

De eeuwenoude Gentse zeehavenambitie

Lezing op de studiedag Gents havenerfgoed 4 mei 2010

Terecht is in de Gentse geschiedenis het jaar 1827 als een belangrijke mijlpaal geboekstaafd. Door de openstelling van het kanaal naar Terneuzen werd toen één van de voornaamste pijlers gerealiseerd van de onstuimige economische opgang van de stad omstreeks 1800. Sinds 1968 is dat intussen verbrede kanaal via een nieuwe Westsluis in Terneuzen toegankelijk voor schepen tot 60.000 ton. Gent heeft de mogelijkheden uitgebouwd van die belangrijke levensader voor de economie in de hele regio. Dat is nu al 42 jaar geleden, maar ondanks de roep naar meer en groter, is er sindsdien maar weinig beweging meer geweest. Het is niet aan mij om daar nu uitspraken over te doen. Na de middag gaan economen en planologen daar met meer kennis van zaken uitvoeriger op in.

Het kanaal van 1827 was het resultaat en tevens de bekroning van het eeuwenlange streven van Gent om een volwaardige verbinding te bezitten met de zee. Eén der boeiendste aspecten van de economische geschiedenis van de stad is dan ook die aanhoudende zorg voor een goede haven, een behoorlijke toegankelijkheid voor de scheepvaart. Voor een stad, waarvan de naam zelf – in het Frankisch *Gand*, hetgeen gewoon ‘monding’ of ‘samenvloeiing’ betekent – reeds wijst op het directe verband tussen het ontstaan van de eerste bewoningskern en de samenvloeiing van Leie en Schelde, is dat niet verwonderlijk.

Aan de samenvloeiing van Leie en Schelde

Dat de oudste nederzetting al een havenfunctie had, blijkt niet enkel uit de benaming *portus* – een naam die als de jachthaven *Portus Ganda* recentelijk nieuw leven is ingeblazen -, vooral is er ook het bekende inspectiebezoek van Karel de Grote in het jaar 811 aan een krijgsvloot die hier was samengetrokken met het oog op de verdediging van het land tegen de dreigende invallen van de Noormannen. Hetgeen niet belette dat die vervolgens Gent grondig verwoest hebben. In de daaropvolgende rustiger tijden was het dan weer de uitzonderlijk gunstige ligging aan de plaats waar Vlaanderens twee belangrijkste rivieren elkaar ontmoeten, die Gent voorbeschikte om een middeleeuwse grootstad te worden: een stad die tijdens haar bloeitijd, met haar ca. 64.000 inwoners, in omvang slechts moest onderdoen voor Parijs. Overigens een stad zo enorm, dat men in Parijs steeds nauwlettend de politieke en vooral de sociale ontwikkelingen in Gent in de gaten hield, omdat men daar maar al te goed beseftte dat die onvermijdelijk repercussies zouden hebben in het Franse koninkrijk.

Alhoewel diep in het binnenland gelegen, heeft Gent nooit opgehouden de gunstige natuurlijke waterverbindingen verder te valoriseren, door met kunstmatige waterlopen aansluiting te zoeken met het internationale zeevaartverkeer. Naar gelang van de economische en politieke eisen graafden de Gentenaren daartoe steeds nieuwe kanalen in andere richtingen. Al in de midden van de 13^{de} eeuw zochten ze door het graven van de Lieve een verbinding met de bloeiende Zwinsteden Damme en Brugge. Toen in de 16^{de} eeuw het economische zwaartepunt zich van het Zwin naar de Westerschelde en Antwerpen had verplaatst, werd in die richting de Sasse Vaart gegraven, de verre voorloper van het huidige Zeekanaal Gent-Terneuzen. Het verlies van Sas van Gent ten gevolge van de Tachtigjarige Oorlog en de Scheiding van de Nederlanden, werd gecompenseerd door het graven van de Brugse Vaart (1613-1625), die in 1664-1676 verlengd werd tot Oostende en verder naar Nieuwpoort en Duinkerke. Wie naar de badplaatsen aan de Belgische westkust reist, kent de zeldzame oversteekbruggen over dit nog bestaande kanaal naar Duinkerke maar al te goed. De toegang tot de Noordzee werd in 1751-1753 aanzienlijk verbeterd door het graven van doorsteken

doorheen Brugge en Gent: de nog steeds goed bekende Coupures. Onder het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-1830) werd het herstel van de vrije vaart op de Schelde gretig aangegrepen om eens temeer aan een uitweg in noordelijke richting te zoeken. Dat gaf aanleiding tot het gaven van het Kanaal naar Terneuzen dat in 1827 van Gent voor het eerst een heuse zeehaven maakte.

