

URGENTIEPROGRAMMA HAVEN ZEEBRUGGE IN UITVOERING

Het geschikt maken van de haven van Zeebrugge voor vaartuigen met grote tonnemaat zal in twee fazen geschieden.

De eerste schijf zal binnen afzienbare tijd zijn afgewerkt; de toegang tot de getijdehaven in de binnenrede wordt op dat ogenblik gewaarborgd aan reuzeschepen met 50.000 ton draagvermogen. Daarop aansluitend wordt dan het aanpassen van een gedeelte van het Boudewijnkanaal en de achterhaven voor mamoeetenheden voorzien; in deze faze, waarover Brussel nog moet beslissen, wordt o.a. het bouwen van een nieuwe zeesluis gepland ter hoogte van het Sas van Heist.

Omvangrijke waterbouwkundige werken zijn thans aan gang zowel in de buiten- als in de binnenrede.

Ze zullen het binnenlopen van de Sinclair-superpetroleumboten mogelijk maken vanaf april 1962.

De Pas van 't Zand, het vaarwater dat de drukke scheepvaartweg Wielingen met Zeebrugge verbindt, wordt uitgediept op het peil 8,50 meter onder het laagwaterniveau. Deze baggerwerken worden uitgevoerd door de zuiger Vlaanderen I en de zopas uit Nigeria teruggekeerde sleepzuigerhopper Vlaanderen XII.

In de binnenrede wordt op drie fronten tegelijk aangedreden: havendam, ooster- en westerschiereiland. Het minst spektakulair zijn de omvormings- en uitbreidingswerken die werden verwezenlijkt in het zeestation dat nu klaar staat om de machtigste passagiersschepen te behandelen. Op de toren van dit maritiem station glinsteren twaalf gouden sterren op een blauw veld: Zeebrugge, Eurohaven! Het oostelijk schiereiland wordt aan zijn oostzijde ingedijkt door de N.V. Hanssens uit Brugge die op 15 februari 1960 van wal stak en tegen volgende zomer hoopt haar toegewezen taak tot een goed einde te brengen. Bedoelde indijking bestaat in hoofdzaak uit het aanleggen van een strekdam gegrondvest op stevige funderingen. Het ganse geval heeft een waarde van ongeveer 180 miljoen frank.

Achter deze dijk wordt door de cutterzuiger Vlaanderen XIV baggerspecie opgespoten langs een persleiding die vanuit het Prins Albertdok vertrekt. De aldus opgehoogde terreinen komen later ter beschikking van de industrie.

Binnenkort wordt aan de westkant van de oostbank een strook afgegraven door de zuigpersbaggermachine Vlaanderen IX. Via een andere persleiding wordt dit materiaal dan naar Heist afgevoerd om er in zee te worden gestort.

Het meest omvangrijk zijn ongetwijfeld de werken die aan het westerschiereiland worden uitgevoerd. De heraanbesteding voor het bouwen van 600 meter kaaimuur aan de westkant ervan zal plaats hebben op 30 november e.k. Dit werk heeft een waarde van om en nabij de 200 miljoen. Even zeewaarts van het treinveerdok is de emmerbaggermolen Volkracht III met haar satellieten, de onderlossers Vlaanderen V en Vlaanderen VI druk doende om de voorlopige bedding klaar te maken waar straks de Sinclair-tankers moeten meren. Deze « put » zal een lengte van 265 meter hebben bij een breedte op de bodem van 62 meter, terwijl zal worden gebaggerd op het peil - 11,50.

Een extra-hinderpaal betekent hier echter het wrak van de in 1918 tijdens de beroemde Zeebrugge-actie van de Britse Navy gezonken kruiser Thetis, één der drie blokschepen die, volgeladen met cement, het uitvaren moesten beletten aan de Duitse U-boten gebaseerd te Brugge. Bergingsvaartuigen met krachtige hefwerktuigen werden ter plaatse ingezet om deze hindernis weg te ruimen.

De omvang der diverse baggerwerken te Zeebrugge blijkt uit de waarde van het materiaal dat er wordt gebruikt en bij benadering op meer dan 250 miljoen frank wordt geschat.

Hoe belangrijk de thans in uitvoering zijnde werken ook mogen lijken, het staat vast dat deze inspanning van overheidswege slechts een eerste stap is op het pad dat aan Zeebrugge de plaats moet geven die haar rechtmatig toekomt. Het is vanzelfsprekend dat dit eerste begin moet worden gevolgd door de verdere onontbeerlijke aanpassingen om aan de industrie — met buitenlands of eigen kapitaal — de nodige faciliteiten te bieden die over haar inplanting kan beslissen.

E. Lepeer.