

## HET KANAAL VAN TERNEUZEN

Vreemde overheersers en bezetters kregen het, in het verleden, bijzonder hard te verduren van de koppige Gentse stede die het, zelfs In de meest normale omstandigheden, bijna voortdurend aan de stok had met eigen prinsen en graven en met buren uit eigen ras. Hoe paradoxaal het ook moge klinken, Gent dat even normaal het pasgeld voor zijn daden van opstandigheid had moeten terugkrijgen, kwam er doorgaans zonder veel kleerscheuren van af, en van alle Brabantse en Vlaamse steden, was het Gent dat per slot van rekening nog het beste profijt wist te halen uit het vreemde juk en zijn revolutionaire bewegingen!

Indien er in het begin van de XIXe eeuw, van de oude fierheid en weerstand niet bijster veel was overgebleven, was het niettemin andermaal op het ogenblik dat het vreemde juk loodzwaar op de stad drukte en dat er van politieke vrijheid zelfs geen sprake meer was, dat Gent een nieuwe economische bloei-periode tegemoet ging.

Een zeer gelukkig toeval maakte dat in die jaren de industriële belangen van Napoleon samenvielen met dezen van onze stad waar onder impuls van Lieven Bauwens de katoennijverheid een zo plotse als onverwachte vlucht nam.

De Fransen hadden. bovendien de Schelde heropend wat automatisch de heropening van de Sassevaart betekende. Deze maatregel welke Antwerpen een ongemene voorspoed zou bijbrengen, had voor Gent nauwelijks een symboli-

sche betekenis en waarde, daar elk belangrijk vervoer over de sedert jaren verwaarloosde Sassevaart praktisch uitgesloten was. Misschien had Napoleon, die het plan had opgevat de vaart terug bevaarbaar te stellen en aan te passen aan de eisen van de tijd en aan militaire doeleinden, van deze waterweg voor de tweede maal de levensader van Gent kunnen maken, doch oorlogen en allerhande internationale verwickelingen hadden voor gevolg dat het bij een droom bleef, een droom welke na de val van het Keizerrijk en zelfs na het Congres van Wenen, de Gentse stadsedelen en nijveraars bleef fascineren.

Zolang een rechtstreekse verbindingsweg tussen Gent en de zee een loutere Gentse, zelfs Belgische aangelegenheid en belang bleef, kon er niet veel verwacht worden. Gent kende ten andere tijdens de eerste jaren van het Hollands Bewind een economische inzinking: de grote Franse exportmarkt ging verloren terwijl de Engelsen ons stilaan een gevaarlijke concurrentie begonnen aan te doen. Men moest de toegang tot de afzetgebieden in Nederlands Indië afwachten om de Gentse katoenindustrie opnieuw een zekere peil van welstand te zien bereiken.

Het idee van een modern kanaal hing nog steeds in de lucht en in de Gentse industriële middens liet men geen gelegenheid voorbijgaan zonder de overheden diets te maken dat een dergelijk plan Gent en gans het land een ongemene voorspoed zou bezorgen.

Het is ten andere kenschetsend vast te stellen dat die nijverheidsmilieus die de eerste Fransgezinden waren geweest ten tijde van de Franse overheersing, nu ook de meest orangistisch getint waren. Business is business en in de middens van de katoenindustrie heeft men nooit veel met sentimentalisme gesponnen. Het ongeluk wou dat men ook in Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen al evenmin aan sentimentalisme deed en dat men er maar al te wel inzag dat een dergelijk kanaal met een er onvermijdelijk aan vastgekoppelde haven een meer dan gevaarlijke mededinger zou doen ontstaan, zodat er van die kant heel wat kritiek en oppositie uitgingen.

Wellicht had Willem I, die net als Napoleon voor het idee van een kanaal Gent-Noordzee gewonnen was, nog lang gearzeld hebben en alle zorgvuldig hebben gewogen en overwogen vooraleer een besluit te nemen, moest niet naast de Gentse belangen ook een andere belangrijke factor hebben gespeeld, waarmede én het zwijgen de rivalen van Gent kon worden opgelegd, én de Gentse thesis kon zegevieren, zonder daarom de schijn te verwekken dat het exclusief een begunstiging van de Arteveldestede betrof.