Dat spannende verhaal verdient zeker wat meer in detail bekeken te worden.

De Lieve

Eerst de Lieve naar de Zwinhaven Damme. Dat kanaal met een lengte van 45 km en een breedte van 6 meter werd in het midden van de 13^{de} eeuw gegraven in opdracht van het Gentse stadsbestuur. Toen alles nog met handarbeid moest gebeuren voorwaar een huzarenstukje, dat in het Europa van die tijd zijn weerga niet kende. Fier noemden de Gentenaren de vaart bij zijn voltooiing in 1269 *'t scoenste juweel dat de stede heeft*. Aangezien het kanaal niet door een gelijkmatig aflopend terrein liep, verdeelde men het om het stroomverval op te vangen in negen vakken, telkens afgescheiden door een houten keersluis of rabot, waarover de boten dus moesten opgetrokken of neergelaten worden. Op die waterweg konden schepen varen tot twee ton. De Lieve was volle eigendom van Gent. De stad bepaalde ook wie er mocht op varen. Enkele eeuwen lang was het economisch belang van de Lieve voor Gent groot, onder andere voor de drukke handel met Engeland. Maar naarmate het Zwin meer en meer verzandde, nam ook het nut van de Lieve langzaam af. De Lievekaai herinnert nog aan dit verleden. Stukken van de Lieve zijn ook nog te vinden in het landschap. Een deel van het traject tussen Moerkerke en Zomergem zou later ingenomen worden door het Schipdonkkanaal.

De Sasse Vaart

De snelle groei van Antwerpen na 1530 tot belangrijk handelscentrum deed de Gentenaren voor hun uitweg naar de zee in de richting van de Westerschelde kijken, nu de voornaamste commerciële slagader van Europa. Daartoe was er een vorstelijk oktrooi nodig. Maar voorlopig was dat nog ondenkbaar, omdat de vurige Arteveldestad een bitsig conflict uitvocht met Karel V, dat zoals bekend uitliep op een diepe vernedering door de keizer in 1540, waardoor de Gentenaren tot stropdragers werden gemaakt. Keizer Karel wenste evenwel niet de ondergang van zijn geboortestad. Landmeter Frans van de Velde mocht in 1545 een kanaalplan ontwerpen en twee jaar later verleende de keizer toestemming om met de graafwerken te beginnen. Het kanaal liep tussen Gent en de thans afgedamde zeearm de Braakman, maar het eindigde bij de Landdijk, de aloude Graaf Jansdijk. Handig maakten de Gentenaren gebruik van een 'verzoenings'-bezoek van Keizer Karel in 1549 om hem te vragen een doorsteek te mogen maken van de Landdijk en daar een schutsluis te bouwen. De vorst ging daar zelf een kijkje nemen en gaf vervolgens opdracht de sluisen van Duinkerke, Damme, Rotterdam, Delfshaven, Spaarndam, Zaandam, Edam, Enkuizen en Stavoren te bezoeken, om zo tot een specialistenverslag te komen voor het Gentse project. Antwerpen begon de nattigheid van de concurrentie te voelen en peperde de keizer in dat het onbetrouwbare Gent zulk kanaal niet verdiende. Die dreef niettemin zijn wil door en gaf toelating om de dijk te doorsteken en er de nodige sluisen, kaaien en havendammen aan te leggen. De Gentenaren hadden nu hun *Nieuwe Vaart* en hun sas, het Sas van Gent. Hoezeer Keizer Karel het kanaal en het voordeel dat de stad Gent er zou uithalen genegen was, blijkt wel uit het feit dat hij op 28 augustus 1556, na in zijn geboortestad grootse afscheidsfeesten te hebben georganiseerd, er ostentatief gebruik van maakte om naar Vlissingen te varen, vanwaar hij in zijn *El Espirito Santo* definitief naar Spanje afreisde.

