

DE OOSTENDSE HANDELSHAVEN IN 1960

door Raymond VANCRAEYNEST
lic. in de wiskunde.

De commentaar op de statistieken van de handels-
havens verschenen in «De Zeewacht» van 3 februari II.
is zeker vatbaar voor discussie aangezien er menige be-
weringen in voorkomen die niet stroken met de wer-
kelijkheid. De Handelskamer veroorlooft zich dan ook
enkele rechtzettingen te publiceren.

DE CIJFERS

Verre van ons is de bewering dat de handelshaven
van Oostende op volle toeren draait. Welke Belgische
havens buiten Antwerpen draait er echter op volle toeren
? Niet zelden gebeurt het dat men Gent of Zee-
brugge bezoekt en geen enkel schip ziet liggen.

Laten wij ons hier echter beperken tot de vergelij-
king van de beweging der koopvaardij schepen in 1959
en in 1960 waarover in vermeld artikel gehandeld wordt.

INGEVAREN KOOPVAARDIJSCHEPEN

Aantal		Tonnemaat (nMt)	
1959	1960	1959	1960
720	675	293 071	289 124

Dus 45 schepen minder en 3947 ton minder.

Besluit : in 1960 waren de schepen gemiddeld gro-
ter ; de gemiddelde tonnemaat steeg immers van 407
nMt in 1959 tot 428 nMt in 1960.

We mogen echter niet uit het oog verliezen dat er
soms ook koopvaardij schepen aanleggen in de visse-
rijhaven en dat de pakketboten ook goederen vervoer-
ren. Daarbij vaart de staatscargó «IJzer» in de winter
regelmatig tussen Oostende en Dover.

DE INVOER

De invoer overzee in gewicht steeg globaal met
ongeveer 46.000 ton volgens de stedelijke statistieken.
Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de gestegen invoer
van stookolie van Rotterdam en Antwerpen langs de
zee die van 66.200 ton in 1959 tot 133.402 ton is opge-
lopen in 1960 (+ 67.000 ton).

De invoer van stookolie met binnenschepen is daar-
entegen slechts gedaald met ongeveer 12.000 ton. Wij
moeten hier nochtans voorzichtig zijn met de interpre-
tatie. Binnenschepen die stookolie lossen op de vaart
worden niet vermeld in de statistieken van de haven.
Als zeeschepen daarentegen lossen op de vaart worden
ze wel vermeld vermits ze langs de zeesluis de haven
zijn binnengevaren. Daar wij geen statistieken bezitten
van de lossingen op de vaart van de binnenschepen mo-
gen wij dus niet besluiten dat de totale hoeveelheid ge-
loste stookolie toegenomen is. Langs de zee is de in-
voer in ieder geval met ongeveer 67.000 ton gestegen.

De invoer van Engelse kolen is in 1960 onbeduidend
geweest (3.359 ton). Hadden wij in 1957 niet minder
dan 50.458 ton, in 1958 nog 41.422 ton, dan daalden
deze cijfers in 1959 tot 25.230 ton. Dit is een recht-
streeks gevolg van de slechte kolonpolitiek door de
opvolgende regeringen gevoerd sedert de bevrijding.
De industries in onze omgeving werden speciaal ge-
bouwd om zich te bevoorraden in goedkope kolen uit
Engeland. Nu echter worden ze verplicht zich dure
Belgische kolen aan te schaffen die daarenboven we-
gens de grote afstand van de mijnen tot hier nog heel
wat duurder komen. Zo verhindert men voortdurend de
ontwikkeling van de nijverheid in onze streken om
kwijnende nijverheden in andere gewesten kunstmatig
in leven te houden.

De invoer van hout, van fosfaten en vee kende een
onbeduidende achteruitgang terwijl de palen en de
stukgoederen vooruitgingen.

Kortom de traditionele goederen bij de invoer bleven
stabiel met uitzondering van de Engelse kolen.