Onze stad had dus voor de zoveelste maal het geluk aan hare zijde, en wie dat heeft, mag de kans niet onbenut laten.

Het probleem van de afwatering en van de voortdurende overstromingen in

het Vlaamse land stelde zich scherper dan ooit tevoren en had in de eerste jaren van de XIXe eeuw schrikwekkende afmetingen genomen die een bestendig gevaar uitmaakten voor talrijke dorpen en akkergronden die regelmatig onder water kwamen.

Zulks was een verre nasleep van de Vrede van Munster en meer bepaaldelijk van het zo verderfelijke artikel 58 dat o.m. bepaalde: «Aussi on ne pourra creuser nouveaux canaux, ni fossés par lesquels on pourrait repousser ou détourner les eaux de l'un ou l'autre parti».

De toepassing van dit artikel leek dra een catastrofe voor onze gewesten. In een weinig gekend en nog minder gelezen werk «Recherches historiques sur les voies d'écoulement des eaux des Flandres», heeft Andries, een geestelijke die in de vorige eeuw in de Kamer voor Volksvertegenwoordigers zetelde, de nefaste gevolgen van die bepaling en van latere verdragen als b.v. het Barrièretraktaat beschreven.

Nu Noord en Zuid onder eenzelfde scepter waren verenigd, bestond er geen enkele geldige reden meer om de oplossing van dit zo netelig vraagstuk nog langer uit te stellen, en een eerste maal werden twee ingenieurs van de Waterstaat, Van Diggelen en Noël, gelast met het opmaken van een project om de Sasvaart terug bevaarbaar te maken en te verlengen van Sas van Gent tot aan de Westerschelde, oplossing welke én de overstroomde gebieden én de Gentse belangen zou ten goede komen.

Dit project moest om allerhande redenen worden prijsgegeven; het ware ten andere slechts het zoveelste lapmiddel geworden.

Daarmede was het ganse geval echter ver van opgelost te zijn. In een merkwaardige studie «Gand et ses installations maritimes» in 1881 verschenen, schrijven Bruneel en Braun: “Le mal persistant et les terrains bas se trouvant menacés d'une submersion en quelque sorte permanente pendant les saisons humides, le Gouvernement hollandais, sur les vives instances des propriétaires intéressés, soumit la proposition à un nouvel examen. On chargea en 1822 les susdits ingénieurs d'élaborer un projet définitif pour le creusement d'un canal á grande section, destiné à assurer l'assèchement des terrains et devant constituer pour la ville de Gand une grande voie navigable en communication directe avec la mer”.

Dit tweede ontwerp van Noël en Van Diggelen, in 1822 ingediend, werd het jaar daarop bij Koninklijk Decreet goedgekeurd.

Alhoewel uitdrukkelijk werd bedongen dat gans het Kanaal voor de toegang van zeeschepen tot aan Gent bevaarbaar zou worden gemaakt, is het duidelijk dat het in de eerste plaats werd opgevat en ontworpen ter afwatering en voorkoming van overstromingen en slechts in subsidiaire orde als middel voor de heropleving en heropstanding van Gent.

De Hollandse havensteden en Antwerpen hadden nu nog onmogelijk kunnen tegenstribbelen gezien het uitgesproken karakter van algemeen nut, maar voor Gent was het, indien geen triomf, dan toch een meer dan heuglijke maatregel. Geen triomf omdat andermaal te klein werd gezien. Men zou een kanaal graven voor de periode die men meemaakte, niet voor de toekomst.

Het Kanaal liep bij het verlaten van de stad iets meer westwaarts dan de Sassevaart zaliger, vervoegde Sas van Gent en eindigde bij Terneuzen: samen, een lengte van 34 km dus een veel kortere verbinding dan Antwerpen-Noordzee.

Aan het in 1823 aangenomen ontwerp, konden de Gentenaren in extremis nog een paar gelukkige wijzigingen brengen, qua breedte en diepte, sluisen, bruggen enz, anders ware het van bij de start een hopeloos geval geworden.

