

**EXCURSIEGIDS DOORHEEN
ZANDIG-VLAANDEREN
HET BRUGSE, DE OOSTKUST EN DE ZEEPOLDERS.
door W. VLASSEN BROECK.**

Uittreksel uit "De Aardrijkskunde"
19^e jaar - Nummer 72 - 1967 - Nummer 1

**EXCURSIEGIDS DOORHEEN
ZANDIG-VLAANDEREN
HET BRUGSE, DE OOSTKUST EN DE ZEEPOLDERS.
door W. VLASSEN BROECK.**

Alhoewel het een gemeen goed is geworden het belang van de excursie in het Middelbaar of Normaal Onderwijs te onderstrepen, toch zijn we er van overtuigd dat nog te weinig leraars daarvan ten volle gebruik maken. Een goede excursie is en blijft een heel stel klaslessen waard.

Toegegeven, het te druk bezette programma enerzijds en het te klein aantal toegewezen lesuren anderzijds maken het de leraar ook in dat geval zeker niet eenvoudig. Iedere excursie vereist een grondige «de visu» voorbereiding vanwege de leraar zelf. Het heeft weinig zin een excursie in te richten zonder vooraf op het terrein te gaan met de bedoeling een dankbare wegroute uit te stippelen. En dat vraagt natuurlijk enige ervaring... en het opofferen van een vrije dag!

In klassikaal verband dient dan nog de excursie (in elk geval als het om een lang traject gaat!) met een inleidende les voorbereid te worden. Het minste wat we kunnen doen, is samen met de leerlingen de te volgen reisweg aanduiden. Iedere leerling moet dan ook over het nodige kaartenmateriaal kunnen beschikken. Een schets met de te volgen weg en de grenzen van de geografische streken, naast kaarten (topografische en bodemkaarten) zijn onontbeerlijk.

Voortdurend moeten we ervaren dat zelfs leerlingen uit de hoogste klassen een kaart kunnen lezen noch gebruiken. De excursie is dé gelegenheid om het kaartbeeld te doen leven door het te confronteren met het werkelijke landschap, waarvan het een voorstelling is.

Het spreekt van zelf dat in de actieve onderwijsmethode eigen aan de aardrijkskunde, de uitstap de theoretische les voorafgaat. De waarneming dient als vertrekpunt en basis voor de opbouw van de theoretische les in de klas.

Een excursie dient niet alleen voorbereid te worden, maar bovendien volgt een verwerking van de waargenomen feiten. Dit kan op verschillende manieren gebeuren. Minimaal kan dit verwerken zich beperken tot het opmaken van een verslag. Samenwerking in groepsverband wordt daarbij ten eerste aangeraden. In de eigenlijke theoretische lessen over de verkende landschappen kan dan voortdurend naar de excursie en het verslag teruggegrepen worden.

Niet genoeg kan het feit benadrukt worden dat een excursie maar ten volle vruchten afwerpt, als de leerlingen gewoon zijn op uitstap te gaan ! Dit laatste is maar mogelijk door het veelvuldig voorkomen ervan.

Met één lesuur per week kan men zijn leerlingen moeilijk leren kennen. Uitstappen zijn dan weer de ideale gelegenheid om dit wel te doen, daar jonge mensen zich meestal maar tonen zoals ze zijn, buiten het klaslokaal. Ook dit voordeel valt zeker niet te negeren.

In casu ligt het nu in onze bedoeling in dit nummer en ook later enkele excursieplannen, aansluitend bij het leerplan, programma België, voor te stellen die door ons in een Lagere Normaalschool [1] voor meisjes uit het Gentse, reeds meerdere malen werden overgedaan.

Op die manier willen we een bijdrage leveren om de jongere leraars te helpen bij het uitzoeken van interessante excursieplannen. Het ligt natuurlijk voor de hand dat deze voorgestelde plannen allen van Gent uit vertrekken. De leraar dient dan maar dit voorstel aan te passen aan zijn eigen klas en de plaats waar de school voorkomt. Ieder voorstel gaat gepaard met een overzichtskaart met de excursieweg en de excursiepunten. Deze laatste dienen zo veel mogelijk aanleiding te zijn tot het te voet afleggen van korte maar interessante trajekten. Het excursiepunt wordt ook bij voorkeur zo gekozen dat het telkens toelaat de algemene feiten te signaleren (verder bvb. het ontstaan van Brugge, de geschiedenis van het Zwin...). Meteen nemen de leerlingen nota's in een stilstaande bus. Tusschenin kunnen ze dan ook nuttig gebruik maken van hun kaartenmateriaal en hun volle aandacht besteden aan de detail-elementen waarop de leraar wijst.

Telkens mag gerekend worden op een welgevoerd voorstel, maar ons inziens is dit niet zo'n groot nadeel, op voorwaarde dat de leerlingen er maar voldoende mee vertrouwd zijn. Iedere leraar moet trouwens voor zich zelf uitmaken wat meer of minder belangrijk is.

Ten slotte dit nog ! Reeds jaren mogen we rekenen op de medewerking van onze collega, leraar geschiedenis (2). Hoe zijn trouwens bvb de eigen atmosfeer en de plattegrondstructuur (zie verder o.a. Brugge), zonder de coördinatie van geschiedenis en aardrijkskunde te

[1] Het gaat hier dus om een school voor toekomstige onderwijzeressen. Nergens heeft de rechtstreekse waarneming van het lokale en regionale milieu zo'n belang, daar de lagere school een bij uitstek op waarneming ingestelde afdeling is. De leerlingen onderwijzeressen dienen dus nu reeds gewoon te worden overvloedig gebruik te maken van het lokaal milieu.

[2] De Heer Marcel Regniers. De hier vermelde historische feiten werden trouwens door hem nagekeken.

begrijpen ? Hoe kan het verband tussen de mens enerzijds (denk aan de rol van de abdijen) en de inpoldering anderzijds voldoende duidelijk gemaakt worden ?

Het hierop volgend voorstel is gegroeid uit de coördinatie van de vakken biologie, geschiedenis en aardrijkskunde met als gemeenschappelijk te benaderen thema's : Brugge, het Zwin en de vroegere verbindingen (vooral Middeleeuwse) tussen Gent en de zee enerzijds, Gent en Brugge anderzijds. De voorgestelde reisroute is dan zoveel mogelijk in functie daarvan opgemaakt.

Mede moge hieruit meteen ook blijken dat coördinatie onder de leraars van verschillende disciplines bij het inrichten van excursies, mits wat goede wil van de leraars en de directie, wel mogelijk is, in tegenstelling met wat meestal wordt beweerd. Het ligt natuurlijk voor de hand dat in deze excursievoorstellen het geografisch karakter op de 1e plaats komt en de historische en biologische feiten minder zullen beklemtoond worden.

*

* *

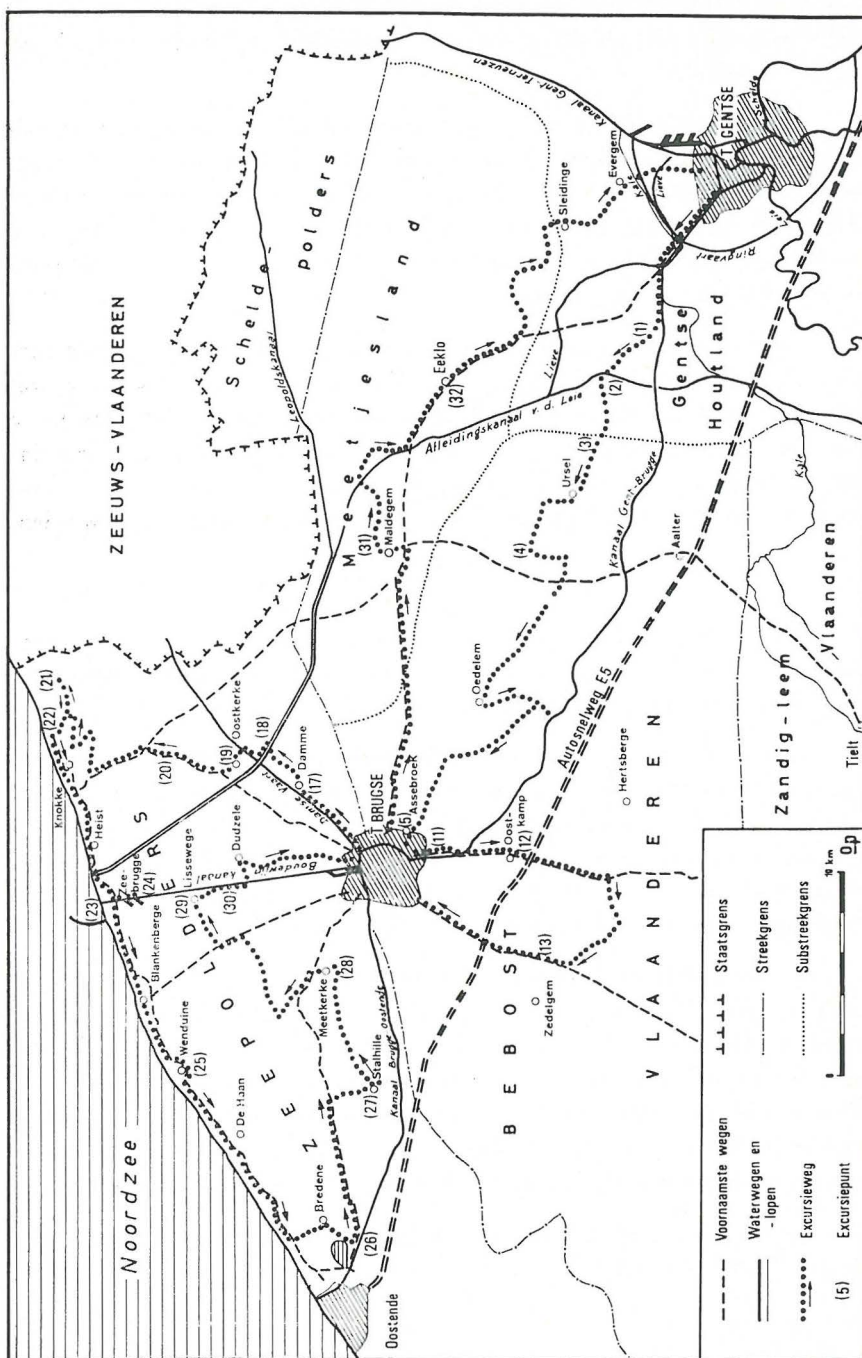
We verlaten Gent in noordwestelijke richting via de Brugse steenweg. *Mariakerke* is een snel evoluerende Gentse randgemeente, wat onder meer blijkt uit zijn verschillende nieuwe villawijken.