Het is duidelijk dat de Sasse Vaart, met een diepte van 1,30 tot 1,60 meter en een bodembreedte van 15 tot 19 meter, geen echt zeekanaal was, zelfs niet naar 16^{de} eeuwse normen. Toch was het economisch belang niet te onderschatten. De meeste aanleggende schepen kwamen uit Holland en Zeeland, andere brachten goederen aan uit Antwerpen, Brugge, Nieuwpoort, Calais, één enkele keer zelfs uit een verre haven als La Rochelle.

In Gent zelf stond de Sasse Vaart rechtstreeks in verbinding met de Leie en de haven van de Graslei via de Schipgracht. In 1645 werd de Blaisantvest verbreed en verdiept, zodat er nu ook met de Lieve een verbinding was. De Lievekaai en een nieuw gegraven Lievekom werden dus eveneens een binnenhaven. Van het andere uiteinde van het kanaal, het Sas van Gent, kunnen we ons een klaar beeld vormen door de kaart die landmeter Pieter de Buck er in 1576 van tekende. We zien er aan weerskanten van de havenkom twee dubbele sluizen, de zoete en de zoute spui, voorzien van verlaatgaten. Langs de havengeul van de Braakman waren er strekdijken gebouwd. Op de zoute spui, dus onmiddellijk in het vizier voor wie binnevaarde, stond een heus stadhuisje, opgetuigd met Gentse en Vlaamse leeuwen.

De Sasse Vaart heeft aan Gent geen loon naar werken geboden. Oorzaak daarvan was - ik zei het al - de Tachtigjarige Oorlog. Na de Val van Antwerpen in 1585 werd de vrije doorvaart door de Schelde afgesloten en sinds Sas van Gent in 1644 in handen was gevallen van de Noord-Nederlandse Republiek, lag er hier dus voortaan een grenslijn. Antwerpen en Gent kreunden onder het sluiten van de Schelde. Wat niet betekent dat er geen scheepvaart meer was, ook op de Sasse Vaart. Maar tegen het einde van de 18^{de} eeuw werd, mede ten gevolge van de inpoldering van de Braakman, het Gentse kanaal steeds minder bruikbaar en ging het verworpen tot een verwaarloosde, slijkerige geul.

De Brugse Vaart

Nu de Westerschelde niet meer vrij was, zag Gent zich na 1600 voor zijn scheepvaart genoodzaakt opnieuw in de richting van de Noordzee te kijken. Brugge moest hetzelfde doen, omdat Sluis in 1604 eveneens verloren was gegaan aan de Republiek en het bijgevolg alle plannen om van het Zwin ooit weer een min of meer bevaarbaar water te maken moest staken. Brugge en Gent waren met een gemeenschappelijke noodsituatie geconfronteerd en voor het eerst besloten ze om samen te werken voor het aanleggen van een nieuwe waterweg op eigen grondgebied, die de beide steden met de zee zouden verbinden. Een bijkomende doelstelling was het gebied waar de Noord-Nederlandse vijand kwam brandschatten, het zogenoemde *Contributieland*, terug te dringen achter een versterkte waterlinie. De namen Contributiebrug, Contributiepoort (de Brugse Poort) herinneren daar nog aan.

Er werden tegelijk drie werven geopend: één vertrekkend van Gent, één van Brugge en één tussen beide steden in. In Belgische termen zouden we dat vandaag de wafelijzerpolitiek noemen. Er werd gegraven van 1613 tot 1624. Opmerkelijk genoeg deed men voor de technische aspecten een beroep op specialisten uit Holland, dus ingenieurs uit het kamp van de vijand. De gravers waren voor het merendeel Engelsen, die met hun hele gezin overkwamen en kampeerden in hutten langs de kanaaloevers. Omstreeks het tijdstip van de voltooiing van de Brugse Vaart was ook het traject Brugge-Plassendale voltooid. Oostende lag toen immers nog midden in een overstromingsgebied, sterk onderhevig aan de getijdenwerking, en het was via een vaargeul door die kreek dat men via Zandvoorde verder vaarde naar die kuststad. Dat was verre van ideaal. Daarom werden vanuit Plassendale in de jaren 1638-1640 kanalen gegraven naar Nieuwpoort en vandaar via Veurne naar de goed geoutilleerde haven van Duinkerke, met zijn gunstige mogelijkheden voor de internationale handel met Engeland, Frankrijk en Spanje. Maar Duinkerke ging in 1658 definitief verloren aan Frankrijk. Dus ging men de verbinding met Oostende dan maar sterk verbeteren.