De werken, in mei 1825 begonnen, vorderden zeer snel. Al wat de techniek in die jaren aan mogelijkheden bood, werd ingezet samen met een aantal "botes-ressen", die gekende Luikse vrouwen en meisjes, die wij thans nog enkel afgebeeld zien met de grote mand op de rug, in folkloristische stoeten of als popjes voor toeristen.

De werken vorderden zelfs zo snel dat twee jaar later, op 18 november 1827, de verbinding van Gent met de Noordzee een voldongen feit was.

Of er die dag te Gent werd gejubeld!

Het leeuwenaandeel mochten de ingenieurs Van Diggelen en Noël samen met de toenmalige gouverneur van Zeeland, Van Doorn, die later goeverneur van Oost-Vlaanderen werd, opeisen.

Hij was het trouwens die op 18 november 1827 de grootste plechtigheden van de inhuldiging van het Kanaal van Terneuzen, namens koning Willem I voorzat.

Ontvangst en redevoeringen in Terneuzen en Sas van Gent waar de eerste feestdag met banket en vuurwerk werd besloten. Zulks was slechts een voorsmaakje van de triomfantelijke intocht van de officiële feestvloot in Gent, die 's anderdaags plaats vond: «La foule, schrijven Bruneel en Braun, couvrait sur tous les points, les deux rives du canal. Une infinité de petites embarcations pavoisées voguaient sur les eaux et saluaient de leurs acclamations le Gouverneur à son passage».

De klokken in de kerken, de beiaard boven in het Belfort, de kanonnen op de wallen kondigden de bevolking de komst aan van de Gouverneur, vertegenwoordiger van koning Willem, en zijn gevolg welke plaats genomen hadden op het yacht "la Junon".

Om half twee in de namiddag werd door de burgemeester vergezeld van een muziekkapel, een legerdetachement en alle stedelijke overheden, aan de Sassepoort een erewijn geschonken, waarna de stoet midden een onbeschrijf-

telijk enthousiasme door de voornaamste straten van de stad naar het Paleis van de Gouverneur aan de Oranjeberg toog, waar een plechtige ontvangst plaats greep.

Om zestien uur werd de genodigden in de Arsenaalzaal van het Stadhuis een banket aangeboden, waar wijn en woord overvloedig vloeiden en de dag werd besloten net een groot bal, terwijl dezelfde dag een algemene brooduitdeling aan de armen plaats vond en men gouden, zilveren en bronzen medailles uitgaf om dit historisch feit van de zo lang verwachte rechtstreekse verbinding met de zee te vereeuwigen.

Een eeuwenoude droom ging in vervulling.

Daags nadien begon de nuchtere en sindsdien zo dikwijls ontnuchterende werkelijkheid.

Het enige dat in de officiële redevoeringen bij de plechtige inhuldiging van het Kanaal, de ontvangsten en banketten niet werd gezegd, was, dat de vaart, zoals men hem gegraven had, zijn kinderjaren niet zou overleven zonder een spoedig heelkundig ingrijpen.

Maar eens de eerste roes van de viering achter de rug of de maag, moest men toch in de industriële en politieke middens tot de conclusie komen dat een kanaal met een diepgang van 4 m 40, een breedte van 23 m aan de waterspiegel en van 10 m aan de bodem, dra zo anachronistisch zou worden als de begraven Sassevaart.

Het kanaal van Terneuzen of liever het Kanaal van Neuzen op Gent zoals het toen officieel heette, was een soort compromis tussen de Gentse belangen en die van de overige havensteden, en moest ook en wellicht in hoofdorde een middel worden om overstromingen te bekampen, hetgeen zeker geen grotere afmetingen of breedte vereiste.

Amand de Bast die onmiddellijk na het graven van het Kanaal, in 1829, zijn «Relation historique des tentatives faites par les Gantois pour s'ouvrir une communication directe avec l'océan» schreef, is formeel waar hij het heeft over de inzichten van de regering: “Comme le canal de Gand à Neuzen, en même temps qu'il doit servir à mettre la première de ces villes en communication directe avec la mer, est encore plus spécialement destinée à donner un prompt débouché aux eaux qu'y amènent l'Escaut et la Lys... ».

