de aansluiting op de N29 is hoogdringend. Ook de waterwegen vormen een droevig hoofdstuk. Reeds decennialang wijst de MBZ op de absolute noodzaak voor een haven met ambitie, functionerend in de grote delta der Lage Landen, om een moderne binnenwaterverbinding te hebben die de Brugse agglomeratie vermijdt en Zeebrugge rechtstreeks aansluit op het kanaal Gent-Terneuzen (dit is naar Antwerpen, Rotterdam, de Ruhr en de Rijn, ...). Er heerste een onbegrijpelijke achteloosheid. Nochtans had WES een studie gepubliceerd over het omvormen van het afleidingskanaal via Merendree tot een volwaardig moderne waterweg. Natuurlijk moesten de beschikbare kredieten eerst dienen voor de uitbouw van de haven zelf, maar dat van industrie niets is terechtgekomen, is deels te wijten aan de afwezigheid van moderne binnenvaart. De dossiers van Stora-Enso hebben dit nog aangetoond: hun papiermolen - één der grootste ter wereld - werd in de kanaalzone van Gent gebouwd. Een rechtstreekse kanaalverbinding tussen Zeebrugge en Zelzate zou de complementariteit van beide Vlaamse havens perfect ten goede komen.

XXIste eeuw

Zo trad Zeebrugge de nieuwe eeuw binnen. Het karakter van een "post-moderne" haven kwam spontaan steeds meer naar voor: containers en roll-on-roll-off werden dominerend. Ruwe olie verdween, ook massagoed als kolen en erts. Nieuwe industrieën vonden de weg naar Zeebrugge niet. De industriegolf van de jaren 60 en 70 was uitgeëbd. De ontwikkeling van de wereldeconomie ging in een andere richting. Globalisatie was één der duidelijke kenmerken van de nieuwe economie. Azië werd een zwaargewicht. De opmars van de container was er de maritieme uiting van. En nog is die opmars niet ten einde. ■

1 Uit Anne Serlet en Romain Van Eenoo: 'Auguste de Maere'. Uitgeverij Van de Wiele. Genootschap voor geschiedenis, 2000.