

# De haven van Roeselare

In 1962 was het honderd jaar geleden dat de werken aan het kanaal Roeselare-Leie werden aangevat; de stad Roeselare heeft deze gebeurtenis herdacht met een tentoonstelling en een reeks volksfeesten.

Reeds in de 16de eeuw was er sprake van de kanalisatie van de Mandel, die vroeger bevaarbaar was geweest. Het is slechts na 1830, onder het impuls van de volksvertegenwoordigers A. Rodenbach en Dumortier, dat een definitieve beslissing werd afgedwongen.

Het Roeselaarse was in de industriële omwenteling van de 19de eeuw vrij vroeg betrokken geworden, via de textielnijverheid. Roeselare werd gezien als het toekomstige Verviers der Vlaanderen; men achtte het dan ook gepast door de aanleg van het kanaal Roeselare-Leie de nodige watervoorziening en aan- en afvoermogelijkheden te verzekeren.

Reeds voor de aanvang van de werken aan het kanaal in 1862, bestond bij de huidige havenkom een vlasspinnerij, die opgericht werd in 1853. Tussen 1860 en 1870 werden een vlasspinnerij en een gasfabriek bij de havenkom gevestigd. Sindsdien werden regelmatig nieuwe nijverheidsinrichtingen en opslagplaatsen langs de haven opgericht; tussen de beide wereldoorlogen werden vooral veevoederbedrijven ingeplant.

De aanblik van de 1 km lange havenkom, die aan weerszijden van kaaimuren is voorzien, waar omheen een dertigtal bedrijven zijn samengebracht, is indrukwekkend.

De bedrijvigheid in de haven van Roeselare is zeer groot; om de 2.500 schepen varen er jaarlijks binnen, dit is gemiddeld 10 per werkdag.

## Samenstelling en evolutie van de trafiek

De bedrijvigheid in de haven van Roeselare is zeer eenzijdig op de aanvoer gericht; de uitvoer te water vertegenwoordigt slechts 5% van het volume van de aanvoer. De trafiek betreft hoofdzakelijk aanvoer van

grondstoffen die voor bewerking of voor louter verdeling in aanmerking komen. Hierna wordt dan ook uitsluitend over de aanvoer gehandeld.

Tabel 1 geeft een overzicht van de evolutie van de aanvoer, naar omvang en samenstelling. Grafiek 1 geeft het aandeel van ieder der goederengroepen aan.

### a) Granen en voeders

Van het begin af hebben de granen en voeders een belangrijke plaats ingenomen in het geheel van de aanvoer. De beide wereldoorlogen niet te na gesproken, maken slechts de jaren 1920-30 hierop een uitzondering.

Behalve voor de bouwstoffen — en dit dan nog slechts ten dele — zijn de voedingswaren de enige vracht die tot een specifiek op de waterweg georiënteerde nijverheid hebben aanleiding gegeven: olieslagerij, molens, deegwaren en samengestelde veevoeders.

De voedingsnijverheid is veruit de belangrijkste nijverheid waaraan het kanaal in de loop der jaren, en bepaald na 1925, aanleiding heeft gegeven. Voor een nadere analyse van het belang van deze nijverheid wordt verwezen naar het 2de nummer van de jaargang 1960 van het tijdschrift « West-Vlaanderen Werkt » (1).

De betekenis van het kanaal Roeselare-Leie voor deze bedrijfstak mag echter even onderstreept worden met een paar cijfers. Het kanaal Roeselare-Leie komt op de tweede plaats in de rangorde van de waterwegen in ons land wat de geloste hoeveelheid granen en dergelijke betreft en op de eerste plaats voor het relatief aandeel van deze goederen op het totaal van de lossingen. In 1960 werden 445.956 ton granen en voeders gelost op het kanaal Roeselare-Leie

(1) J. Vandewalle: De veevoedernijverheid in West-Vlaanderen.