Een kanaal zonder haven is even nutteloos als een generaal zonder manschappen. Gent had zijn kanaal gekregen en zijn tegenstanders hoopten wel dat het er weinig profijt uit halen zou doch zij hadden gerekend zonder de taaie wilskracht van de Arteveldezonen die, nu zij de zee in hun bereik hadden gekregen, geenszins geneigd bleken te zijn hun prooi los te laten.

Het eerste wat zij deden was het graven van een Handelsdok, 1700 m. lang, van de Dampoort tot de Sassepoort, rechtstreeks verbonden met het kanaal van Terneuzen.

Die verbinding werd een jaar na de inhuldiging van het kanaal verwezenlijkt en op 15 december 1828 vaarden de twee eerste schepen, 'Frederika' en 'Pauline', beiden komende van Liverpool, met een zoutlading voor de Firma De Cock, het Handelsdok binnen, geestdriftig toegejuicht door duizenden Gentenaren.

Enkele maanden tevoren was een ander schip, het Franse fregatschip 'Le Voltaire' komende van New-Orleans op 9 februari de stad binnengevaren. Het was het eerste schip dat rechtstreeks uit Amerika kwam, met een lading van 700 balen katoen voor rekening van de firma Verhaeghe de Naeyer en Cy.

Na het Dok, werden ook sluisen, draaibruggen, loskaaien gebouwd, zodat op de vooravond van de Omwenteling van 1830, Gent, zo goed als het kon, een kleine zeehaven aan 't worden was.

De Septemberrevolutie was, economisch beschouwd, een ware ramp voor Gent, daar bijna halfweg tussen Gent en Terneuzen opnieuw een staatsgrens oprees en daar, gezien de uiterst gespannen betrekkingen die onvermijdelijk tussen Nederland en België moesten ontstaan, het ergste gevreesd kon worden voor de toekomst van het kanaal en dus ook voor de Gentse stede.

Het was dan ook heel logisch en natuurlijk dat de Gentse burgerij en industriëlen met burgemeester Van Crombrugge aan het hoofd, het laatste bolwerk vormden van het Orangisme in ons land, zelfs lange jaren na de Onafhankelijkheid; de ellendige toestand waarin vaart en haven na 1830 verkeerden, was zeker niet van aard om de bevolking tot andere gevoelens te bewegen.

De eerste maatregel welke Nederland, enkele dagen na de Omwenteling trof, was de sluiting van de Schelde en van het kanaal van Terneuzen, hetgeen voor Gent gelijk stond met een doodvonnis of een tweede Vrede van Munster. De staat van oorlog tussen Nederland en België bleef bestaan tot in 1839 en gedurende gans die periode was er omzeggens geen enkele bedrijvigheid op het kanaal, dat zelfs gedeeltelijk verzande, waar te nemen.

Belangrijke uitbaggeringswerken waren van 1839 tot 1841 nodig en het was slechts in dat laatste jaar dat de eerste schepen opnieuw in de Gentse haven konden aanleggen.

De toekomst zag er weinig rooskleurig uit, want Nederland, meester van de kop van de waterslang, kon de meest willekeurige eisen stellen die wij wel verplicht zouden worden te aanvaarden.

Van de verbetering welke onze voorouders in de Middeleeuwen aan de dag

hadden gelegd in krijgsrumoer en opstand, gaven de Gentenaren andermaal blijk rond de groene tafel en in uiterst delicate onderhandelingen. Het ging om de aarden tegen de ijzeren pot en elke brutale houding had slechts een groter onheil kunnen veroorzaken.

Voor de zoveelste maal kwam de redding langs een zijweg d.w.z. langs het probleem van de afwatering, voor ons land een nationaal vraagstuk. Door het verdrag van 5 november 1842 en de conventie van 20 mei 1843 werd een vergelijk tussen beide landen getroffen waaruit Gent en het kanaal heel wat profijt wisten te halen.