In zijn streven naar een rechtstreekse kanaalverbinding met de zee, kreeg Gent slechts een echte zeehaven met het huidige zeekanaal Gent-Terneuzen. Voordien echter werden reeds een drietal waterwegen gegraven : in de 13de eeuw (1251) de Lieve [1] naar het Zwin bij Damme, in de 16de eeuw (1547-1567) de Sassevaart naar de Westerschelde (Braakman) en in de 17de eeuw de *Brugse Vaart*.

Het Kanaal Gent-Brugge of de Brugse Vaart werd aangelegd tussen 1614 en 1619. De Gentenaars kregen er de toelating voor van de Aarts-hertogen Albrecht en Isabella. In 1665 werd het uitgediept en in 1666 verlengd tot in Oostende. De aanleiding daartoe was het Verdrag van Munster (1648) waarbij de Wester-Schelde (en dus ook het Zwin) werden afgesloten. De Lieve werd voor Gent totaal nutteloos zodat ze niet meer onderhouden werd en geworden is wat ze nu nog is : een klein beekje.

Tot in Lovendegem loopt de Brugse steenweg evenwijdig met de Brugse Vaart. Zij werd hier gedeeltelijk gegraven in de bedding van

[1] Het Lievekanaal liep van het Gravensteen in Gent over Wondelgem, Maldegem en Moerkerke naar het Zwin aan de noordrand van de stad Damme : zie kaart 1.



de Lieve en de Kale. Al is de trafiek er nu vrij druk te noemen, toch is dit kanaal slechts bevaarbaar voor binnenschepen van 600 ton. Er bestaat wel een plan om zijn bevaarbaarheid op te drijven tot 1350 ton.

Een nieuwe brug brengt ons over het noordvak van de driekwart-cirkelvormige *Ringvaart*. Gent is een belangrijk knooppunt van binnenschepen. De meeste moeten zelfs dwars doorheen het stadscentrum. Met deze nieuwe Ringvaart zal dit nadeel verdwijnen. Een binnenschip zal binnenkort de 25 km lange afstand via de Ringvaart van het Kanaal Gent-Terneuzen over de Brugse Vaart, de Leie en de Boven-Schelde, naar de Beneden-Schelde in 6 uur kunnen overbruggen. Over de gehele lengte komen slechts 2 sluizen voor : een te Merelbeke aan de Beneden-Schelde en een te Evergem (reeds klaar !) aan het Kanaal Gent-Terneuzen. Dit reeds klare noordvak van de Ringvaart loopt evenwijdig met de Kalebeek, wiens vallei het trouwens gebruikt. Deze Kale is eigenlijk de bovenloop van de Durme, die hier volledig gestoord werd door het graven van het Kanaal Gent-Terneuzen. Let trouwens op de drassige meersen links van de Ringvaart. Rechts ervan bevindt zich het Lievekanaal.

Een 500 m voorbij de Ringvaart op de grens van de gemeenten Evergem en Vinderhoute, bemerken we een der oude Gentse industriebedrijven : de rubberfabrieken Bergougnan Belge (moederbedrijf in Clermont-Ferrand), met een tewerkstelling van $\pm$ 500 arbeiders en bedienden.

Onmiddellijk daarachter verraadt een oud sluisje de aanwezigheid van het *Lieve kanaal*. Deze in de Middeleeuwen eens zo belangrijke verbinding van Gent met de zee is nu nog slechts een smalle en verder dichtgroeïende sloot.

Aan de wijk Evergem-Rabot splitst de baan zich. Wij verlaten de huidige steenwegverbinding Gent-Brugge, en volgen voortaan, in de richting van Zomergem, de oudste baan naar Brugge. Deze nu secundaire weg vormde in de Middeleeuwen echter de zeer belangrijke verbinding Brugge-Gent-Keulen ; hij is dan later vervangen door de steenweg over Eeklo en nog later door de autosnelweg. Om precies te zijn, valt dit stuk (nl. Gent-Lovendegem) van de oude baan Gent-Brugge, nu niet meer samen met het oorspronkelijk tracé. Door het aanleggen van het kanaal Gent-Brugge in de 17de eeuw, werd dit totaal veranderd.

Let terloops op de silo's van een veevoederbedrijf dat voor de aanvoer van zijn grondstoffen langs het kanaal gelegen is (eigen losinstallaties !)

HET GENTSE HOUTLAND

Eenmaal buiten de dorpskom van de gemeente *Lovendegem* (5 100 inw.) zitten we volop in het typisch gesloten *Gentse Houtland* (1) ; de uiterst kleine percelen zijn er bijna uitsluitend met knotwilgen afgeboord. Let op de duidelijke aantrekking van de wegen op de bewoning (typische lintbouw). De landbouwbedrijfjes (gemiddeld 1 à 5 ha) hebben meestal een losse meerbouwige structuur. De kleine akker- en weilandpercelen liggen verspreid als in een ongeordende mozaïek. De fijn zandige bodem kan slechts weinig eisende teelten zoals rogge en aardappelen dragen. Typisch zijn evenwel de nateelten (rapen, klaver). Meer en meer wordt de nadruk gelegd op melkveeteelt en tuinbouw (o.a. groenten, die in de Gentse Tuinbouwveiling verkocht worden). Toch is het landschap niet overal even dicht gesloten en in feite minder ongeordend dan op het eerste zicht schijnt. Akkerlandzones (kouters) op de iets hoger gelegen en minder vochtige zandruggen wisselen af met potdicht gesloten en moeilijk te draineren weilandzones (meersen) in de lagere beekdepressies of de pseudo-alluviale kommen. Ook de bewoning en de wegen zoeken meestal de hogere zandruggen op. Noteer dus hoe het agrarisch landschap perfect aangepast is aan de kleinste reliëf- en bodemverschillen. Diepingrijpende veranderingen in het agrarisch landschap zijn hier evenwel nodig, o.a. verbetering van de drainering en vooral ruilverkaveling tegen de te sterke versnippering van de gronden die tot nu toe de rationele uitbating belette.

Ongeveer 1 km voorbij de wijk Kruisstraat dwarst het *Afleidingskanaal van de Leie* (ook nog wel Schipdonkkanaal genoemd) onze weg. Het voert even stroomopwaarts voorbij Deinze, bij te hoge waterstand, het overvloedige water van de Leie af naar de Noordzee (zie verder Heist). Het werd voor een groot deel gegraven in de bedding van de Kale en de Lieve. (zie kaart 1)

De baan gaat nu duidelijk stijgen, naar het dorpscentrum van de gemeente Zomergem toe. (2) We verlaten inderdaad langs de relatief steile noordelijke helling (klei van het Bartoon of de *cuesta van Oedelem-Zomergem*) de zogenaamde Vlaamse Vallei. Deze laatste is één met pleistocene dekzanden (Würmglaaciaal) dichtgewaaide of gecolmateerde tertiaire vallei, die het centrale gedeelte van de Noordvlaamse vlakte uitmaakt ; het reliëf is er dus zoals we reeds zagen vrij vlak tot licht golvend (microreliëf : zandruggen, pseudo-alluviale kommen en beekvalleien) terwijl de bodem alluviaal is in de valleien en fijnzandig er buiten. De noordelijke (*cuesta van Zomergem-Oedelem*) en zuidelijke (*cuesta van Aalter-Hertsberge*) helling van deze als het ware gefossieeerde vallei

bleven zichtbaar daar ze ondersteund zijn door tertiaire kleilagen (o.a. de kleiige Bartoon afzettingen). Deze randgebieden zijn dan ook hoger (20 tot zelfs 50 m ten zuiden) en vertonen een meer versneden reliëf met vlakke topzones. De bodem is er eveneens fijnzandig maar ietwat lemiger door de sterke kleibijmenging (de pleistocene dekzandenmantel is hier immers veel minder dik !). De oude baan Gent-Brugge volgt nu duidelijk de kamlijn van de cuesta Zomergem-Oedelem. Ook de dorpen Zomergem, Ursel, Knesselare, Oedelem en Assebroek zochten deze hogere zone op en ontstonden op de kruispunten van deze oude baan Gent-Brugge met de lokale wegen die er loodrecht op staan (zie top. kaart. Brugge 13 op 1/50 000).

