

Verhalen, mytes en legendes (deel 2)

Toon Colpaert - gewezen Vlaamse havencommissaris

Er heerst een geest in onze havens: de genius loci, de geest van de plek, die een haven en elke andere plek kleurt, er een ziel aan geeft. Die geest werkt door in het verhaal van elke plek. Zo wordt de eigenheid van een haven niet alleen bepaald door de materiële getuigen uit het verleden, maar ook door de verhalen, mythes en legendes.

1790-1850 - De eerste industriële revolutie gaat grotendeels aan Brugge voorbij, er komt geen enkele gemechaniseerde textielonderneming van de grond. Brugse ondernemers nemen weinig of geen industriële risico's en blijven vooral commerçanten.

1838 - Het spoor tussen Gent, Brugge en Oostende wordt als een van de vroegste Belgische spoorlijnen in gebruik genomen. Guido Gezelle bekijkt later 'het brieschend ijzeren peerd' nog altijd met heel wat wantrouwen.

1845-1850 - De traditionele linnen-nijverheid stort ineen. Samen met de hoge voedselprijzen komen de crisisjaren 1845-1850 in Brugge zeer hard aan. 40% van de mensen leeft in armoede, de werkloosheid is groot, tyfus en cholera eisen bijna dagelijks slachtoffers.

1880-1907 - Kort nadat Georges Rodenbach zijn bezwaard gemoed lucht in 'Bruges-la-morte', dromen enkele onversaagden van Brugge-aan-de-zee. Julius Sabbe en Co stuiten aanvankelijk op heel wat scepticisme. Maar als ook koning Leopold II en de Gentse baron Auguste de Maere zich achter het project scharen, komt er schot in de zaak. In 1895 geeft de Kamer van Volksvertegenwoordigers haar goedkeuring voor de bouw van een nieuwe haven. Datzelfde jaar wordt de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen opgericht. De werkzaamheden starten in 1896. In 1904 is de haven klaar - d.w.z. de môle, de vissartsluis en het zeekanaal Brugge-Zeebrugge. In de zomer van 1907 zijn er grootse inwijdingsfeesten.

Georges Rodenbach blijft de nieuwe haven als een bedreiging beschouwen

voor de poëtische zuiverheid van de stad; in 'Le Carillonneur' verzet zijn hoofdpersoon Joris Borluut zich scherp tegen het project. Wanneer de regering toch beslist dat de haven er komt, moet uitgerekend Borluut de zegelok luiden. Het wordt hem allemaal te machtig en hij verhangt zich aan de klokken van zijn eigen beiaard.

1914-1918 - De Duitse bezetters maken van Zeebrugge een echte oorlogshaven, die ze bij hun aftocht in 1918 volledig vernielen. De havenactiviteiten halen pas in 1927 terug hun vooroorlogse peil.

1945-1950 - De geschiedenis herhaalt zich: opnieuw heeft de haven van Zeebrugge zwaar te lijden onder de naweeën en ravage van het oorlogsgeweld. In 1950 haalt de trafiek in de haven nog niet de helft van die van in 1939.

1950-1971 - De expansie begint, zij het nogal traag. In 1960 is de trafiek bijna verviervoudigd ten opzichte van 1950 en bereikt die terug het niveau van het vorige recordjaar... 1911. Vanaf 1960 wordt de uitbouw van Zeebrugge voor het eerst grondig en planmatig aangepakt. Een eerste fase loopt tot 1971.

1972-1984 - In een tweede fase komt er een volledig nieuwe haven tot stand in Zeebrugge. De uitbouw van de buitenhaven behoort in die tijd tot de grootste waterbouwkundige werken ter wereld. Tegelijkertijd legt men een nieuwe zeesluis en een nieuwe achterhaven aan.

1985-2017 - De eerste jaren groeit de nieuwe haven als kool. Op 5 jaar tijd verdubbelt de trafiek. Daarna gaat het er wat rustiger aan toe, om in

2010 een piek van 49,6 miljoen ton te bereiken. Vervolgens laat de crisis in de containersector zich keihard voelen. In 2016 worden er nog 37,8 miljoen ton goederen geladen en gelost in de Zeebrugse haven.

De LNG-trafiek en vooral de auto's houden vandaag Zeebrugge recht. Maar nieuwe projecten dienen zich aan. Met een beetje geluk kunnen we zeggen dat het 'daghet in den Oosten' voor de 19.600 jobs die nu afhangen van het reilen en zeilen in en om de Zeebrugse haven.

Kortom, vijfhonderd jaar na Lodewijk van Gruuthuse geldt nog altijd 'Plus est en vous'. Aan grootse plannen geen gebrek, zoals de Seine-Schelde-Westverbinding (met de verbreding van het Schipdonkkanaal), de 2e zeesluis (die al naargelang de appreciatie het SHIP- of het SHIT-project wordt genoemd), de Vlaamse baaien (met een ontwikkelingsscenario voor de haven van Zeebrugge en de haven van Oostende en Nieuwpoort) en de Stadsvaart (die een nieuwe toekomst moet bieden voor de vaart in Brugge en Oostkamp).

Soms doet het allemaal denken aan 'De trein der traagheid' van Johan Daisne, een van de bekendste vertegenwoordigers van het magisch realisme in de Nederlandstalige literatuur. Naar eigen zeggen wilde Daisne 'de realiteit en de droomwereld met elkaar verbinden en richting geven.' Maar misschien biedt zijn verhaal over 'De zoete smaak van de zee' meer inspiratie om een link te leggen tussen het rijke verleden en een hoopvolle toekomst voor de haven van Brugge.