Tabel 1 : Evolutie van de aanvoer in de haven van Roeselare, 1886-1962

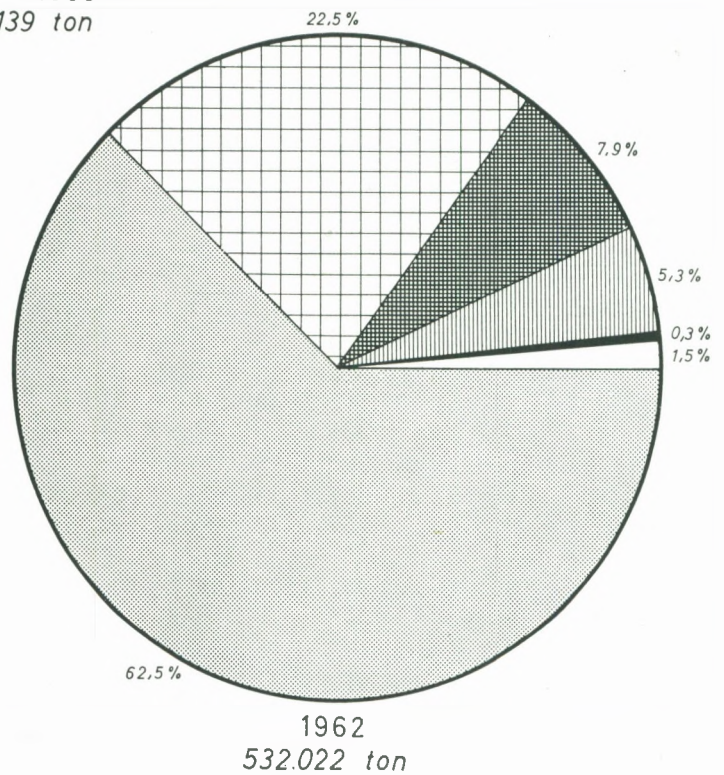
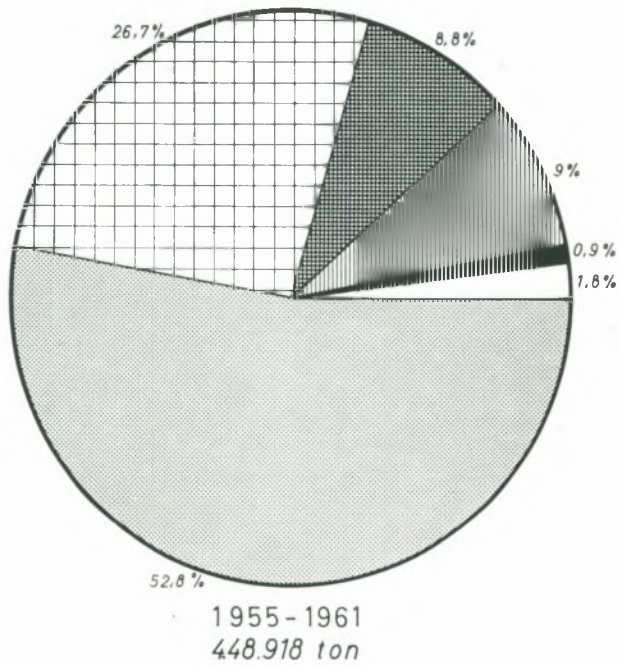
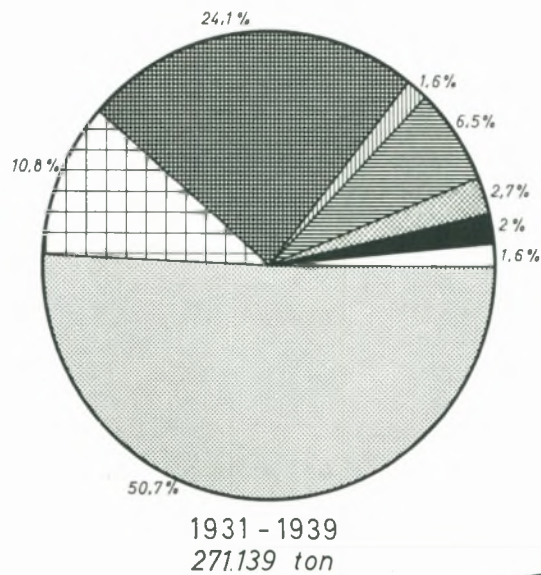
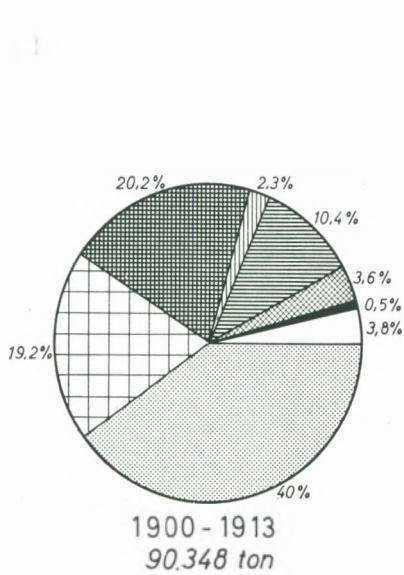
Periode	Totaal Schepen Index	Tot. Ton Index	Voornaamste goederengroepen						
			Granen %	Bouwstoffen %	Kolen %	Oliën %	Beurt %	Jute %	Meststoffen %
1886-1889	280 S 100	41.162 T 100	12.488 30,5	8.091 19,6	9.515 23,1	2.196 5,3	5.577 13,5	675 1,6	— —
1896-1900	516 S 184	76.874 T 163	26.739 34,8	13.647 17,7	20.552 26,7	2.076 2,7	9.520 12,3	773 1,0	309 0,4
1901-1913	650 S 232	90.348 T 220	36.785 40,0	17.427 19,2	18.468 20,2	1.993 2,3	9.479 10,4	3.195 3,6	483 0,5
1920-1930	688 S 246	106.076 T 259	28.971 26,3	44.287 40,2	21.512 19,5	320 0,3	10.538 9,6	3.865 3,5	414 0,4
1931-1939	1.690 S 603	271.139 T 661	137.510 50,7	29.397 10,8	65.368 24,1	4.298 1,6	17.621 6,5	7.414 2,7	5.493 2,0
1940-1944	508 S 181	86.173 T 210	1.874 2,1	35.983 41,7	37.471 43,4	219 0,2	646 0,7	76 0,01	7.131 8,2
1945-1948	787 S 281	123.572 T 301	50.598 40,9	21.932 17,7	30.489 24,6	8.830 7,1	1.380 1,1	3.772 3,0	4.353 3,5
1949-1954	1.754 S 626	311.261 T 759	154.503 49,6	83.094 26,6	31.798 10,2	24.537 7,9	304 0,09	5.171 1,6	5.346 1,7
1955-1961	2.341 S 836	448.918 T 1.095	237.200 52,8	120.201 26,7	38.736 8,8	39.389 9,0	— —	38 —	4.262 0,9
1962	2.434 S 869	532.022 T 1.292	332.602 62,5	119.980 22,5	42.246 7,94	28.614 5,35	— —	— —	1.862 0,35