Meteen zien we ook het verband tussen de topografie en het tracé van de Brugse Vaart. Deze laatste volgt duidelijk de noord - noordwest - zuid - zuidoost verlopende depressie tussen de cuesta van Zomergem-Oedelem ten N. en de cuesta van Aalter-Hertsberge ten Z.

Zomergem is een vrij grote gemeente (6 200 inw.) met een licht geëvolueerd en lokaal verzorgend karakter wat blijkt uit de enkele moderne winkels en de nieuwbouw (o.a. een villawijk langs de baan op Ursel). Vgl. met het meer landelijk gebleven Lovendegem. Let ook even op de gotische hallenkerk uit de 13-15de eeuw ! Opvallend is het veelvuldig voorkomen van rozen- en sierbomenkwekerijen. Dit houdt verband met het plaatselijk voorkomen van een stuifzandrug met licht en vlug te verwarmen zandgronden.

BEBOST VLAANDEREN

Op de weg Zomergem-Ursel (3) tekent zich in zuidelijke richting duidelijk de meer gesloten en merkelijk lager gelegen depressie van de Brugse Vaart af. De steile zuidelijke cuetahelling (de cuesta van Aalter-Hertsberge, die reeds aansluit bij het plateau van Tielt) is daarenboven onderlijnd door een bosstrook. Hetzelfde geldt trouwens voor de noordelijke cuestarug die we volgen. Het tertiaire substraat wordt hier dus gevormd door de zware en compacte Bartoonklei. De erop relatief veel voorkomende bossen bestaan vooral uit grove dennen en veel minder loofbomen.

Ursel (2 500 inw.) is een mooi voorbeeld van hoopedorp dat trouwens min of meer gelegen is op de grenszone tussen de meer gegroepeerde bewoning in dorpen en gehuchten (agglomeratie langs de wegen en vooral de kruispunten) ten oosten en de meer los verspreide bewoning ten westen. Het dorpscentrum zelf is heel wat landelijker gebleven dan bij-

voorbeeld Zomergem. Op dezelfde top. kaart (Brugge) is duidelijk zijn ontstaan op het kruispunt van de oude baan naar Brugge en de weg Eeklo-Aalter af te leiden.

In Ursel-Dorp verlaten we tijdelijk de oude baan op Brugge en nemen in noordelijke richting de weg naar Eeklo. We rijden nu duidelijk dwars over het hoogste deel van de cuetakam (25 m). Let op de naaldbossen en de bijna zwarte kleur van de bodem (de Bartoonklei zit hier aan de opp. !). Na ongeveer 500 m rijden, tot in het gehucht Konijn, slaan we links een kleine asfaltweg in. Die leidt ons naar het «Drongengoed» (4) te Ursel. Tot de 2e helft van de 18de eeuw werd het «Maldegemveld» (een woest heide en loofbosgebied) dat zich rond het centrale punt, het gehucht Kleit-Maldegem, uitstreekte over de gemeenten Maldegem, Oostwinkel, Zomergem, Ursel, Knesselare, Oedelem en Sijsele ontgonnen en bewerkt door de abdijen van Drongen, van St.-Baafs (te Gent) en Ter Duinen. Ze legden zich vooral toe op het beplanten van de heide met naaldbomen. Midden hun akker- en weilandgronden bouwden deze abdijen hun abdij- of proosdijhoeven. Eén ervan, de huidige Drongengoedhoeve, werd bewaard en hersteld [1]. We vinden er nog de gebouwen, de vijvers, de wallen, de weiden en de velden, midden in uitgestrekte bossen waarin herten en wilde zwijnen leven. Boven de ingangsheuvel van de woning staan de wapens van de Norbertijnerabdij van Drongen. Op het einde van de 18de eeuw werden de meeste abdijhoeven verpacht en vestigden zich in de «velden» [2] meer en meer kleine landbouwuitbatingen die geleidelijk aan de loofbossen omzetten in akker- en weiland en de heidevlekken beplanten met naaldbomen. In dit deel van Zandig-Vlaanderen komen vrij veel bossen voor o.a. te Loppem, Aalter, Hertsberge. We noemen deze «substreek» dan ook Bebest-Vlaanderen. We rijden met de autobus best tot aan de hoeve en maken vandaar uit een korte wandeling langs een zeer stemmige dreef tot aan de startbaan van het militair Navovliegveld. De leraar biologie benut deze wandeling om de plantengroei te bestuderen. Tevens is deze korte onderbreking een gelegenheid tot wat recreatie. Vergeten we immers niet dat een welgevulde en goede excursie zowel voor de leerlingen als voor de leraar(s) meer is dan een lange en zware lesdag !

Dwars doorheen dit uitgestrekt en zeer rustig bosgebied brengt de bus ons terug op de baan naar Brugge. Let onderwijl even speciaal op

[1] Andere proosdijhoeven waren Papinglo en Burkel ; ook zij lagen op de kleicuesta van Oedelem.

[2] De term «veld» betekent hier niet akkerland, maar een heidegebied !

de kleine vlekjes akker- en weiland die als oasen midden in deze naald-bomenzone voorkomen.

In *Knesselare* (4 900 inw.) is de bewoning nog meer verspreid dan in Ursel. Het landschap is nu als bezaaid met huizen. Alleen rondom de kerk zoeken ze elkaars gezelschap op. De dorpskern van Knesselare ligt ook op het kruispunt van twee belangrijke verkeerswegen (de oude baan Gent-Brugge en de weg Maldegem-Aalter).

In de eveneens landelijk gebleven gemeente *Oedelem* (5 100 inw.) bereiken we het hoogste punt op de cuesta Zomergem-Oedelem, nl. 29 m. Zoals Ursel en Knesselare is Oedelem gegroeid uit een gehucht rond een kruispunt van de oude baan naar Brugge en een weg loodrecht er op. Ook hier kwam oorspronkelijk een uitgestrekt bos- en heidegebied voor : het *Beverhoutsveld*. Dit was echter reeds in het midden van de 19de eeuw volledig veranderd in akker- en weiland ! Op dit uitgestrekte Beverhoutsveld werd de beruchte slag van 1382 geleverd, tussen Lodewijk van Male en de Bruggelingen enerzijds en Filips van Artevelde en de Gentenaars anderzijds.

In de cuesta van Oedelem komen niet alleen kleilagen voor, maar ook veldsteenbanken. De laatsten leverden een bouwsteen op die in het Brugse (zie verder) bij kerken- en abdijenbouw veel werd gebruikt. Noteer ook de steenbakkerij langs de weg op de tertiaire kleilagen.

Een blik op de top. kaart (of een Michelinkaart) laat de leerlingen toe de twee dominerende richtingen in het verkeersnet tussen Brugge en Gent te noteren : noord-noordwest - zuid-zuidoost (oude baan Brugge-Gent op de cuestakam Zomergem-Oedelem, Brugse Vaart in de depressie en de autosnelweg E5) en noord-noordoost - zuid-zuidwest (o.a. baan Maldegem-Aalter ; Eeklo-Aalter, Oedelem-Wingene...) Noteer tezelfdertijd ook hoe veelvuldig de toponiem veld (= heide !) op de kaart voorkomt : Blakkeveld, Veldeken, Eenveld, Oostveld, Beverhoutsveld e.a.m.

In Oedelem-Dorp verlaten we terug even de oude Brugse baan en dalen in zuidelijke richting via de weg op Beernem, de steile flank van de cuesta van Oedelem af. De depressie van de Brugse Vaart is hier heel wat minder breed ; de cuesta van Oedelem ten noorden enerzijds en de cuesta van Hertsberge ten zuiden anderzijds, komen er tot dicht bij het kanaal. In Beernem zelf krijgen we de indruk dat het kanaal dwars doorheen een hogere rug gegraven is. Dit beeld is echter verkeerd, daar hier gewoonweg bij het aanleggen van het kanaal en het later verder uitdiepen ervan, de uitgegraven aarde langs de twee oevers werd

uitgespreid. We keren een eindje terug om nu doorheen de landelijke gehuchten Akkerstraat en Doorn in het vroegere Beverhoutsveld te rijden en opnieuw ons traject op de Brugse baan te vervolgen.

Assebroek maakt reeds deel uit van de Brugse agglomeratie. Deze gemeente telt 15 100 inw. en groeit vrij vlug aan door inwijking.