DE UITVOER

Bij de uitvoer stippen wij een vermindering aan van
de cokes met 8.500 ton. Hier staan wij weer voor een
typisch Oostends verschijnsel. In perioden van hoog-
conjunctuur, als de staalnijverheid op volle toeren draait
en de andere havens recordcijfers boeken, gaan wij
achteruit omdat de cokes dan afgezet worden aan de
ons omringende landen.

De vermindering bij de chemische produkten be-
draagt niet minder dan 42.500 ton. Hoe valt dit te ver-
klaren ? In 1959 werd deze rubriek voor het eerst se-
dert jaren terug opgemerkt door het feit dat een plaat-
selijke fabriek naar Engeland en Ierland exporteerde
langs Oostende. In 1960 werd er waarschijnlijk minder
uitgevoerd naar die landen. Het is echter ook mogelijk
dat er meer werd uitgevoerd en naar andere landen,
doch langs de havens van Antwerpen en Gent. Hoe
komt dat ? Misschien zijn de hoeveelheden hier te klein
en komen in andere havens ladingen toe afkomstig van
verscheidene fabrieken. Het is nu eenmaal zo dat de
export van chemische produkten geregeld wordt van
uit Brussel en dat de tussenpersonen in Antwerpen en
Gent tot alles bereid zijn om hun bestaande trafiek te
behouden.

Ook de aardappelen en de dakpannen zijn elk met on-
geveer 1.500 ton verminderd, waarschijnlijk te wijten
aan het feit dat Engeland geen deel uitmaakt van het
Europa der Zes. De stukgoederen daarentegen zijn met
4.500 ton toegenomen. Wat de uitvoer betreft zijn de
globale cijfers dus teruggelopen te wijten aan diverse
factoren waarop noch de Stad noch de Handelskamer
invloed kunnen uitoefenen.

DE INVOER VAN STEENKOLEN LANGS ZEEBRUGGE

Toen de invoer van Amerikaanse kolen begon in 1951
hebben wij 2 schepen ontvangen met ongeveer elk
7.000 ton kolen. De haven van Oostende beschikte toen
echter nog niet over kranen met voldoende grote vlucht
en in voldoende aantal om de overslag gemakkelijk uit
te voeren. Een defect aan een der kranen zou het schip
te lang in de haven houden met al de gevolgen daar-
aan verbonden. Deze invoer heeft zich aldus naar Zee-
brugge verlegd. De kolen die te Zeebrugge gelost wor-
den en bestemd zijn voor Zandvoorde zijn dus niet af-
komstig van Engeland maar van de U.S.A. Ze worden
op de havenmuur gestort en worden dan per binnens-
chip en niet per spoor langs Brugge rond naar Zand-
voorde verscheept. De schepen werden weldra ook gro-
ter daar de vervoerkosten overzee relatief geringer zijn
voor grote schepen dan voor kleinere. De schepen die te
Zeebrugge aanleggen met kolen hebben een breedte van
17,50 m tot 19,50 m ; een lengte van 135 tot 150 m en
een diepgang van 26 tot 29 voet. De vervoerde lading
gaat van 10.000 tot 13.500 ton ongeveer.

Onze haven is voor dergelijke schepen niet toegan-
kelijk. De maximumbreedte van de schepen die toege-
laten worden in de sluis Demey is 17,20 m en de diep-
gang 25 voet. Schepen met dergelijke afmetingen kun-
nen ongeveer 8.000 ton vervoeren.

