

F. De Havenwerken te Zeebrugge.

(16 september 1979)

Wanneer de hedendaagse nuchtere zakenmens hoort spreken over heemkunde en heemkundigen, denkt hij dadelijk te doen te hebben met mensen die hopeloos verankerd zitten in de nostalgie van het verleden en feitelijk een blok aan het been zijn van de vooruitgang, de moderne technologie en de industrialisatie.

Welnu, er was zeer ruime belangstelling (65 man) voor het geplande havenbezoek; wat bewijst dat onze leden even zo openstaan voor wat de toekomst brengt als voor het verre verleden van onze wondermooie Zwinstreek. Laat ons toch vooral niet vergeten dat een zeer belangrijk gedeelte van het historisch verleden van de Zwinstreek, onafscheidbaar verbonden was met de zee, de zeevaart en dat het Zwin een poort was op verre horizonten, andere landen en andere volkeren. En dat heeft onze Kring dan beslist weer voor op andere kringen in het binnenland.

Alle lof voor de perfecte organisatie van ons medelid, de heer Louis Vande Kerckhove, commercieel adviseur van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.); tenzij wellicht dat door de overgrote belangstelling niet iedereen even confortabel in de bus zat.

De uitstap bestond uit twee onderdelen. Eerst een voorbereiding in het Zeestation, alwaar spreekbeurt, film en kort bezoek aan de tentoonstelling van de havenwerken. Het tweede gedeelte: een bezoek per autobus aan de verscheidene bouwplaatsen van de werken in uitvoering.

Vooreerst het Zeestation: op een bijzonder klare en bevattelijke wijze gaf onze gids ons de voorbereiding, de huidige stand van zaken en de toekomstplannen van de haven weer. Het is hier niet de plaats om alle opgesomde cijfers, getallen en afmetingen weer te geven. Daartoe kunnen we verwijzen naar het prachtig boekje dat alle aanwezigen naderhand werd geschonken. Maar dat het een gigantisch werk wordt, ongetwijfeld het grootste dat ooit door ons land werd ontworpen, begrepen we wel; en bovendien een werk dat het uitzicht van "ons St.-Guthagegebied" grondig zal veranderen.

De kosten van dit alles zijn dan ook navenant en het eindcijfer is op vele milliarden na, niet meer te ramen. Ook de tijdslimieten zelfs van diverse onderdelen; zijn moeilijk te bepalen. Want er was daar vooreerst de moeilijkheid met de zeesluis voor vaartuigen tot 125.000 ton, de sluis die de verbinding is tussen de buitenhaven (nauwelijks aangevat) en de binnenhaven (alwaar het insteedok praktisch voltooid is). Vervolgens de bouw van de twee reusachtige havendammen voor de buitenhaven. Dit laatste gebeurt in fasen en op basis van studies die nog steeds aan de gang zijn; zodat de juiste afmetingen en ligging eigenlijk nog niet definitief vastliggen. Hier werd terloops het netelig vraagstuk van de inplanting van de aardgasterminal aangesneden; kwestie die zo gevoelig is voor de kustbewoners van nabije toeristische oorden!

Een korte film moest het ons allemaal verduidelijken, maar was vooral een documentaire over wat thans zoal in Zeebrugge reilt en zeilt. Daarna een kort bezoekje aan de havendam voor het Zeestation: we kregen een eerste panoramisch zicht op de werken in uitvoering, en hadden het geluk juist een passagiersschip te zien aanmeren: steeds een kleurrijk en kosmopolitisch evenement.

Onze bus bracht ons eerst naar het reeds bestaande westelijk schiereiland met zijn onafzienbare rijen containers die toekwamen of op verscheping wachten uit alle 's heren landen, zelfs zeer veel uit Australië of Zuid-Afrika. Containers zijn allen gestandaardiseerd en bevatten koopwaren van de meest uiteenlopende aard: van machine-onderdelen tot levende bloemen of geslachte schapen. Een schip werd juist gelost via het z.g. Mac Gregor ponton, wat toelaat alle schepen te lossen om 't even of er hoog of laag tij is. Vervolgens reden we naar de toekomstige binnenhaven met zijn prachtig voltooid, maar nog niet uitgebaggerd, insteekdok: 1.000 m lang, 250 m breed en 14 diep. Met de uitgebaggerde grond zal het omliggend terrein 4 m opgehoogd worden.

De tocht ging verder naar de nieuwe zeesluis, waar na een lange lijdensweg, de werken eindelijk goed opschieten (500 m bij 57 en 15 diep) en waar de noord- en zuidkant weldra van twee brede wipbruggen voorzien worden, waarover straks het drukke kustverkeer continu zal kunnen gebeuren.

Tenslotte ging het naar de vernieuwde sluizen over de ingekerde afwateringskanalen. Een hele klim bracht ons naar boven, waar we een uniek zicht hadden op alle werken: de aanzet van de rechtse havendam met zijn bijna voltooide werkhaven, met daarachter een prachtig zicht op de Noorzee; een zicht op de haven, de zeesluis, de binnenhaven en het hinterland. Het was een moment dat wel indruk moest maken op ons gezelschap en waarbij een zekere ontroering en zelfs fierheid om de werklust van die kleine mens en zijn beheersing van de moderne techniek, ons niet overschillig kon laten.

Nieamnd kon het beter vertolken dan onze gids toen hij op deze hoge uitkijktoren zijn visie gaf op de noodzaak en de mogelijkheden van de haven, over het werk in eigen streek, maar tevens op zeer menselijke wijze sprak over de risico's bij moderne techniek. Zelfs de werking van diverse milieugroepen en hun belang voor het verplichten tot het nemen van hogere veiligheidsnormen, al gaan die gepaard met hoger kosten, werd door hem met veel begrip en sympathie vermeld.

De voorzitter mocht de oprechte dank van het gezelschap vertolken. We danken ook de MBZvoorzitter M. Traen voor zijn vriendelijke toelating en ook voor het mooie boek met kaart die na afloop van het bezoek ten geschenke werd aangeboden.

A.K.

& & & & &
 & & &
 &