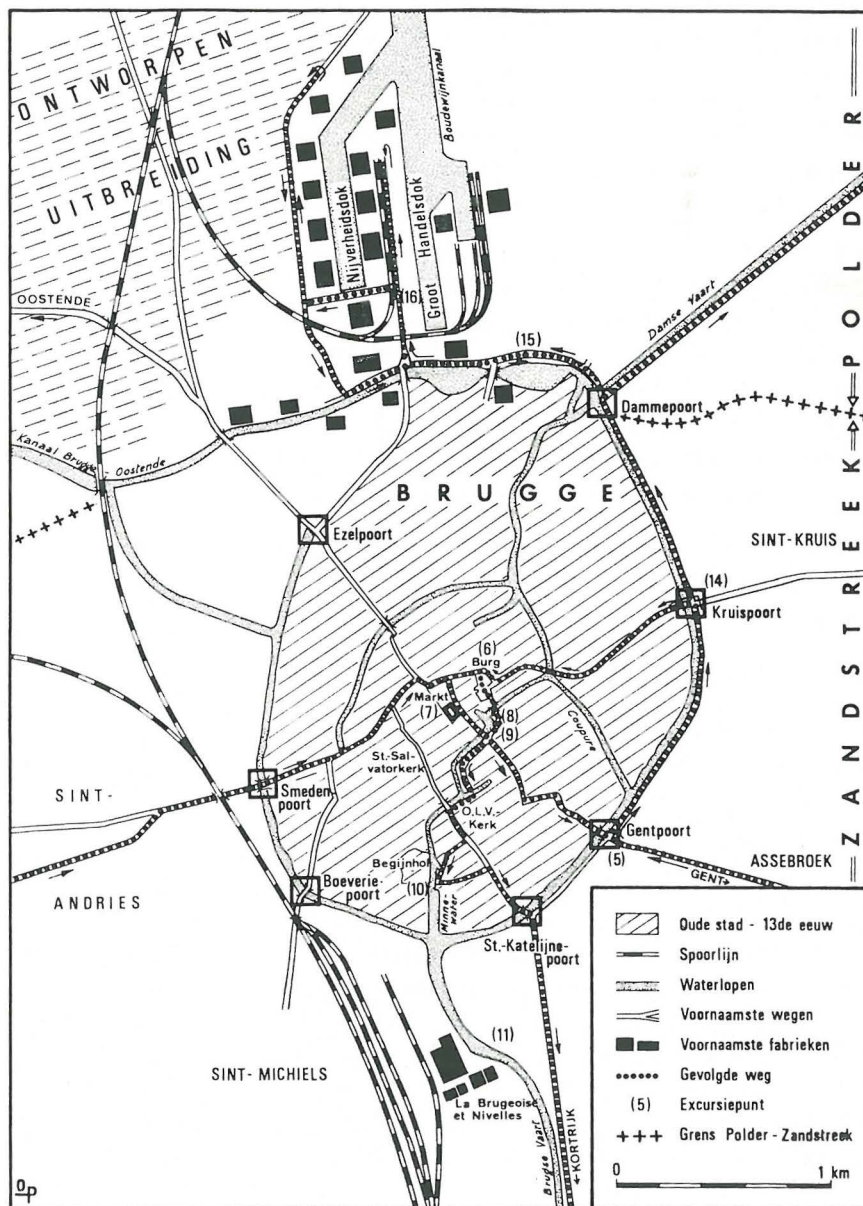
HET BRUGSE

De Brugse agglomeratie (zie kaart 2) (5) komt met zijn 100 000 inw. in Vlaanderen slechts op de 3de plaats na Antwerpen en Gent. Deze agglomeratie omvat naast de eigenlijke stad ($\pm$ 53 000 inw.) nog een 4-tal randgemeenten : *Assebroek* (15 100 inw.), *St.-Michiels* (11 200 inw.), *St.-Andries* (14 750 inw.) en *St.-Kruis* (12 400 inw.). De agglomeratievorming van Brugge gebeurde tot voor de 2de wereldoorlog hoofdzakelijk in oostelijke (*St.-Kruis*) en zuidoostelijke richting (*Assebroek*), nu vooral in zuidwestelijke richting : *St.-Michiels* en *St.-Andries*. De noordelijke randgemeenten (*Meetkerke* en *Koolkerke*) zijn echte landelijke poldergemeenten en ontvolken ten voordele van de badplaatsen en de eigenlijke Brugse agglomeratie. Globaal neemt het inwonersaantal in de Brugse agglomeratie toe, maar er grijpt een interne verschuiving plaats van de eigenlijke stad naar de randgemeenten. In 1900 telde de stad Brugge nog 78 % van de totale bevolking, nu nog slechts $\pm$ 50 %.

We volgen de buitenvest tussen de Gent- en de Kruispoort, twee van de verschillende stadspoorten die Brugge nu nog bezit. De buitenvest loopt naast het Kanaal Gent-Brugge-Oostende. Let op de Coupure. Via de Kruispoort en de Langestraat rijden we Brugge binnen en stationeren op de Burg (6).

Over het *ontstaan van Brugge* wordt nog heel wat gediscussieerd. [1] De traditionele verklaring is vrij eenvoudig : Brugge zou in de 8ste eeuw of de 2de helft van de 9de eeuw ontstaan zijn als een haven- en handelscentrum op het eindpunt van een zeearm, gekend onder de naam van het Zwin. Recente onderzoeken toonden echter aan dat het Zwin pas in de 12de eeuw ten gevolge van de derde fase van de Duinkerkiaanse transgressies zou gevormd zijn. Nu blijkt er wel tot in de 9de eeuw een brede bevaarbare geul (2de fase van het Duinkerkiaan) bestaan te hebben die ongeveer liep van het huidige Zeebrugge tot Brugge (zie kaart 3). Aan het eindpunt ervan zou Brugge dan als haven kunnen ontstaan zijn. Vanaf de 9de eeuw echter begon de Duinkerkiaanse zee (2de fase)

[1] Het ligt voor de hand dat hier het woord verleend wordt aan collega geschiedenis !



Kaart 2: De Brugse agglomeratie.

zich terug te trekken waardoor de geul verdween. Brugge bleef zich echter verder ontwikkelen als administratief en militair centrum. Immers reeds in 870 zou Boudewijn I, Graaf van Vlaanderen, juist op de rand van de polders en de vastere zandgrond (zie kaart 2 en ook de bodemkaart Brugge 23W) een burcht laten bouwen hebben tegen de Noormannen. Wij staan nu precies op de plaats waar deze eerste burcht werd gebouwd, nl. de huidige *Burgplaats* of het centrum van de stad (*het sitepunt*!). In de loop van de 11de eeuw werd een noordoostelijk verlopend kanaal gegraven (het Oude Zwin of de Oude Reie) dat Brugge verbond met een brede zeegeul tussen het vasteland en het eiland van Kadzand.

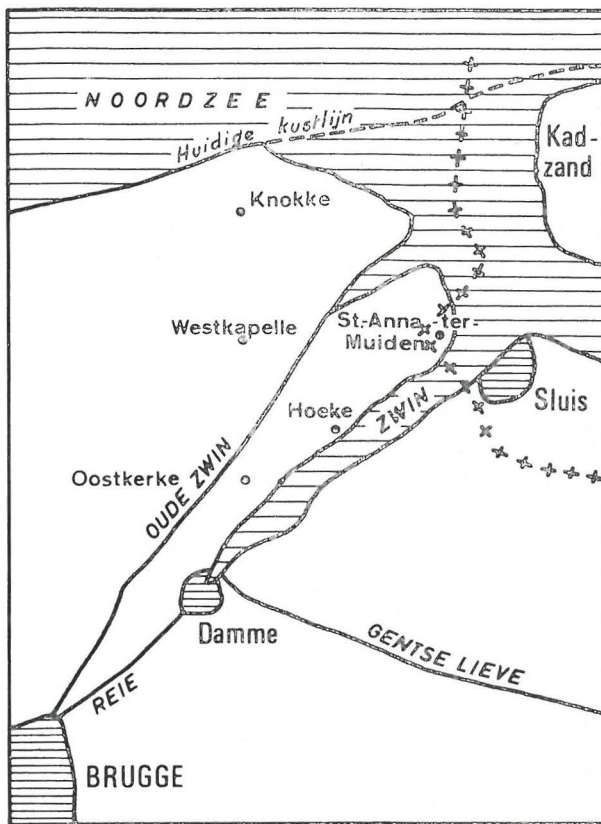
De vorming van het eigenlijke Zwin (tussen 1114 en 1180) was een gevolg van de laatste belangrijke aanval van de Duinkerksche zee (3de fase). Aan het eindpunt van de voornaamste Zwinvertakking liet Brugge in de 12de eeuw, daar het Oude Zwin kanaal verzandde, een dam bouwen. Tussen deze dam en de stad zelf werd, een mogelijks bestaande geul (de Reie) gekanaliseerd of eenvoudig een kanaal aangelegd. Op de samenloop van deze Reie en de dam werd de stad aan de dam (later de Dam of gewoonweg Damme) als voorhaven van Brugge opgericht.

Beide centra, Brugge en zijn voorhaven Damme, kenden in de 12de, 13de en 14de eeuw een buitengewone bloei. Brugge werd een Hansastad en tevens een wereldmarkt. Uit deze periode dateren dan ook de stadswallen en een groot deel van Brugge's belangrijkste historische gebouwen en monumenten!

Ongelukkig trok de zee zich stilaan terug en begon de Zwinarm te verzanden. In de 15de eeuw bleef er amper nog een smalle geul over, die in de 16de eeuw zelfs totaal onbevaarbaar werd.

Meteen kwam een einde aan de bloeiperiode en ging het economisch zwaartepunt in Vlaanderen zich verplaatsen naar Antwerpen en de Brabantse steden. Door het verlengen van de Reie tot Sluis in de 16de eeuw werd Sluis (1290) de volgende voorhaven van Brugge. Ook zelfs Vlissingen en Arnemuiden (1495) hebben later nog een korte tijd deze functie uitgeoefend. Maar alles te vergeefs! Alle pogingen om Brugge nieuw leven in te blazen — ook het kanaal Brugge-Oostende in de 17de eeuw — zijn vruchteloos gebleven. Het karakter van de 13de eeuwse stad («Bruges-la-Morte») binnen in de stadswallen, bleef tot nu toe vrij goed bewaard. Het *oude Brugge* is dan ook één groot *openluchtmuseum*!

