

Tekst diarama André Menschaert

Gent bouwt aan zijn toekomst

- *Gent is een heel oude stad*
- *Historische gebouwen, met liefde voor het nageslacht bewaard, getuigen van een groot en roemrijk verleden*
- *De stad kende een bewogen bestaan van vrijheid en keure waren de Gentenaars lief. Reeds in de vroege middeleeuwen vormden zij door hun sterke gemeenschapszin, een geduchte macht waarmede ernstig rekening diende gehouden. Trouwens om deze gemeentelijk macht beter aan banden te kunnen leggen, liet Filips van den Elzas er in 1180 een burcht bouwen, het Gravensteen, dat nu nog het stadsbeeld eheerst.*
- *Ook deze fraaie gevels zijn de stille getuigen van een vroeger welvarend handelscentrum dat al in 1269, via het Lievekanaal, in verbinding stond met het Zwin en vandaar met de Noordzee. Hoewel op de Lieve een grote bedrijvigheid heerste, die in de 14^{de} eeuw haar hoogtepunt bereikte, was deze waterweg geen zeekanaal en werd Gent dus geen zeehaven.*
- *In de loop der tijden werd door de Gentenaars steeds geijverd voor een volwaardige verbinding met de zee. Met het oprichten van de grote katoenspinnerijen onder impuls van Lieven Bauwens, werd de economische basis geëgd voor een directe uitweg naar zee en het aan leggen van een haven. Reeds in 1827 was de bestaande Sassevaart verbeterd en doorgetrokken tot in Terneuzen. De voortdurende stijging van de economische betekenis in de daarop volgende jaren, bracht verscheidene aanpassingen en havenuitbreidingen met zich mee. Het oude handelsdok dateert van 1828. In 1880-1881 werden Voorhaven en Houtdok gegraven, en na de kanaalverruiming in 1910 het Groot dok en de Darsen.*
- *Maar al die werken, die de havenbedrijvigheid nochtans ten zeerste stimuleerden, boden geen afdoende oplossing voor onze haven, die door de stijgende tonnenmaat van de zeeschepen, vooral sedert de 2^{de} wereldoorlog, andermaal in haar bestaan werd bedreigd. Het knelpunt was de verouderde Westsluis te Terneuzen, die met moeite schepen van 10.000 doorliet.*
- *Na moeizame onderhandelingen, tijdens dewelke unieke kansen voor industrievestiging verloren gingen, werd op 23 januari met Nederland een akkoord bereikt. Het zeekanaal zou een nieuwe aanpassing ondergaan en te Terneuzen zou een grote sluis worden gebouwd, waardoor Gent bereikbaar wordt voor schepen van 50000 ton.*
- *Het was een grote dag voor Gent en de kranten meldden in grote koppen het goede nieuws. De oude vechtstad kreeg op deze historische dag een nieuwe wissel op de toekomst toe. Het doel, eeuwen nagestreefd, was ditmaal, en wellicht voorgoed bereikt.*

