

Baron de Meester de Betzenbrouck vraagt of soms iemand onder onze Lezers weet sedert hoelang dit gebruik reeds zou bestaan en of dit gebruik zou kunnen teruggaan tot bij het opkomen van het Protestantisme.

R. D. K.

& & & &

## 2. Bezoek aan de Haven van Zeebrugge.

\*\*\*\*\*

Dat de leden van de Heemkring Sint-Guthago evenveel belangstelling hebben voor het heden als voor het verleden, alsook voor de toekomst van de Zwinstreek, moge blijken uit de talrijke opkomst voor het havenbezoek op zondag 22 oktober 1985.

Een afspraak maken te Zeebrugge is heden ten dage, met de opeenvolgende snelle en en talrijke veranderingen, geen gemakkelijke opgave. Zo bleek de verzamelplaats bij het Zeestation op de havendam, een klein misverstand, dat snel werd opgelost door de ijverige inzet van bestuurslid Albert De Keyser die de ijzige westerwind trotseerde om de juiste plaats van bijeenkomst mede te delen, alsook door de heer L. Vande Kerkhove, adviseur bij het havenbestuur en lid van Onze Kring, die voor deze namiddag onze gastheer en gids was.

De honderd ingeschreven leden werden verwelkomd in het nieuwe moderne bedieningsgebouw van de Pierre Vandammesluis. Na een inleiding over de ontwikkeling van de havenwerken, en een documentaire film, werden vanop het terras de reeds uitgevoerde werken én het landschap in ogenschouw genomen.

Daarna begon het eigenlijke bezoek met twee bussen en gidsen, ons gratis ter beschikking gestel door de heer F. Traen, voorzitter van de MBZ. De tocht ging eerst door de werkhaven naar de in opbouw zijnde LNG-terminals. Van daaruit hadden we enerzijds een prachtig zicht op de kuststreek van Knokke-Heist en anderzijds op de in uitvoering zijnde oostelijke havendam. Vervolgens bezochten we de achterhaven en de noordelijke insteeddok.

De overslagbedrijven aan het noordelijk insteekdok werden operationeel in 1984. Belangrijke contingenten nieuwe wagens werden uitgevoerd door de schepen van de rederij Hoegh Ugland Autoliners. De cargoveyors op de terminal van de Belgium New Fruit Wharf voor het lossen van de schepen met fruit (Kiwis) en bederfelijke goederen, genoten veel belazngstelling. Langs de Pierre Vandammesluis (500 m lang, 57 breed en 18,5 diep) reden de bussen ons naar de OCZ-terminal, waar we getuigen waren bij het lossen en ook bij het aanmeren van een containersschip.

Halfweg de Leopold II-dam overschouwden we eerst de uitbreidingswerken van de westelijke dam, alvorens deze te bezoeken. De chauffeurs loodsten vervolgens hun bussen behoedzaam tussen de vele hopen rots- en betonblokken door, naar de verste zeerand van het westelijk schiereiland. Daar hadden we opnieuw een weids vergezicht over de zee en het westelijk havengebied in wording. Langs de zeekant lagen enkele aangevoerde wrakstukken van het zeeschip "Mont Louis", gezonken vorige zomer vóór Oostende. Op het water dreven enkele grote gevlochten wissel matten, die gezonken worden op de zeebodem om de nieuw te bouwen havendammen vast te leggen op de zanderige bodem.

Teruggekomen bij ons beginpunt, dankte voorzitter René De Keyser de heer Louis Vande Kerkhove voor de leerrijke en aangepaste namiddag.

Nadien werd aan de aanwezigen interessante dokumentatie aangeboden over de zeehaven. Wie afwezig was op dit havenbezoek, en belangstelling heeft voor de verdere ontwikkeling van de haven Zeebrugge en voor statistische en economische gegevens daarover, kan terecht bij de heer L. Vande Kerkhove, Adviseur, Handelsdienst en Public Relations, L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge.

Jacques Larbouillat.

§ § § § § §  
 § § §  
 § §