Van op de Burg maken we een wandeling doorheen de 13de eeuwse stad. De weg is aangeduid op kaart 2. Op deze Burg (6) stond vroeger



Kaart 3 : het Zwin in de 13de eeuw (vrij getekend naar R. Vandenbergh).

de St.-Donaaskerk waarin Karel de Goede werd vermoord. De kerk werd in 1800 afgebroken door de Fransen. Haar grondvesten zijn nu blootgelegd en vallen samen met de witgekleurde straatstenen. Een hoekdeel van het oorspronkelijk koor met een maket van de kerk is er als een monumentje wederopgebouwd. Een heel stel zeer interessante historische gebouwen vallen hier te noteren : het gotisch stadhuis (14-15de eeuw), de Oude Griffie (nu Vredegerecht), het Gerechtshof en de basiliek van het Heilig Bloed. Deze kerk bestaat in feite uit 2 boven elkaar gebouwde kapellen : onderaan een 12de eeuwse romaanse kerk en bovenaan de gotische H. Bloedkapel. Door de Korte Breydelstraat komen we op de Markt (7) met zijn Provinciaal Gouvernementspaleis, het standbeeld van de volkshelden Jan Breydel en Pieter de Coninck, een heel stel hotels, spijshuizen en herbergen, maar vooral de 13de eeuwse Halle met in het midden de prachtige 80 m hoge Halletoren of Belfort. Noteer hoe om toeristische redenen de herstellingen der huizen in de oude stijl gebeuren (trapgevels) ! De Steenstraat is Brugge's voornaamste winkelstraat.

Langs de zelfde Korte Breydelstraat keren we terug naar de Burg, waar we via de overkoepelde Blinde Ezelstraat aan de kleine overdekte Vismarkt en het Huidenvettersplein komen : een van de mooiste hoekjes in het oude Brugge (8). Let speciaal op de met plezierboten druk bevaren reien (naam van de Brugse binnenwateren), de bruggen, de typisch Brugse godshuizen (zijn kleine huisjes die door rijke burgers aan armen, weduwen of oude lieden ter beschikking werden gesteld) en het Huidenvettershuis (Expositiecentrum voor Kunstambachten en Industriële Vormgeving).

De Rozenhoedkaai (9) biedt ons eveneens een prachtig stadsbeeld (o.a. de St.-Nepocemusbrug, de Halletoren, de O.-L.-Vrouwkerk, de St.-Salvatoriekathedraal en de met oude linden beplante Dijver).

We volgen de Dijver. Hier komt een van de gebouwen van het *Europacollege* voor. Dit is een instelling voor Hoger Europees Onderwijs, waar een beperkt aantal universitair uit alle Europese landen een jaar cursus komen volgen over de Europese geschiedenis, economie en gemeenschappen ; de beide officiële talen van deze instelling zijn het Engels en het Frans.

Brugge is rijk aan musea. Daarvan getuigen o.m. het Groeningemuseum of het Stedelijk Museum voor Schone Kunsten (verschillende grote Vlaamse primitieven zoals Jan Van Eyck, Gerard David, Rogier van der Weyden, Hugo van der Goes e.a.m.) en het Gruuthusemuseum, waar de Brugse oudheidkundige verzamelingen ondergebracht zijn in een middeleeuws herenhuis. Doorheen een tuintje naast het Gruuthusemuseum en over het Bonifaciusbbrugje bereiken we de O.-L.-Vrouwkerk. Let op de 122 m hoge bakstenen toren en laat niet na in de kerk zelf de wereldberoemde marmeren Madonna van Michelangelo en de grafmonumenten van Maria van Boergondië en Karel de Stoute te bewonderen. Langs de Mariastraat met het St.-Janshospitaal en het rijke Hans Memlingmuseum, komen we in de St.-Katelijnestraat die we volgen tot aan de Wijngaardstraat. Onze korte wandeling doorheen de oude stad eindigt aan het rustige *Begijnhof* en het *Minnewater* (10). Dit laatste was tot in de 16de eeuw de Brugse binnenhaven.

Meteen leerden we een van de belangrijkste functies van Brugge kennen, nl. het *toerisme*. Brugge is in België, de door vreemdelingen meest bezochte kunsthistorische stad. Ook de kulturele, de administratieve (hoofdstad van de provincie), de kerkelijke (hoofdplaats van het Bisdome West-Vlaanderen) en de regionaal verzorgende (vele winkels) functie waren opvallend.

Aan het Minnewater komt de autobus ons terug oppikken. Langs de St.-Katelijnepoort verlaten we tijdelijk de stad. De leerlingen worden er attent op gemaakt dat ze nog geen enkele noemenswaardige fabriek hebben ontmoet. Inderdaad, tot voor 15 jaar was het noorden van de provincie West-Vlaanderen nog een overwegend landelijk gebied. Fabrieken waren een uitzonderlijk voorkomend element in het landschap. Alleen in Brugge, Zeebrugge, St.-Michiels en Zedelgem waren enkele industriële bedrijven van een noemenswaardige omvang ingeplant. In 1947 werden in het arrondissement Brugge slechts 19 000 mensen tewerkgesteld in de industrie. De lokale werkgelegenheid was ver van voldoende. Werkloosheid (6 500 in 1947), pendelbeweging (7 500 in 1947) en uitwijking (gem. 300/jaar voor de periode 1947-1954) waren dan ook schering en inslag. Vanaf de periode 1950-1952 verbeterde echter de toestand. De industriële tewerkstelling steeg tot 21 000 in 1955, 28 000 in 1961 en zelfs meer dan 30 000 in 1965. Deze belangrijke industriële groei was de resultante van de inplanting van een groot aantal nieuwe bedrijven op industrieterreinen en de merkwaardige uitbouw van een aantal bestaande bedrijven. (zie verder).

Over de St.-Katelijnepoort volgen we de Baron Ruzettelaan (of de Kortrijkse steenweg). Aan de overzijde van het Kanaal Brugge-Oostende bevindt zich op het grondgebied van St.-Michiels een oude industriezone (11). Het belangrijkste bedrijf is er ongetwijfeld «*La Brugeoise et Nivelles*». In 1902 werd dit stuwend grootbedrijf (meer dan 2 200 arbeiders en bedienden) hier ingeplant omwille van de gunstige verkeersligging aan het kanaal en vooral de spoorlijn Oostende-Brugge-Gent. Men fabriceert er allerlei rollend materiaal zoals spoorweg- en tramwagens, leger-, grondwerk- en wegenbouwmateriaal. In 1956 ging het oorspronkelijke bedrijf «*La Brugeoise et Nicaise*» een fusie aan met de «*Ateliers Métallurgiques de Nivelles*». De hier eveneens vroeger opgerichte F.N. fabriek (Fabrique Nationale d'Armes de Guerre) gaf vóór 1940 nog werk aan 1 100 mensen. De fabrieksgebouwen worden nu nog slechts als opslagplaats gebruikt.

We kruisen de Brugse Vaart en rijden dwars doorheen het dorpscentrum van de sterk verstedelijkte gemeente *Oostkamp* (8 500 inw.). Juist voor de viaduct onder de autosnelweg Brussel-Oostende, slaan we links af en bemerken al vlug de nieuwe gebouwen van een ander maar pas nu ingeplant grootbedrijf (12) uit het Brugse, nl. *A.G. Siemens*. Op initiatief van de Economische Raad voor West-Vlaanderen en persoonlijke contacten van het gemeentebestuur met de leiders van dit Duitse reuzebedrijf werd hier een fabriek voor elektrisch precisiemateriaal (elek-

tronica en telecommunicatie) opgericht. De nabijheid van de autosnelweg, het beschikbare terrein en vooral de ruime arbeidersmarkt, waren de doorslaggevende vestigingsfactoren. Noteer dat 2/3 van het personeel (nu reeds rond de 1 200) uit vrouwen bestaat.

We rijden nu onder de E5 autosnelweg door in de richting van Waardamme. We verlaten meteen de depressie van de Brugse Vaart en zitten weldra op de noordelijke rand van het plateau van Tielt, of meer bepaald de cuesta van Hertsberge. Het tertiair substraat bestaat ook hier voor een deel uit klei (Paniseliaan). Opvallend is opnieuw het zeer groot aandeel ingenomen door bossen (zie terug de top. kaart van Brugge 13). We zijn terug in Bebest-Vlaanderen. Noteer het groot aantal kastelen.

Even voor Waardamme-Dorp, slaan we rechts een smalle betonweg in die ons naar Zedelgem brengt.

In Zedelgem [1] (4 950 inw.) komt een van de mooiste voorbeelden van een zogenaamd gegroeid familiebedrijf voor, nl. de *Claeysfabrieken* (13). In 1896 maakte de dorpsmid Leon Claeys zijn eerste fiets. In 1906 schakelde hij over naar landbouwwerktuigen en richtte de «Werkhuizen Leon Claeys» op. In 1950 werkten er amper 150 arbeiders, nu rond de 2 600 ! Zijn broers Alidor, Aimé en Remi hebben zich eveneens tot voorname industriëlen weten op te werken. We komen Zedelgem binnen langs de Statiestraat. Het eerste bedrijf is de Gieterijen en Werkhuizen Alidor Claeys. Voorbij het station in de Ruddervoordestraat staat evenwel de oudste fabriek : de Werkhuizen Leon Claeys met hun 2 600 arbeiders en bedienden. Hier worden samen met een Noordamerikaans bedrijf automatische maaidorser gebouwd (Claeyson) die via de spoorweg (station van Zedelgem !) en de carferry van Zeebrugge voor een heel groot deel worden uitgevoerd over gans West-Europa.