Bron : Stadsverslagen Roeselare. De cijfers voor elk jaar gaan steeds van 1 oktober tot 30 september van het volgend jaar.

JAARGEMIDDELDEN VAN DE AANVOER IN DE HAVEN VAN ROESELARE

AANDEEL VAN DE DIVERSE GOEDERENGROEPEN

-  granen en voeders
-  bouwstoffen
-  kolen
-  oliën
-  beurt
-  jute
-  meststoffen
-  andere goederen



tegenover 767.847 ton op het Albertkanaal; op de Zeeschelde bedroeg het totaal der lossingen nog slechts 263.397 ton en op de Leie 243.422 ton. De lossingen van granen betekenden 59 % van de totale aanvoer op het kanaal Roeselare-Leie tegenover 43 % op de Leie, 14 % op het Albertkanaal en 2,6 % op de Zeeschelde.

Tot omstreeks 1930 waren maïs en oliehoudende zaden de voornaamste aangevoerde produkten, nl. elk nagenoeg 40 % van het totaal der granen en voeders. Vanaf 1920 komen de grondstoffen voor de eigenlijke veevoederbereiding op de voorgrond met een aandeel van circa 50 % : maïs 21 %, gerst 13 %, tarwe 8,8 %, oliehoudende zaden 2,5 % en verder rogge en haver.

Een verdere verhoging van de trafiek van granen en voeders is te verwachten. In 1960-61 (1 oktober tot 30 september) werden 246.284 ton granen en dergelijke in de haven van Roeselare aangevoerd; in 1961-62 is het volume gestegen tot 332.602 ton, dit is méér dan de trafiek van alle goederen samen in 1939.

## b) **Bouwstoffen**

De bouwstoffen is de tweede belangrijkste goederengroep. Deze vracht is uiteraard vrij conjunktuurgevoelig. De eerste jaren na de eerste wereldoorlog was de aanvoer belangrijk door de wederopbouw.

Na 1950 is de aangroei zeer belangrijk. De stijging is veel meer uitgesproken dan die voor het geheel van het land. In de jongste jaren worden in de haven van Roeselare circa 120.000 ton bouwstoffen aangevoerd.

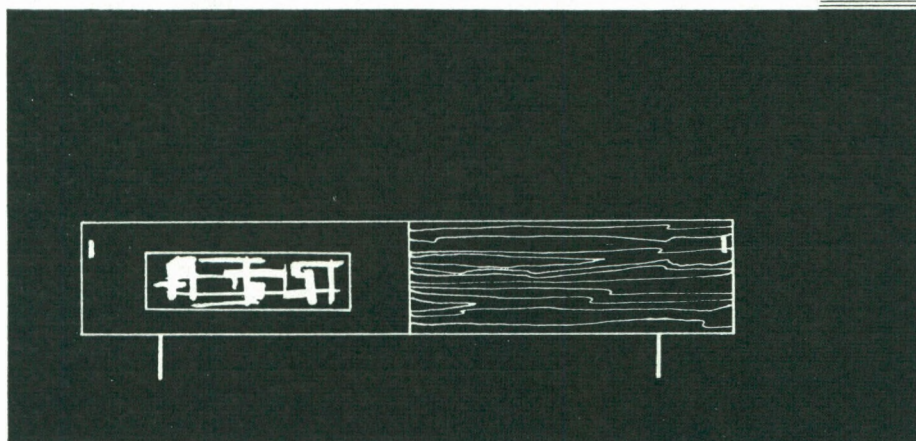
Tot omstreeks 1930 bestond de aanvoer voor circa 50 % uit bakstenen en namen de groefprodukten slechts een aandeel op van ongeveer 10 %. Thans betekenen de groefprodukten circa 85 % van de aanvoer en de stenen niet eens 1 %.

Hout dat vóór 1930 15 % van de vracht der bouwstoffen uitmaakte is nagenoeg verdwenen. Cement blijft ruim aanwezig alhoewel dalend in procentueel aandeel: 15 % der bouwstoffen sedert 1945 tegenover 35 % tussen de beide wereldoorlogen.