Nu de 2 nieuwe kranen van 8 ton eindelijk bedrijfs-
klaar schijnen te zijn zou er misschien kunnen aan ge-
dacht worden deze trafiek terug naar Oostende te
brengen. Alles hangt er echter van af in hoever de
misschien duurere zeevrachten met kleinere schepen
zullen kunnen vergoed worden door de geringere bin-
nenvaarttarieven haven Oostende-Zandvoorde tegen

Zeebrugge-Brugge-Zandvoorde, zonder te spreken van het verschil van behandelingskosten in de 2 havens. Het is in ieder geval het overwegen waard, want ook Gent ontvangt nog Amerikaanse kolen alhoewel de zeesluit te Terneuzen maar even breed is als de sluis Demey. Liggen de schepen echter te diep dan worden ze eerst in de voorhaven te Terneuzen gelicht tot op 24 voet, doch deze laatste mogelijkheid bestaat te Oostende niet gezien er in de voorhaven te Oostende geen enkele plaats is met voldoende diepte bij laagwater.

HAVENWERKEN IN HET VOORUITZICHT

Om aan deze moeilijkheden het hoofd te bieden heeft de handelskamer de knoop doorgehakt en een verzoekschrift gericht tot de Heer Minister van Openbare Werken om in het havengebied van Oostende enkele allernoodzakelijkste werken te laten uitvoeren. Ook ons plaatselijk kamerlid de Heer Dries Claeys heeft zich voor de wagen gespannen.

Daarop heeft de Minister laten weten dat de aangevraagde verbeteringen opgenomen werden in het 15-jarenplan van Openbare Werken en een aanvang zullen nemen in 1963.

Waaruit bestaan deze werken ?

Het oosterstaketsel zal verplaatst worden ; de havengeul en de toegangswegen in zee zullen gebaggerd worden op —7,00 m (23 voet bij laag water, 36 voet minimum bij hoog water).

De diepwaterkaai zal volledig herbouwd worden met een diepte bij laag water van —10,00 m (33 voet) aan de voet van de muur.

De voorhaven ter hoogte van de Bolle zal verruimd worden om een zwaaiplaats te bekomen van 300 m diameter (tegen 200 m nu).

Deze verbeteringswerken zullen toelaten dat zeeschepen van om 't even welke lengte en breedte en met een diepgang tot 30 voet aldaar zullen kunnen geladen en gelost worden.

NIEUWE TRAFIEKEN

Tenslotte wordt er in vermeld artikel gerept over nieuwe trafieken. Er mag niet uit het oog verloren worden dat er voor West-Vlaanderen weinig of geen massagoederen bestemd zijn. De export van West-Vlaanderen bestaat hoofdzakelijk uit stukgoederen en daarvan hebben wij ons deel voor wat Engeland betreft. Naar andere bestemmingen zijn de hoeveelheden weer te klein om schepen in Oostende te doen aanleggen. Te Antwerpen daarentegen maken vele kleintjes uit alle hoeken en hoekjes van West Europa een groot en dat is de sterkte van Antwerpen die aldus regelmatig lijndiensten kan spijzen naar alle delen van de wereld. Verlaat ge West-Vlaanderen, ge komt direct in het hinterland van Gent, Antwerpen en Duinkerke en per spoor of binnenschip zijn de afstanden naar Oostende te groot en dus te kostelijk.

Kan er dan niets gedaan worden ? De pessimisten zeggen neen ; de optimisten zeggen ja. Tot de pessimisten behoort de Stad ; de commissie van de handels-haven is nog nooit samengeroepen geweest door het huidig schepencollege. Er schijnen dus geen problemen te bestaan. Tot de optimisten behoort de handelskamer. Alles wat gedaan en ondernomen wordt kan echter om begrijpelijke redenen niet uitgebazuind worden. Het raderwerk van de overzeese handel is ingewikkeld en moeilijk. Het aantal belangen die daarbij om het hoekje komen kijken is groot en als er op een gegeven ogenblik iets tot stand komt zal de pers wel ingelicht worden.