Eenmaal op de grote baan Brugge-Torhout volgen we enkele 1000 meters de steenweg in de richting van Torhout om er de twee overige Claeys bedrijven te ontmoeten : de Werkhuizen Aimé Claeys (Flandria) en Remi Claeys (Superia). In deze 2 bedrijven waar o.a. bromfietsen, fietsen, kindrowagens en grasmaaiers worden gemaakt, werken nu reeds meer dan 1 200 arbeiders en bedienden.

We keren langs de Torhoutse steenweg terug naar Brugge. Op-

[1] In de St.-Laurentiuskerk (met 12de eeuwse romaanse toren) bevindt zich een unieke romaanse 12de eeuwse doopvont in Doornikse kalksteen !

nieuw rijden we door een boslandschap (o.a. de bossen van Loppem). Let terug op de vele belangrijke kastelen en kasteelparken, naast het Provinciaal Domein Tillegem-bos en vooral de St.-Andriesabdij (Zevenkerken) met een merkwaardige kerk in byzantijs-romaanse stijl. Deze moderne abdij is door zijn enorme invloed te vergelijken met de grote abdijen (o.a. Ter Doest en Ter Duinen) die in de Middeleeuwen in dezelfde streken een even grote rol hebben gespeeld !

St.-Andries en St.-Michiels zijn de snelstgroeiende randgemeenten van Brugge ; ten bewijze letten we op de vele nieuwe villawijken. We ontmoeten achtereenvolgens de nieuwe villawijk St.-Willebrordus en St.-Baafs.

Via de Smedenpoort komen we opnieuw in het 13de eeuwse Brugge. We rijden nu dwars door het stadscentrum langs de Smedenstraat, de Geldmuntstraat, de Markt, de Wollestraat en de Gentpoortstraat. De leraar geschiedenis benut de gelegenheid om te wijzen op nog enkele interessante historische en kunsthistorische gegevens.

Vanaf de Gentpoort (2 massieve torens van 1402) volgen we opnieuw de ringlaan of de vesten die samenvallen met de 13-14de eeuwse vestingring. Let terug op het kanaal Gent-Brugge-Oostende en de Coupure.

Aan de Kruispoort (14) loont het de moeite even uit te stappen. De Kruispoort die zoals de Gentpoort eveneens uit 2 massieve torens (1402) bestaat, wordt nu als museum gebruikt. We wandelen de Kruisvest op. Let op de Karthuizerskazerne ; ze wijst op nog een andere functie van Brugge : een militaire. Op de Kruisvest kwamen vroeger 24 windmolens voor. Nu zijn er nog slechts 2. Vanaan de voet van deze molens hebben we een heerlijk panorama op het oude Brugge. Tracht nog eens de belangrijkste gebouwen in het stadsprofiel terug te vinden. Juist beneden de Kruisvest ligt een typisch Brugse volkswijk. In een van die straatjes, meer bepaald de Rolweg, komt het geboortehuis van Guido Gezelle voor, nu ingericht als museum.

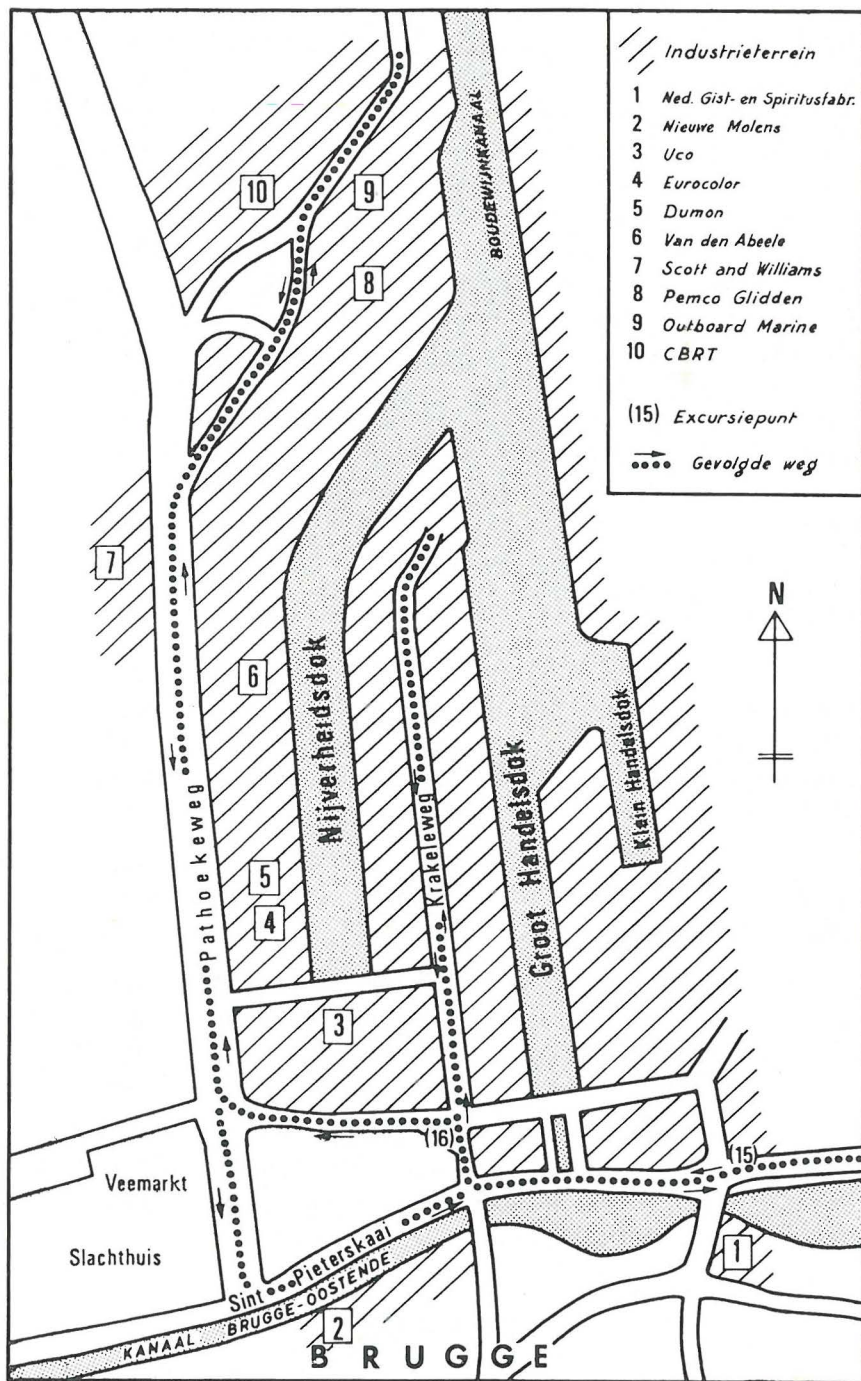
We volgen de Kruisvest, om via de Snaggaardstraat de Langerei te bereiken die we opwandelen tot aan de Dampoort. Het bisschoppelijk Groot-Seminarie was vroeger de Abdij Ter Duinen (van 1642 tot de Franse omwenteling). Ze werd toen gebouwd met de stenen van de voormalige abdij Ter Doest (zie verder). Aan de Dampoort pikt de autobus ons opnieuw op.

De Dampoort ligt op het samenloppingspunt van het kanaal Brugge-

Oostende, de Damse Vaart en het kanaal Gent-Brugge. De nieuwe Dam-poortsluis zou schepen van 1 350 ton op het kanaal Brugge-Oostende kunnen toelaten, maar de gekende stop van de Stalhillebrug beperkt de doorvaart tot schepen van max. 700 à 800 ton.

Aan de Handelskom (15) houden we even halt. We zagen reeds dat sedert de 15de eeuw, alle pogingen om het dode Brugge nieuw leven in te blazen zonder succes bleven. Rond onze eeuwwisseling evenwel kregen de plannen om Brugge een nieuwe rechtstreekse kanaalverbinding met de zee te geven, meer en meer vaste vorm. Zo werd het bestaande, maar verwaarloosde kanaal van Brugge naar Oostende verbeterd. Het onmiddellijke resultaat was het oprichten van enkele industriële bedrijven in dit noordelijk gedeelte van de stad, gelegen langs het kanaal naar Oostende : we bemerken bijvoorbeeld de nu totaal vernieuwde Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek (alcohol, gist en brand-spiritus), een blikslagerij en de Nieuwe Molens (graanmaalderij). Al deze bedrijven zijn duidelijk gebonden aan het kanaal.