De Brugse Vaart en de verdere verbindingen naar Duinkerke en Oostende werden tallenkante genoemd omdat er geen belemmeringen waren van sluizen en dammen. Maar het grote probleem was wel de doorvaart door de steden: in Brugge eindigde de Oostendse vaart aan de terminus van Scheepsdale, de Gentse Vaart aan het Minnewater, dat als handelskom werd ingericht; in Gent hield de Brugse vaart op bij de stadsvesten aan de Bargiebrug bij de Brugse poort, zelfs zonder verbinding met de Leie die daar vlakbij stroomde. Ook al moesten de goederen op wagens doorheen de beide steden naar de andere stadshavens vervoerd worden, toch was er een zeer drukke scheepvaart van pleiten, boten tot 32 ton. De namen Bargiebrug en Bargiekaai in Gent verwijzen bovendien naar het erg populaire personenvervoer op de legendarische barges, trekschuiten die door paarden getrokken

werden tussen Brugge en Gent. Jaarlijks vervoerden die barges zo'n 50.000 personen. Er waren ook luxebarges voor hoge gasten. Over die barges wordt straks in een ander referaat gehandeld. De trekschuiten gingen teloor door de concurrentie van de spoorweg in de jaren 30 van de 19^{de} eeuw.

De Coupures

Het duurde tot 1751 vooraleer aan het gemis aan doorvaartmogelijkheden door Brugge en Gent werd verholpen. Door die steden werden dan zognoemde Coupures gegraven: de nu nog bestaande Coupure in Brugge, de nog steeds bekende Coupure in Gent en hier ook nog een tweede coupure, het Rommelwater aan de Visserij voor de verbinding met de Nederschelde. Nu konden echte zeeschepen rechtstreeks vanuit Oostende naar het handelsdok aan de Coupure in Gent (de plaats tussen de huidige bruggen voor éénrichtingsverkeer over de Coupure aan het einde van de Lindelei), of ze konden via de Leie verder doorvaren tot aan de Graslei. Daar zag men nu echt grote zeeschepen aanmeren. Ze kwamen uit Holland, Engeland, Frankrijk, maar bijvoorbeeld ook uit Lissabon en Cadix. Door die nieuwe mogelijkheden van de internationale handel, kende de nijverheid in Gent in de tweede helft van de 18^{de} eeuw een sterke opbloei.

Het Kanaal Gent-Teurneuzen

Toen rond 1800 Gent met zijn mechanische textielnijverheid, mede onder impuls van Lieven Bauwens, stilaan uitgroeide tot het *Manchester van het Vasteland*, klonk de roep naar een volwaardige zeeverbinding almaar luider. De vereniging van Zuid en Noord in het Koninkrijk der Nederlanden in 1815-1830 bood daartoe een unieke kans, omdat de staatsgrens ten noorden van de stad nu weer wegviel en de vrije vaart op de Schelde werd hersteld. Het lag dus voor de hand dat de uitweg, zoals in de 16^{de} eeuw, opnieuw in die richting zou gezocht worden. Dat gaf aanleiding tot het graven van het Kanaal van Terneuzen dat, toen het in 1827 opengesteld werd, voor het eerst van Gent een echte zeehaven maakte. Het kanaal begon aan de Tolhuissluis in Gent en eindigde 34 km verder in de Westerschelde via twee zeesluizen in Terneuzen. Het was 25 m breed en 4,40 m diep; schepen met een diepgang van 2,45 m konden te allen tijde tot in Gent varen. Een kanaal alleen was natuurlijk niet voldoende. Onmiddellijk werd in 1827-1828 tussen de Dampoort en de Sasse Poort het Handelsdok gegraven, 1,7 km lang en 60 m breed.