SLAAPKAMERS  
EETPLAATSEN

**SPECIALITEIT**  
VAN  
**POLYESTERMEUBELEN**

# rousseau



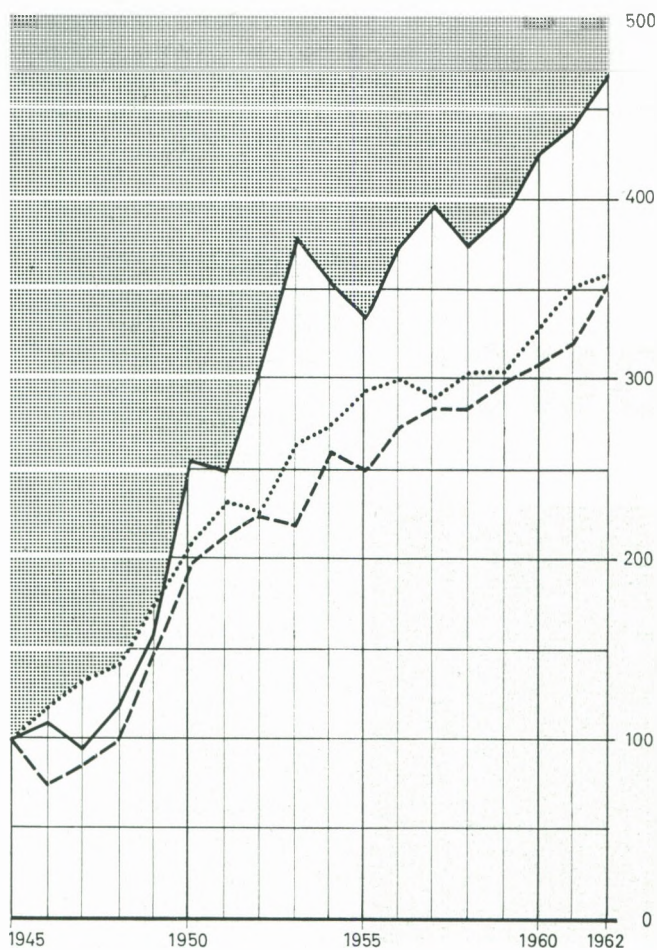
BURELEN & FABRIEKEN : **SCHOOLSTRAAT 50-58 IZEGEM** TEL. : 051/322.16 - 051/322.17

### c) Andere produkten

Hoewel de aanleg van het kanaal Roeselare-Leie vooral gezien werd als een middel tot goedkoop vervoer van brandstof voor de nijverheid, is deze goederengroep nooit werkelijk belangrijk geworden. De aanvoer beliep in de periode 1931-39 ongeveer 65.000 ton per jaar; op heden is het volume gedaald tot ongeveer 42.000 ton.

De aanvoer van petroleumderivaten is in de jaren 1950 en volgende vrij belangrijk geworden. Het topjaar werd bereikt in 1958 met 49.449 ton. Sindsdien

STIJGINGSINDEX VAN DE LOSSINGEN DER GOEDEREN, 1945-1962.  
(1945 = 100)



— haven van Roeselare  
 - - - kanaal Roeselare - Leie  
 ..... geheel der Belgische waterwegen

gaat de trafiek weer in dalende lijn; in 1962 heeft een groot verdeler zijn activiteit te Roeselare stilgelegd om over te schakelen op baanvervoer van uit andere distributiecentra.

De aanvoer van beurt en van jute die vóór de tweede wereldoorlog enige betekenis had is in de jongste jaren totaal weggevallen.

### Vergelijking met de Belgische binnenscheepvaart

De haventrafiek te Roeselare vertoont eigen kenmerken in vergelijking met de nationale binnenscheepvaart, vooral naar de samenstelling. Tabel 2 geeft voor de jaren 1960 en 1962 de verdeling van de lossingen naar de voornaamste goederengroepen respectievelijk voor het geheel van het Belgisch waterwegen-net en voor de haven van Roeselare.

Het overwicht van de aanvoer van granen en voeders in de haven van Roeselare is opvallend.

Terwijl in het land in zijn geheel het aandeel van de voedings- en landbouwprodukten tussen 1900 en 1962 verminderde van 15 % tot 7,2 %, was er te Roeselare een toename van het aandeel van 31 % in 1900 tot 63,9 % in 1962.

Tabel 2 : Indeling van de geloste goederen op de Belgische waterwegen en in de haven van Roeselare

Goederengroepen	Totaal Belgische waterwegen		Haven van Roeselare	
	1960	1962	1960	1962
Voedings- en landbouwprodukten	6,5	7,2	55,0	63,9
Vaste brandstoffen	24,5	22,0	7,9	9,7
Ertsen	5,4	6,2	—	0,1
Metaalprodukten	7,5	5,8	—	0,1
Bouwmaterialen, hout, glas	5,3	4,9	3,6	2,5
Groefprodukten	24,6	27,9	23,4	18,3
Textiel, leder	0,1	0,1	—	—
Scheikundige stoffen	11,9	9,8	0,6	0,2
Nijverheidsoliën en vetten	9,8	11,5	8,6	4,6
Overige	4,4	4,6	0,9	0,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

Het aandeel van de groep bouwmaterialen en groefprodukten in de haven van Roeselare is vrij schommelend (21 % in 1900). Een gelijkaardige tendens vindt men voor het Rijk. De aanvoer van kolen daalde van

UW BANK ?  
DE  
**KREDIETBANK**  
NATUURLIJK !