Voorbij de brug over de sluis (Handelskom - Groot Handelsdok) slaan we rechts de baan in waar een sprekende wegwijzer het Nijverheidsdok aankondigt. Aan het begin van de Krakeleweg houden we halt (16). In 1895 werd door het Parlement het plan goedgekeurd om Brugge door een nieuw zeekanaal met de Noordzee te verbinden. Daartoe werd een strook grond van 12 km lengte ontnomen aan de poldergemeenten benoorden Brugge : Dudzele, Koolkerke, Lissewege en Uitkerke. Het zeekanaal zelf (het *Boudewijnkanaal* genoemd) bevaarbaar voor zeeschepen tot 9 à 10 000 ton en de 2 handelsdokken (het Groot en Klein Handelsdok) kwamen klaar in 1907. Al vlug zijn er zich rond deze dokken verschillende industriële bedrijven, stapelplaatsen en werven komen vestigen. Maar de belangrijkste datum die de grootste stoot gaf in de huidige industriële revolutie van Brugge, werd pas definitief gegeven in 1952 met het klaarkomen van het grote *Nijverheidsdok*, afgeboord met ruime industrieterreinen. De huidige industriële expansie rond dit Nijverheidsdok is een van de merkwaardigste voorbeelden in België van wat een doelbewuste en goed geleide actie onder het impuls van een dynamisch stadsbestuur vermag. Hier werden in een tijdspanne van amper 15 jaar meer dan 30 *nieuwe industriële bedrijven* opgericht die in totaal aan reeds meer dan 4 000 arbeiders en bedienden werk verschaffen. Het handelt hier over zowel totaal nieuwe bedrijven (voor een groot deel buitenlandse en hieronder overwegend Noordamerikaanse) als reeds vroeger elders bestaande bedrijven, die zich aan het Nijverheidsdok kwamen uitbreiden of herlokaliseren. We rijden even de Kra-



Kaart 4 : Het industriële Brugge.

keleweg op en af en noteren onder de verschillende bedrijven (zie kaart 4) als meest opvallende een betoncentrale, een veevoederfabriek, bloemmolens, een sloopwerf voor zeeschepen, een tinherwinningsbedrijf en vooral de geïntegreerde katoenspinnerij en -weverij Union Cotonnière (UCO) met een tewerkstelling van bij de 500. We rijden vervolgens voorbij de hoofdingang van de UCO naar de Poelweg en vooral de Pathoekeweg. Langs deze laatste baan komen de belangrijkste nieuwe fabrieken voor. Achtereenvolgens zien we o.m. een verf- en vernissenfabriek (Eurocolor Belgium ; Franco-Belge), graansilo's (Dumon), een haringrokerij en visconservenfabriek (Van den Abeele), de Belgische Radio- en Televisiefabriek (C.B.R.T. $\pm$ 1 300 personeel), een breimachinefabriek (Scott and Williams), een plasticbedrijf (Pemco Glidden International) en een fabriek voor buitenboordmotoren en grasmachines (Outboard Marine Belgium $\pm$ 1 000 personeel). Let op de zeer moderne opvatting in de bouwtechniek van deze nieuwe bedrijven : gelijkvloers, grote ruimten voor parkeerplaatsen (auto's, fietsen). Let ook op de nieuwe woonwijken. Wat een tegenstelling tussen dit «*nieuwe Brugge*» en het «*oude 13de eeuwse Brugge*» !

Meteen leerden we dat het moderne Brugge ook een industriële functie heeft. Het is ook hier dat voor de eerstkomende jaren een totaal nieuwe stad voor 25 000 inwoners wordt voorzien, uitgerust met nieuwe moderne wegen, industriezones, parken, hospitaal, scholen e.a.m. (zie kaart 4).

We keren langs de Pathoekeweg en de Vaartstraat terug naar de St.-Pieterskaai. Het grote gebouw rechts van de baan in de St.-Pieterswijk is de nieuwe Veemarkt en het Slachthuis.

Langs de St.-Pieterskaai en de Fort Lapin bereiken we opnieuw de Dampoort. Vanop de brug over de sluis die toegang verleent tot het Groot Handelsdok krijgen we een mooi zicht op de zeehaven en het Boudewijnkanaal dat in het verlengde van het Groothandelsdok ligt.

Aan de Dampoort verlaten we Brugge via de Damme steenweg die evenwijdig loopt met de Damse Vaart. Ook hier komen nog enkele bedrijven voor die het vermelden waard zijn, o.m. een fabriek voor bouwmaterialen en speciaal voorgespannen betonelementen (Structo).

DE POLDER

Meteen zitten we in een totaal ander en landelijk landschap: *de polder*. Vergelijk met Zandig Vlaanderen ! De gem. hoogte schommelt nu rond

3 à 4 m, (min. 2 m en max. 4 à 5 m), het landschap is zeer vlak, overwegend open, de akker- en weilandpercelen zijn groot en de losse meerbouwige hoeven zijn als over het landschap gezaaid (controleren op de stafkaart...!). Het is ook mogelijk met behulp van de bodemkaart (23 W) duidelijk de grens te trekken tussen de polder en de zandstreek.

Eigenlijk kunnen we in de polder duidelijk onderscheid maken tussen drie soorten landschappen: het Oud-, Midden- en Nieuwland. Het *Middenland* dat we nu doorrijden (tussen Brugge en Damme) werd pas ingedijkt en drooggelegd vanaf de 11de eeuw. De monikken van de Abdij ter Doest (zie verder) speelden daarin een belangrijke rol. In vergelijking met de andere polderlandschappen is hier relatief veel akkerland.

De *Damse Vaart* of ook nog het Napoleonkanaal genoemd, werd in 1810 gegraven op bevel van deze laatste. Bij de val van het frans keizerrijk evenwel was deze waterweg slechts klaar tot in Hoeke. In 1858 werd hij doorgetrokken tot in Sluis (Nederland). De bedoeling was eigenlijk dit kanaal te verlengen tot Breskens op de Wester-Schelde. Maar door de Brabantse omwenteling van 1830 is men niet verder dan Sluis geraakt! Verwar het Napoleonkanaal niet met de 12de eeuwse Reie naar Damme! De goederentrafiek is er uiterst gering en slechts van lokaal belang. Het kanaal is trouwens maar bevaarbaar voor schepen van 300 ton en dat uitsluitend op het vak Brugge-Damme. Gedurende de 2de wereldoorlog werden de grondduikers van Oostkerke immers vernietigd en nooit hersteld.

De Damse steenweg naast het met bomen afgeboorde kanaal, vormt een zeer gekende wandeling. Het kanaal is ook de ijsbaan bij strenge winters voor de klassieke hardrijderswedstrijd Sluis-Brugge-Sluis.

Enkele 1000 meters voor *Damme* (17) is het aan te raden even te stoppen en vanuit de bus het profiel van Damme te ontleden. De leeraar geschiedenis neemt het woord. Vooral de 3 merkwaardigste historische gebouwen vallen onmiddellijk op: van links naar rechts, het stadhuis, het St.-Janshospitaal en de O.-L.-Vrouwkerk. Van de vroegere stadswallen blijft niet veel meer over. In de 13de en 14de eeuw strekte de stad zich eveneens uit aan de overzijde van het kanaal (waar nu een witte stenen windmolen en de mooie St.-Kristoffelhoeve voorkomen). Ter illustratie wordt een oude kaart van Damme getoond.

Damme, eenmaal de bloeiende voorhaven van Brugge, is nu nog slechts een rustige en stagnerende landbouwgemeente met amper 1000 inwoners. Toch heeft het veel van zijn middeleeuws uitzicht bewaard.

De vele merkwaardige gebouwen en monumenten zijn als getuigen van zijn vroeger veel groter belang.

We maken best een korte wandeling doorheen het centrum. Voor het stadhuis (in Brabantse gotiek en versierd met de beelden van verschillende graven van Vlaanderen) staat het standbeeld van Jacob van Maerlant (de Vader der Dietsche Dichtren algader).

Damme kende haar hoogste bloei in de 13de en 14de eeuw, onder het bestuur van de Gravinnen Johanna en Margaretha van Konstantinopel. Gravin Johanna gaf aan Damme in 1241 het recht om een halle op te richten die als stapel- en verkoopplaats voor de ingevoerde goederen diende. Op de plaats van deze vroegere halle werd in 1464 het huidige stadhuis opgericht. Het benedendeel ervan werd dan verder als halle gebruikt (noteer de verschillende kleine winkels onderaan in de voor-gevel !). De Damse kooplui behoorden tot de Hanze van Londen. Hon-derden waren werden hier aangevoerd met bestemming Brugge en Gent. Damme had evenwel ook het stapelrecht op verschillende goederen, waar-bij haring en wijn wel de voornaamste waren.

Tegenover de zuidelijke gevel van het stadhuis, in de Hoogstraat, noteren we enkele merkwaardige oude patriciërswoningen in Brugse go-tiek : de Grote Sterre en het Huis St.-Jan, allebei uit de 15de eeuw. In het huis Ter Wilgen bevindt zich het Van Maerlantmuseum, waarin onder de vele interessante zaken vooral een maket van de loop van het Zwin te onderlijnen valt. Langs de hoofdstraat wandelen we voorbij het St.-Janshospitaal, dat door toedoen van Margaretha van Konstanti-nopel, in 1249 werd opgericht. Het meest indrukwekkende monument is evenwel de vroeggotische 13de eeuwse O.-L.-Vrouwkerk (1230). Een enorm grote kerk (een kathedraal) in zo'n klein polderdorp ! De ver-klaring is eenvoudig. De kerk werd gebouwd in de periode dat Damme een belangrijke stad was. Na het verval echter was ze veel te groot. Men heeft dan later maar gewoon de kerk verkleind door een muur dwars op het schip te plaatsen, gebouwd met stenen van het afgebroken deel. Alleen de buitenmuren werden behouden als steun tussen de hui-dige kerk en de toren. Deze bakstenen toren (vroeger als vuurtoren ge-bruikt ?) zonder spits is slechts 45 m hoog en toch geeft hij dank zij zijn buitengewone elegante constructie de indruk veel hoger te zijn. Men kan hem bestijgen. Het panorama bij helder weer is indrukwekkend.