Maar zoals met zoveel grote projecten van de stad Gent - zoals de Sasse Vaart in de 16^{de} eeuw, de vaart naar Duinkerke in de 17^{de} eeuw, of nog de Wereldtentoonstelling van 1913 - kreeg Gent ook nu weer geen loon naar werken, omdat door politieke omstandigheden al na korte tijd de effecten weer teniet gedaan werden. Door de Belgische Omwenteling van 1830 eindigde het kanaal van Terneuzen eens te meer in het gebied van de vijand en werd het virtueel gesloten. Eerst toen de verhoudingen tussen Nederland en België weer min of meer genormaliseerd waren, kon het kanaal een flinke onderhoudsbeurt krijgen, en vanaf 1841 vaarden er weer zeeschepen tot in Gent. Er kwam een stapelhuis in 1844 naar de plannen van de bekende architect Louis Roelandt, een havenspoorlijn in 1857, zes jaar later de Nieuwe Vaart die als verbindingskanaal fungeerde met de nog steeds belangrijke Brugse Vaart.

Verbredingen en verdiepingen 1874-1968

Net in die tijd kende de zeescheepvaart een enorme schaalvergroting door het gebruik van stoomaandrijving, spoedig gevolgd door krachtige scheepsmotoren. Het kanaal van Terneuzen diende aanhoudend verbreed en verdiept te worden: een eerste keer in 1874-1885, een tweede keer tussen 1902 en 1910. Het kanaal was nu bevaarbaar voor schepen tot 10.000 ton, en werd wereldwijd geroemd als één der grootste kanalen ter wereld, samen met het Suezkanaal. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog verzorgden stoomvaartlijnen de verbinding met de belangrijkste Belgische, Nederlandse, Engelse en Franse havens, en verder met Sint-Petersburg, Riga, Tallinn, en de havens van Portugal, Spanje, Algerije en Tunesië, Noord- en Zuid-Amerika.

Het zou duren tot na de Tweede Wereldoorlog vooraleer het Kanaal van Terneuzen nog eens zou aangepast worden. In de bevrijdingsperiode had het een uiterst belangrijke rol gespeeld voor de Amerikaanse Liberty-schepen, maar nadien was het armoede troef, omdat toegankelijkheid voor schepen tot 10.000 ton absoluut niet meer beantwoordde aan de eisen van de almaar grotere zeeschepen. De doorbraak kwam toen Sidmar besloot zich in de Gentse kanaalzone te vestigen, maar daartoe een veel grotere toegankelijkheid eiste. Twintig jaar duurden de onderhandelingen met Nederland en vervolgens de uitvoering van de werken.

Sinds 1968 heeft Gent een kanaal ter beschikking van 200 m breed op Belgisch grondgebied, 150 m op Nederlands grondgebied, bevaarbaar voor schepen tot 60.000 ton. In Gent werden naast de oude darsen een aantal nieuwe havendokken gegraven: het gigantisch grote Sifferdok van 2,5 km lang en 330 m breed, het Petroleumdok, het Kluizen- en Rodenhuizedok. De industriële reconversie van Gent, na de teloorgang van de textiel, heeft er wel bij gevaren. Het hele kanaalgebied van Gent tot aan de grens is één grote industrie- en overslaghaven en biedt tewerkstelling aan zo'n 25.000 mensen. Maar die industrie snakt alweer naar een aanzienlijke verruiming van de vaarweg om schepen tot 125.000 ton te kunnen ontvangen.

Laat ik tenslotte vermelden dat sinds de jaren 50 van de vorige eeuw, nadat de Ringvaart rond Gent was klaargekomen, de handelsscheepvaart volledig verdwenen is uit de binnenstad. Sinds de jaren 70 van de vorige eeuw zijn hier de toeristische bootjes gekomen, en de *Portus Ganda* is aan het uitgroeien tot een heuse jachthaven. Sommige binnenwateren, die in de 19^{de} eeuw om hygiënische redenen gedempt werden, worden nu opnieuw opgelegd.

Literatuur

- J. Decavele, R. De Herdt en N. Decorte, *Gent op de wateren en naar de zee* (Antwerpen 1976).
J. Decavele, *Honderdvijftig jaar Kanaal Gent-Terneuzen* (Gent 1977)