---

MÉÉR DAN 100 KANTOREN  
IN WEST-VLAANDEREN

28 % tot 8 à 10 % te Roeselare ; in het Rijk was het aandeel dalend van 30 % tot 24 à 22 %.

Het aandeel van het kanaal Roeselare-Leie in de nationale binnenscheepvaart (lossingen, ladingen en doorvoer) is gestegen van 1,6 % in 1945 tot 2,04 % in 1960 en 2,23 % in 1962 ; de lengte van het kanaal Roeselare-Leie is 1,0 % van het gehele waterwegennet.

Tussen 1945 en 1962 is de bedrijvigheid op het kanaal Roeselare-Leie gestegen tot index 427 tegenover een toename tot index 309 op het Belgisch waterwegennet in zijn geheel. Voor de lossingen is het groeipercentage nog hoger, zoals uit grafiek 2 blijkt.

#### **Invloed op de economie van Roeselare**

Indien Roeselare vrij vroeg deel heeft gehad in de industriële omwenteling — halfweg de vorige eeuw — dan is dit gebeurd los van de waterweg. De omschakeling van de huisnijverheid (textiel) naar mechanische fabrieksarbeid had plaats vóór de aanleg van het kanaal ; de spoorweg — aangelegd in 1847 — is terzake een belangrijk element geweest.

Aanvankelijk had de haven van Roeselare weinig te zien met nieuwe nijverheid. Wel hebben zich

enkele textielbedrijven — waarvan er trouwens weinig overblijven — in de nabijheid gevestigd, doch het lijkt ons dat de waterkommen die tussen 1860 en 1870 elders in de stad werden aangelegd, een grotere aantrekkingskracht op de textiel hebben uitgeoefend. Er is vooral een drukke distribuerende activiteit ontstaan voor granen, bouwstoffen, hout, petroleum, beurt enz., die aansluitend daarop nevenfuncties in het leven hebben geroepen.

Het is vooral na de eerste wereldoorlog dat de haven van Roeselare een rol heeft gespeeld in de omvorming van de bedrijvigheid te Roeselare. In 1880 vertegenwoordigde de textiel 80 % van de tewerkstelling te Roeselare en de voeding 2,8 % ; in 1896 waren de cijfers respectievelijk 60 % en 6,2 %. In 1937 was het aandeel van de voeding gestegen tot 11,5 % en het aandeel van de textiel gedaald tot 54,5 % ; in 1947 waren de overeenkomstige percentages 15,6 en 40,4 %.

In 1923 bedroeg de tewerkstelling in de bedrijven aan de vaart 498 personen, thans 1.332 personen ; de aangroei is volledig op de voedingsnijverheid terug te brengen.

De tewerkstelling aan de haven bedraagt thans 16,1 % van de totale industriële en commerciële

bedrijvigheid te Roeselare; in 1923 was dit enkel 11,2 %.

De voeding omvat 61,6 % van de tewerkstelling aan de haven tegenover 17,6 % in 1923. Onder de overige sectoren nemen de bouwstoffen 22,0 % van de tewerkstelling in de havenbedrijven op, textiel 9,7 %, distributie van brandstoffen 5,6 % en de overige 1,1 %.

De terugslag op gebied van vervoer, investeringen,

bouw en andere afgeleide activiteiten is zeer groot, maar kan moeilijk gemeten worden.

De bedrijvigheid in de haven van Roeselare is steeds groeiend. De uitbreiding van de havenkom wordt een dringende noodzaak; er worden ook plannen uitgewerkt voor de aanleg van een nieuwe industriezone bij het kanaal.

Roeselare stelt hoge verwachtingen op de verdere uitbouw van zijn haven.

