

konden verzamelen. Nu reeds kan de jongere generatie zich aldaar een gedacht vormen van het lastige werk van haar grootouders op de buiten tot na de oorlog 14-18, wanneer de motorisatie eerst opkwam vooraleer de elektriciteit als goedkope krachtbron doorgedrongen was tot in iedere woning.

De reis werd dan verder voortgezet over Beveren, Roesbrugge en Poperinge, naar de Rode Berg, met zijn Lijstermolen afkomstig uit Beernem. Het weder, dat goed gebleven was en een voldoende vergezicht gaf om de torens en de heuvels goed te zien, begon te verslechteren en we kwamen te loper met de regen.

Een hartelijk woord van dank aan onze gids de heer Maurits Dekeyzer en aan Mevrouw Margriet De Keyser die zo goed gezorgd heeft voor de ravitaillering. Maar onze dank gaat vooral naar Pastoor Van Heule, die een echte kunstenaar is en van alles een handje heeft; en naar hoofdman Messiaen van "Bachten de Kupe" Zijn Kring mach werkelijk fier zijn over het Museum van Izenberge.

Jos. De Smet.

mmmmmmmmmmmmmmmm

11. Hoemkundige Wandeling - Zeebrugge, 4 oktober 1970.

Deelnemers: 25 tal geestdriftige en leergierige Dames en Heren en Jongeren.
 Weergesteldheid: geen zon, geen regen, stijve bries (Beaufort -) redelijk koud.
 Doel van de samenkomst: bezichtigen van de Zeebrugse havenuitbreiding en werken.
 Leider: de heer Camiel Huughe, Voorzitter van het Feestkomitee Zeebrugge.
 Bezochte plaatsen: Visserskruis, Container Terminal, Ferry Boat installaties, aanlegsteigers Townsend, Maison (sic) Marckx, Gebouwen zeevaartpolitie en havenkapitein, douanen, reddingsdiensten, Sinclair opslagplaatsen, de nieuwe nijverheidsgronden, aanlegsteigers (in opbouw) militaire haven, jacht- en vissershaven, havendam.

Enkele wetenswaardigheden en bijzonderheden:

Samengekomen voor het Visserskruis - kruis in beton ter nagedachtenis van de vissers vergaan in zee- en staande op de voet van een Duitse batterij, hadden wij een heerlijk zicht op de havendam en de hele omgeving. De leider maakte er dan ook dankbaar gebruik van, om vanop deze plaats ons gedurende een uurtje te boeien met allerlei uitleg en bijzonderheden nopens Zeebrugge en de uitbreidingswerken.

Visserskruis: heropgericht in 1945 en ingezegend door Mgr. De Smet. De voet bevat een honderdtal namen van vergane vissers.

Recht voor ons de Havendam: 2487 m lang; vorm kwart cirkel; opgericht in 1905-1909; voldeed aan de noden van die tijd; nu niet meer: schepen van 200 m en meer kunnen er niet aanleggen; voor- en achterstevan komen aan de muur, midden van het schip ligt er 6 m van. Onderbouw is hoogstens 10 m diep. Mogen daarom niet verder uitbaggeren, alhoewel de moderne schepen een diepgang hebben van 13 m. Daarom nieuwe kaaien in rechte lijn. Een Japans schip van 125.000 ton met 85.000 ton olie, en 230 m lang, lag juist aan zo een nieuwe kaai. Deze kaaien: worden gebouwd op het zand zelf. Het water wordt geweerd met damstukken; eens de kaaien in beton (15 à 20 m diep) gebouwd zijn, worden de damstukken uitgerukt en wordt gebaggerd op vereiste diepte.

Op de havendam zelf konden we gadeslaan: de lichttoren, coal bunkers, kranen, station met toren en radar, inrichtingen De Cloedt, Rys en Comp. Telkens werd op welsprekende leerzame en schitterende wijze de nodige uitleg gegeven.

N.O. van de plaats waar we stonden, zagen we de militaire haven en de jachthaven in wording. Ten oosten zal de sluis van 125.000 opgericht worden, waar nu

de Sassen van de twee kanalen liggen. Deze zullen hun waters in zee brengen langs een pijpleiding. De nieuwe sluis komt een tweetal km landinwaarts in verbinding met het Boudewijnkanaal.

Ten N.W. zagen we de aanlegplaats van de Ferry Bouts: reeds een vierde boot is in de vaart; onderhouden handelsverkeer Zeebrugge-Harwich; dagelijkse afvaarten; capaciteit 40 spoorwagens; te bezoeken op aanvraag; stabiliteit tot 40° slagzij.

Eveneens is daar de aanlegplaats van de Carferry-lijndienst: dit is een privee instelling; Brugge moest zelf het initiatief nemen om de ferry boots te laten aanleggen langs zijn eigen kaai in de sasput; de Staat bouwt nu zelf een kaai. Juist kwam zo een Ferry boot binnen: Belgische vlag op de voormast (land waar de boot naartoe vaart) en Britse vlag op de achtermast (land van herkomst). Zelfs bij dikke mist kan zo een boot, bij middel van radar, veilig de haven binnen varen.

Bij de wandeling vernamen we nog bijzonderheden over de containerschepen, de containers (3 grooten kunnen gehoord worden), de storm- en lichtseinen, reddingsdiensten, zeevaartpolitie, en de trafiek van auto's naar en van Engeland.

Beschouwingen: Een bezoekje voor fijnproevers. We hebben veel gezien, veel geleerd, veel gewandeld en veel vragen gesteld. De belangstelling was groot. We werden heel de tijd geboeid. Dit kon ook niet anders, want de heer Huughe Camiel is een flinke onderlegde en wepbespraakte kracht.

Voor wanneer een tweede uitgave? Onze beste dank!

Rene Vlietinck - Heist.

mmmmmmmmmmmmmmmm

12. Nog een kleine rechtzetting.

In het vorige nummer van "Rond de Poldertorens", jaargang XII nr 2, in de topografische studie door de heer Germain Vandepitte over het Dorp van Lissewege, is er op bladzijde 86 spraak van de SPOORWEGSTRAAT.

De heer Lucien Dendooven bezorgt bij deze toponiem de volgede aanvulling: Door het maken van een private overweg, bij de elektrificering van de spoorweg Brugge-Knokke, werden ook landbouwers van hun landerijen afgesneden. Door de N.M.B.S. werd dan de Spoorwegstraat doorgetrokken op een gedeelte dat hen toebehoorde, om deze landgebruikers uitweg te geven. In feite is de Spoorwegstraat dus nog altijd doodlopend.

Van de private overweg is de sleutel bij de uitbater van Ter Doest, dit volgens overeenkomst tussen Ter Doest en N.M.B.S. Dit was speciaal het geval met het oog op de Ommeegang van Lissewege. Van dit gebruik werd afgezien door de kerkelijke overheid omwille van de moeilijkheden die het hedendaagse verkeer schept.

G. V.

$\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$
 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$
 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$