- *Te Gent was men intussen niet werkloos blijven toezien. Reeds in 1954 werd met de kanaalverruiming op Belgisch grondgebied een aanvang gemaakt. Deze werken zijn nu in hun eindfase getreden. De waterweg wordt er 200 m breed, met een diepgang van 13,50 en 102 bodembreedte. De oeververbindingen te Langerbrugge en Terdonk worden door moderne veerponten vervangen; over het nieuwe kanaal vlak te Zelzate komt een brug voor het wegverkeer.*
- *In de haven zelf werd het hef materiaal aangepast en uitgebreid*
- *Het project "Schepen Sifferdok" wordt met het hoop op de komst van de grote zeeschepen volledig uitgevoerd. Het wordt een uitgestrekt havendok van 2400m lengte, 300 m breedte bij 13,5 m waterdiepte en voorzien van kaaien, kranen, open stockruimte en pakhuizen. Het uitgraven van het dok en het betonneren der kaaien is praktisch voltooid en een deel ervan is reeds in gebruik. Onder de ondernemingen die zich hier kwamen vestigen, dienen vooral een graanopslagplaats en een automontage bedrijf vermeld.*
- *Tussen Langerbrugge en Zelzate werd intussen, met de vrijgekomen baggerspecie van de kanaalverruiming een oppervlakte van 1600 Ha genivelleerd en bouwrijp gemaakt voor de vestiging van zware industrie. Achter dit terrein dat zich soms tot meer dan 1 km landinwaarts uitstrekt werd, een evenwijdig met het kanaal, een grote verkeersweg aangelegd, die Gent met Zelzate verbindt en later wellicht doorgetrokken wordt tot Nederland. De gevolgen van deze belangrijke beslissing lieten niet op zich wachten, en spoedig genoten deze gronden de interesse van machtige financiële groepen voor de vestiging van zware nijverheid. Aldus werd een gunstig klimaat bereikt, om de diversiteit van onze gewestelijke economie te bevorderen en de werkloosheid rond de van oudsher gevestigde, maar toch zo kwetsbare textielsector, op te sloppen en te stabiliseren.*
- *Tussen, de eens landelijke en rustige gemeenten, Oostakker en Mendonk, bouwt Texaco een nieuwe raffinaderij met een vermogen van 5.000.000 ton petroleumderivaten per jaar, een bedrijf van wereldformaat. Een groot petroleumdok zal de tankers toelaten in de onmiddellijke nabijheid te ankeren, terwijl het bedrijf, via een pijpleiding, ook nog in verbinding staat met de Noordzee. Voor enkele jaren werd hier een petrochemisch bedrijf opgericht dat reeds in werking is. Voor de oprichting van de raffinaderij werd een tijdschema van 2 jaar bepaald. Deze is nu reeds voltooid en in juli 1968 is men met de productie gestart. Langs de linkerkanaaloever, ter hoogte van Langerbrugge strekt zich over een 2 tal km eveneens een industriekom uit, daaronder dienen vooral een elektrische centrale, een cement- en een chemische fabriek en een bedrijf voor titaanderivaten vermeld.*
- *In een nieuw industriegebied is energiesector van groot belang. Dit hebben de Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland, best begrepen en ouwden daarom een nieuw kern "EBES-Rodenhuyze". Zij willen de elektrische energie voor groeiend Gent onder de beste*

voorwaarden leveren. Twee groepen van 125.000 Kw zijn in werking, momenteel construeert men een nieuwe groep van 250.000 Kw. Deze nieuwe centrale wordt via pijpleidingen ook verbonden met Sidmar en Texaco, waarvan zij nevenproducten zal verwerken.

- Dichtbij de elektrische fabriek wordt de Moervaart verbreed en gekalibreerd voor schepen van 2000 ton. Het uigraven van j2 dokken voor de binnenscheepvaart wordt in het vooruitzicht gesteld.
- Als hoogtepunt van het industrialisatieproces, verrijst in de nabijheid van Zelzate het maritiemstaalbedrijf "Sidmar" – zo begon het.... Een investering van 17 miljard voor een ultramodern bedrijf dat hoofdzakelijk een verscheidenheid van warm- en koudgewalste platen van verschillende dikten op de markt zal brengen. Voor de productie van het gietijzer werden 2 hoogovens gebouwd; zij zijn 80 m hoog en wegen ongeveer 30000 ton. Deze ovens met een diameter van 9 meter bij de haard, zullen gemakkelijk in staat zijn 3000 ton ruw ijzer per dag te leveren. Zij kunnen tot de grootste van de wereld gerekend worden en zullen 5000 ton erts en agglomeraten 2000 ton cokes, 500 kalksteen en 10000 ton lucht per dg verbruiken. Het nevenproduct hoogovengas bereikt het reusachtigproductiecijfer 8 miljoen kubieke meters daags. Dit wordt, na zuivering gedeeltelijk voor interne doeleinden gebruikt en als brandstof, via een bovengrondse pijpleiding aangewend voor de Elektrische Centrale van Rodenhuyze. Na de hoogovens, wordt in de staalfabriek, het ruiwijzer, dat er in vloeibare vorm aankomt tot staal verwerkt, door het verwijderen van de koolstof en andere onreinheden. Tenslotte wordt het in de walserij op de gewenste dikte tot platen gewalst en vervolgens op rollen gebracht. 3000 werknemers vinden er momenteel hun broodwinning. De vestiging hier van deze zware nijverheid, die in Wallonië zoveel deining verwekte, werd gunstig beïnvloed door de nabijheid van het zeekanaal dat er 400 meter breed is; het wereldbedrijf beschikt er over 650 meter kaaimuur in diep water, voorzien van zwaar hefmateeriel. De grote zeeschepen die de grondstoffen en de half-fabrikaten aan- en afvoeren kunnen er met alle gemak zwaaien en meren.
- 2 mei 1967 de eerste hoogoven brandt "Staal in Vlaanderen".
- Zelzate. Geen enkele kanaalgemeente betaalde een zo zware tol tot herwaardering van het gewest. Inderdaad, de waterweg kreeg een nieuwe bedding, maar dan 400 woningen dienden gesloopt. Er word bovendien een tunnel aangelegd voor de autosnelweg Antwerpen Knokke. Indrukwekkende grond en betonwerken werden hier uitgevoerd. De spoorweg naar Nederland diende verlegd en een nieuw station gebouwd. Men bouwt er een monumentaal kunstwerk, met name de nieuwe klapbrug over het kanaal voor het lokaal verkeer. Voeg daarbij de bouwkoorts die hier heerst en U zult het met mij eens zijn dat Zelzate in een reusachtige bouwwerf is herschapen. Maar maakt dit levendig grensstadje, spijs tijdelijk moeilijkheden geen prachtkans op een schitterende toekomst!