Voor de Gentse katoennijverheid die dank zij een moderne mechanische uitrusting, een geweldige uitbreiding had genomen, was de eerste stap van kapitaal belang. De overheden hadden ten andere ingezien dat het kanaal voor Gent een kwestie van leven of dood was en reeds in 1844 had Leopold I symbolisch dit belang onderstreept door de eerste steen van het Stapelhuis te komen leggen.

Twintig jaar later, in 1863, werd het Verbindingskanaal tussen de Brugse vaart en het Kanaal van Terneuzen gegraven, eerste belangrijke maatregel voor een betere verbinding met het Hinterland.

Het toenemend verkeer en de geleidelijke expansie van kanaal en haven stelden de plaatselijke overheden voor een netelig probleem. In 1865 waren de zeeschepen qua afmetingen en tonnemaat niet neer te vergelijken met de kleine, meestal zeilschepen uit de tijd van Willem I. Jarenlang hadden de gevolgen van de scheiding van Noord en Zuid de activiteit geremd, nu was het de vaart zelve die deze activiteit dreigde lam te leggen en totaal uit te doven.

Te Gent begreep men ten volle dat dringende aanpassingswerken moesten uitgevoerd worden. Het was Jules de Hemptinne die het eerst, in zitting van 23 oktober 1865 van de Gemeenteraad, een voorstel indiende tot verdieping en verbreding van het kanaal van Terneuzen, voorstel dat onvermijdelijk met een tweetal tegenvoorstellen gepaard ging.

Op 22 januari 1866 keurde de Gemeenteraad het principe goed van de verbeterings- en aanpassingswerken doch beging de zware flater de keus tussen de verschillende voorstellen over te laten aan de regering. Schoner begrafenisdienst van eerste klas kon men zich moeilijker indenken!

En inderdaad gedurende meer dan 15 jaar goochelden Administratie, Parlement en Regering met ontwerpen, commissies, subcommissies en bestekken. In Gent zelve werd men het spelletje vlug beu. Gans de bevolking stond eendrachtig geschaard om hare gezaghebbers: meetings werden ingericht, petitie's ondertekend, moties gestemd, interpellaties gedaan.

Het bleef echter te Brussel bij plannen en beloften. In 1872 was men nog geen

stap verder geraakt.

Eindelijk in 1873 en 1876 werden de nodige aanpassingswerken op Belgisch grondgebied tot een goed einde gebracht, maar nu kwam een andere kat, met name Antwerpen, op de koord. Antwerpen dat gedurende jaren de openbare opinie in geheel het land tegen Gent zou ophitsen.

Het voorwendsel was de conventie op 24 juni 1874 tussen België en Nederland ondertekend, waarbij de Gentse belangen werden gevrijwaard en Terneuzen een regime ontving dat, naar de zin der Antwerpenaren een onduelbaar gunstregime uitmaakte.

Antwerpen trok ten strijd en haalde met de oude koeien de meest onmogelijke argumenten uit de gracht: «On a recours, schreef de Kamer van Koophandel van Gent tot de Gemeenteraad, à tous les moyens, on ne recule ni devant les plus flagrantes contradictions, ni les plus odieuses calomnies. Quelques orateurs ont à peine pris soin de dissimuler leur pensée que, pour la sécurité d'Anvers, Gand doit être à jamais privé de toute voie de communication avec la mer; d'autres conseillent la construction d'un nouveau canal de Gand à Heyst»!

Antwerpen kon het uiteindelijk halen in het Parlement, dat weigerde de conventie van 1874 te bekrachtigen.

Het nieuws verwekte te Gent een algemene verslagenheid, doch geen wanhoop. Drie jaren lang verzetten de Gentse gemeenteraad en parlementairen hemel en aarde en eindelijk, op 31 oktober 1879 werd een nieuwe Nederlands-Belgische conventie ondertekend, zeer gunstig voor Gent; op 25 februari 1880 bekrachtigde de Kamer dit akkoord en op 9 maart de Senaat.