De «Brugse» Economische Raad met een Oostendse voorzitter kan ook geen wonderen verrichten. Het is echter een feit dat de W.E.R. nauw samenwerkt met het stadsbestuur van Brugge. Met het stadsbestuur van Oostende echter schijnt dit niet mogelijk. Oostende betaalt toch ook 5.000 F per jaar subsidie juist zoals Brugge. Het is hoog tijd dat dit wederzijds wantrouwen opgeruimd wordt en dat er langs beide zijden wat goede wil aan de dag gelegd wordt om tot hechte samen-

werking te komen. Het komt ons echter voor dat de W.E.R. de problemen die zich te Oostende stellen niet voldoende realiseert omdat ze gewoon is samen te werken met Brugge waar de toestanden op gebied van havenexploitatie veel eenvoudiger zijn. Gans het complex Brugge-Zeebrugge hangt immers af van één bestuur : de Maatschappij van Brugse Zeevaartinstellingen. Te Oostende daarentegen hebben wij de Stad, het Zeewezen, de Zeemacht en als het over industriegronden gaat dan komt men direct op het grondgebied van de gemeenten Bredene en Zandvoorde. De W.E.R. zou hier nochtans schoon werk kunnen verrichten als zij er haar werk wil van maken.

Verder kan het alleen maar betreurd worden als er te Antwerpen gestaakt wordt dat de syndicaten zo kortzichtig zijn ook hier de schepen die voor Antwerpen bestemd zijn niet te willen lossen. Het is immers niet uitgesloten dat als de invoerders in contact komen met de mensen van de haven van Oostende er op de duur toch nog iets zou van overblijven. Te Zeebrugge is men echter wel zo slim niet mee te doen aan die zinloze sympathiestakingen. In de toekomst zou dat trouwens radicaal moeten verboden worden. Toch moeten wij bekennen dat er ook te Zeebrugge niets is overgebleven van trafiek die eertijds normaal langs Antwerpen gebeurde.

Trouwens welke trafiek heeft Zeebrugge ?

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek geeft voor 1959 de volgende cijfers :

LADINGEN

In transit : 161.200 ton, waarvan 150.959 ton met de ferryboot naar Engeland.

Eigenlijke uitvoer : 232.451 ton

waarvan : 23.533 ton aardappelen

2.708 ton schroot

75.005 ton cokes en kolen

14.415 ton ruwe petroleum

81.755 ton petroleumderivaten

4.403 ton springstoffen

5.383 ton houtwaren

13.297 ton glas

3.812 ton spoorwegmateriaal

LOSSINGEN

In transit : 64.524 ton, waarvan 59.527 ton met de ferryboot uit Engeland.

Eigenlijke invoer : 443.547 ton.

waarvan : 401.677 ton kolen (385.057 ton uit de U.S.A.)

18.602 ton zand en grint uit Nederland en West-Duitsland

9.160 ton kunstmeststoffen uit Italië

3.319 ton suiker uit Midden Amerika

Zeebrugge dankt dus vooreerst een groot deel van zijn bedrijvigheid aan de ferrybootdienst op Harwich. Voorts bestaat de uitvoer hoofdzakelijk uit cokes en uit kolen en petroleumproducten die verband houden met de activiteit van het bunkerstation en van de visserijhaven.

De invoer is op ongeveer 42.000 ton na uitsluitend samengesteld uit kolen. Van deze 42.000 ton is er dan nog ongeveer 18.500 ton zand en grint die langs de zee binnenvoeren per lichter.

Alles samengenomen niet zo erg om er mee hoog op te lopen.

Het moet bekend dat de burgemeester van Brugge heel wat gedaan heeft voor de industrialisatie van het Brugs havengebied, maar op gebied van nieuwe trafieken in de haven in vergelijking met eertijds valt er maar weinig te bespeuren. Het industriedok te Brugge is omzoomd met inrichtingen die aangetrokken werden door de goedkope gronden maar die met de zeescheepvaart geen uitstaans hebben.

De oevers van onze vaart op Bredene en Zandvoorde zijn gelukkig tot nog toe onbebouwd en onze 80 ha. grote spuijkomp ligt daar nog braak. Wij kunnen nog altijd hopen dat er daar iets groots moge tot stand komen ten bate van onze stad en onze streek.