- *Sas van Gent, het Zeeuws- Vlaams dorpje en bekende pleisterplaats voor eendagstoeristen, is door de kanaal werken niet veel gewijzigd. Men bouwde er echter een machtige draaibrug voor het wegverkeer, die reeds in juli 1968 werd in gebruik genomen.*
- *De oude reservesluis daterend van 1912, waar duizende schepen doorvoeren, wordt evenwel gesloopt. Op Nederlands grondgebied wordt het kanaal verbreed tot 150 m. aan de wateroppervlakte bij 72 m bodembreedte.*
- *Tussen Sas van Gent en Sluiskil zijn de werken praktisch beëindigd. De nieuwe draaibrug werd hier meer noordwaarts verlegd en is al voor het verkeer opengegesteld.*
- *In de verte wenkt Terneuzen, het stadje aan de machtige, brede Scheldestroom.*
- *De westsluis te Terneuzen is tot nog toe de enige verbinding van Gent met de zee. Zij heeft 140m lengte, 18m breedte en 8,35 m diepgang en laat bij hoogtij met moeite schepen van 10000 ton door. Zij dateert van 1910 en werd door zee- en Rijnvaart gebruikt. Duizenden schepen werden hier in de loop de jaren geschut en in 1930 bereikte de haven met een goederen omzet van 11000000 metrieke ton een nog nooit gekende bedrijvigheid. Ook na het in gebruik nemen van de nieuwe zeevaartsluis wordt zij niet gesloopt, en blijft als reserve sluis behouden.*
- *De nieuwe binnenvaartsluis te Terneuzen laat eveneens de duwvaart toe. Zij meet 240 m lengte, 24 m breedte bij 4,4m diepgang onder de normale waterspiegel van het kanaal. Zij werd reeds begin 1968 in gebruik genomen.*
- *Ons laatste en bijzonderste bezoek geldt de nieuwe zeevaartsluis. In een reusachtige bouwput wordt het kunstwerk geconstrueerd. 290 m nuttige lengte 40 m breedte bij 13,5 waterdiepte. Voor en achteraan sluiten zware roldeuren de schutkolk af. Bij een gedeeltelijke benutting van de sluis is ook nog een middendeur voorzien. Op de drempel van de sluis, in de schaduw van de hoge schutkolkmuern, dringt de waarde van dit kunstwerk pas volledig tot U door. Onze aanwezigheid hier, op de dorpel van de 'poort tot Gent' waar binnen korte tijd, menig machtige zeereus zal worden geschut vervuld ons met vreugde en bewondering. Een lange gekoesterde wens gaat eindelijk in vervulling en de toekomst der Gentse haven wordt definitief veilig gesteld. Moge zij worden een bron van welvaart voor stad, land en volk.*
- *Met bekwame spoed werkt men aan de nieuwe buitenhavens, waarvoor zwaar materieel wordt ingezet. 22 km in diep vaarwater scheien ons hier van de Noordzee. Zelfs 100.000 tonners zouden geen moeilijkheden onder vinden om de Westerschelde tot Terneuzen op te varen, zodat zich opnieuw de vraag stelt: Heeft men andermaal niet te klein gezien?*
- *De avond valt reeds als wij sterk onder de indruk en vol vertrouwen in de toekomst van de Arteveldestad, van onze inspectietocht aan het industriegebied terugkeren.*

- *Wij verpozen nog even in de oude stadskern, waar het hart van de stad klopt en beroemde Gentenaars de geschiedenis zijn ingegaan.... En onze dank gaat naar allen, burgerlijk en politieke prominenten, die zich voor deze levenszaak hebben ingezet en aldus deze economische heropleving hebben in de hand gewerkt.*
- *Neen, het duizendjarig Gent is geen oude stad. Het is integendeel jonger en dynamischer dan ooit.*
- *Het heeft de blik op de toekomst gericht want een nieuwe dageraad breekt aan!*