Het Kanaal van Terneuzen kreeg aldus een breedte van 65 m aan de waterspiegel, 17 m op de bodem en een diepte van 6.50 m een nieuwe sluis te Sas-van-Gent, aanmerkelijke verbetering die in de volgende jaren gepaard ging met het graven van de Voorhaven, de Droogdokken en het Groot Dok.

De gelukkige gevolgen van al die werken bleven niet lang uit; de gemiddelde jaarlijkse tonnemaat steeg van 49.000 ton voor de periode 1850-1860, tot 73.000 in 1870, 135.000 in 1880 en 472.000 in 1890!

Dit cijferliedje was te melodieus om lang in de mode te blijven. Op het einde van de XIXe eeuw bleek het kanaal voor de zoveelste maal verouderd en voorbijgestreefd. Nieuwe werken drongen zich op die elf jaren, van 1900 tot 1911, in beslag namen. Op Belgische grondgebied werd de breedte op 97 m gebracht, de diepte op 8,75 m terwijl ook begonnen werd met de bouw van drie grote Darsen.

Gent was nu werkelijk een grote zeehaven geworden en ging een prachtige toekomst te gemoet toen de eerste wereldoorlog losbrak en de stoutste ver-



wachtingen als een kaartspel deed instorten. De activiteit werd vier bange jaren stilgelegd en in 1918 werden door de Duitsers verschrikkelijke verwoestingen aangericht : al de kunstwerken tussen Gent en de Nederlandse grens waren vernield, zodat na de Wapenstilstand elk verkeer was uitgesloten. Zelden is een stad zo bliksemsnel uit de oorlogsnood opgestaan als Gent na de eerste wereldkrijg half maart 1919 vaarde het eerste schip langs het kanaal van Terneuzen de Gentse haven binnen dat was een nieuw mirakel van de Gentse wilskracht.

Van 1919 tot 1940 werd voortdurend aan de haven gewerkt oprichten van nieuwe darsen, van het Houtdok, graven van het Sifferdok.

Voor de tweede maal in een kwart eeuw, kwam de oorlog de activiteit van haven en kanaal lam leggen, doch met dezelfde vastberadenheid en optimisme hebben de Gentenaren zich na de Bevrijding aan het werk gezet. Er was oneindig veel te doen, want wereld en economie vertoonden nu plots een ander aangezicht : herstellen van de schade der oorlogsjaren, moderniseren en aanpassen van de haveninstallaties, bouwen van nieuwe kaaimuren, enz.

In 1958 waren de werken reeds zover gevorderd dat de havenuitrusting 12 km kaaien, 20 km oevers met aanlegsteigers, 17,5 ha loodsen, 65 ha open stapelruimte, 139 kranen, 16 laadbruggen, 160 km sporen met rangeerstation, telde; de wateroppervlakte van de havenkommen bedroeg 122 ha.

Met een zo moderne uitrusting was onze haven echter nog steeds niet toegankelijk voor schepen van meer dan 10.000 ton en zulks betekende een geweldige handicap voor Gent dat zich weliswaar op de vooravond van de tweede oorlog, in minder dan een eeuw, had opgewerkt tot de 24e plaats onder de 1170 Europese zeehavens, maar niet meer aangepast was aan de eisen van een modern verkeer en grote zeeschepen.

Eindelijk heeft men groot, zeer groot gezien. Van 10.000 ton springt men naar 40 en zelfs 50.000 ton; de breedte van het kanaal wordt op 200 m gebracht, de diepgang op 12,50 m met een een der modernste zeesluizen ter wereld, prachtig uitgeruste dokken, onmetelijke industrieterreinen.

Binnen afzienbare tijd wordt eindelijk, dank zij de volharding van ontelbare generaties en niet het minst van ons stadsbestuur dat de zaken zo groots wist op te vatten, de kroon gespannen op een werk dat zes eeuwen strijd vergde, maar Gent de redding heeft gebracht.

De dag dat het eerste grote schip de haven zal binnenvaren langs het voltooid kanaal, die dag zal in de toren van het Belfort de Beiaard mogen spelen zoals hij het in geen eeuwen mocht doen.

Pierre Kluykens