Even voorbij de O.-L.-Vrouwkerk, aan het stenen brugje over de Zuidvaart vervoegen we terug de autobus. Hier ongeveer bevond zich in de 13de eeuw de zogenaamde Gentse Lieve. Op het grondgebied van Damme en Moerkerke is deze Lieve evenwel nu volledig gedempt.

We volgen nu de baan in de richting van Platheule. Ongeveer 2 km verder rijden we over twee evenwijdig lopende kanalen : het Afleidingskanaal van de Leie en het Leopoldskanaal (draineringskanaal van de Oostvlaamse Scheldepolders).

Midden (18) in een hier wel zeer opvallend vlak polderlandschap, herkennen we enkele overgebleven dijkstukken. (Deze zijn duidelijk op de topografische kaarten te herkennen : Brugge 13 en Westkapelle 5). Van 1114 tot 1180 werd dit gebied (gelegen tussen ten westen de Langedijk en ten oosten de 5 m hoogtelijn van de zandstreek) door de derde fase van de Duinkerkeaanse transgressie onder water gezet, met vorming van het Zwin. Maar reeds vanaf het einde van de 12de eeuw werd begonnen met de systematische indijking van dit overstroomd gebied. Later werden de meeste van deze dijken terug afgegraven daar ze met het opwerpen van de zeedijk nutteloos werden.

We volgen de 2 kanalen tot op de plaats waar ze de Damse Vaart dwarsen. De vroegere duikers (siphon) of het soort hevelsysteem langs waar de beide kanalen onder de Damse Vaart liepen, bestaan niet meer (vernietigd gedurende de 2de wereldoorlog).

Even voorbij de Bekhofhoeve nemen we de brug over de Damse Vaart in de richting van Oostkerke. Een 500 m voor Oostkerke-Dorp (19), stoppen we even en wandelen rechts langs een smalle landweg tot aan de zogenaamde Langedijk (gebouwd omstreeks 1100, dus voor de Zwintransgressie !). Bij de Zwinoverstroming greep hier echter een grote dijkdoorbraak plaats, wat dan meteen die speciale boogvorm verklaart.

Lange tijd is Damme de enige Zwinhaven geweest. Later kwamen er evenwel ook nog andere Zwinstadjes bij zoals Hoeke, Sluis, St.-Anna-Ter-Muiden en ook Monnikerede. Deze laatste stad werd hier aan de Langedijk en het Zwin door kooplieden gesticht. Nu is ze totaal verdwenen !

Oostkerke telt slechts 820 inwoners (Vgl. met de Noordvlaamse gemeenten !) en is een mooi voorbeeld van een klein, rustig en doorzichtig polderdorpje. Buiten de totaal verspreide hoeven, zoeken slechts enkele huizen elkaars gezelschap op rond de kerk en het kerkhof : de pastorij, een herberg, een winkel, de school, enkele woonhuizen en boerderijen. De eveneens stompe bakstenen toren van de St.-Guthagonuskerk werd in de 2de wereldoorlog totaal vernield, maar is nu hersteld. Bij mooi weer kan men duidelijk aan de horizon buiten de toren van Oostkerke, de andere stompe torens herkennen die samenvallen met de oude

stadjes en dorpen welke gelegen waren aan het vroegere Zwin : Damme, Westkapelle, St.-Anna-Ter-Muiden en Sluis.

Oostkerke-Dorp werd waarschijnlijk gesticht in de 9de eeuw door schapenboeren die in de toenmalige schorren een geschikt graasterrein voor hun schapen vonden. De eerste huizen werden hoogstwaarschijnlijk in een driehoekvorm geplaatst rond een plein dat dienst deed als verzamelplaats voor de schapen. Dit verklaart dan meteen het driehoekig patroon van het dorp. Let ook op het feit dat het dorp 1 à 2 m hoger ligt dan het omliggend weiland. We bevinden ons op een iets hogere kreekrug.

Op de weg van Oostkerke naar Westkapelle ontmoeten we enkele prachtige voorbeelden van zogenaamde terpen (of wallen). De terp Wal-lant bijvoorbeeld werd in het midden van de 11de eeuw opgeworpen en is nu nog omgeven door een ringgracht. Oorspronkelijk stond de hoeve (in hout en met een strodak) op de terp zelf, later wanneer het overstromingsgevaar geweken was, werd de stenen hoeve naast de terp gebouwd (20).

De baan Brugge-Knokke, brengt ons naar Westkapelle (2 550 inw.) en meteen zitten we midden in de Nieuwlandpolders. Dit jong polderlandschap dat pas vanaf de 12de eeuw tot in 1872 ingedijkt werd, is opvallend weinig bewoond. Het akkerland beteeld met rijke gewassen (tarwe, suikerbieten, gerst en haver) is duidelijk in overwicht. Vgl. met de Middelland- (zie hoger) en later ook de Oudlandpolders. De grote landbouwbedrijven (20 tot 50 ha) zijn alle gemotoriseerd en mechanisch uitgerust.

DE KUSTSTREEK

Aan de nieuwe St.-Margarethakerk te *Knokke* nemen we rechts de Nachtegalestraat en rijden we eerst door het oude Knokke. Let op de vroegere vissershuisjes.

Vanaf de 12de eeuw reeds werden dus in het toenmalige Zwinge-bied dijken gebouwd om de overstroomde zones terug te winnen. De meeste van deze dijken zijn nu wel verdwenen daar ze met het aanleggen van een hoge zeedijk geen nut meer hadden, maar hun naam vinden we nog vaak terug, zo bijvoorbeeld de weg die we nu volgen : de Graaf Jansdijk. Hier en daar zijn trouwens nog stukken van deze oude dijk te zien.

Aan de wijk het Kalf slaan we links af en rijden via de Boslaan

dwars doorheen een sparrenbos met duinen, *prachtige villawijken* en een uitgestrekt golfterrein. In tegenstelling met het overal elders nogal chaotisch uitzicht van de over de duinen verspreide villawijken, dienen hier strenge urbanisatorische voorschriften gevolgd te worden. Even voorbij de Oude Molen nemen we rechts de Sparrendreef die dwars doorheen de oude dorpskom van het Zoute loopt tot aan het Groenplein met de sportterreinen van het Astridpark. Rechts van dit park volgen we de Astridlaan, de Havendreef en de Zoutelaan en rijden opnieuw door even luxueuse villawijken in de richting van het gehucht Oosthoek. Aan het bekende landelijke Wafelhuis «Moeder Siska» slaan we links af om aan de eerstvolgende wegsplitsing de wegwijzer naar het Zwin te volgen. Links van de baan ligt het terrein van het vroegere vliegveld, rechts de Hazegras- en de Internationale dijk. Dit zijn de twee laatste dijken die bij het terugdringen van het Zwin gebouwd werden. (De Internationale dijk in 1872). Ze omsluiten de Hazegras-, de Willemen de Leopoldpolder. Men kan gemakkelijk even tot op deze dijken lopen om de jongste belgische polders te bestuderen. We kunnen laten opmerken dat ze wegens hun vrij recente drooglegging ook het langst door de zee waren ingenomen en bijgevolg de dikste holocene afzettingen kennen. Ze liggen tussen de 4 en de 5 meter !

Wat nu nog van het vroegere *Zwin* (21) overblijft is overwegend ingenomen door een natuurreservaat, dat deels op Belgisch en deels op Nederlands grondgebied is gelegen. Dit stukje natuurlandschap is een bezoek overwaard. Mits aangepast schoeisel kan men dwars doorheen de schorren met hun typische heidekruid en de getijdegeulen (kreken) lopen tot aan de duinen. Zo zag Maritiem-Vlaanderen er uit vóór de inpoldering ! Men kan er in de duinen de eolische activiteiten bestuderen : droge en natte pannen, microduinen of duinen in wording, duinfixering, blow-oats en afgewaaid duinkoppen. De duinenzone is hier opvallend breed (2 km). Immers naarmate de Zwingeel aanslibde konden de duinen in zeewaartse richting steeds verder aangroeien. Wijs op het onderscheid tussen de lagere breedgolvende en begroeide binnenduinen en de nagenoeg ononderbroken rij hoge zeeduinen evenwijdig met de kustlijn. Collega biologie neemt de leiding over !

Langs dezelfde baan keren we terug, maar we blijven nu zo dicht mogelijk bij de zee (de Kustlaan). Reeds van in het *Zoute* (22) valt de enorme landschappelijke beïnvloeding op vanwege het toerisme. De Noordzeekust is immers *dé toeristische streek* bij uitstek in België. Inderdaad 70 % van alle toeristische overnachtingen in ons land worden hier geboekt. In 1965 betekende dit $\pm$ 16 miljoen. En steeds neemt dit

cijfer toe ! Waaraan is deze snelle evolutie te danken ? Als algemene factor geldt natuurlijk het feit dat met het stijgen van het inkomen en de levensstandaard meer en meer mensen deze moderne activiteit kunnen beoefenen. Speciaal voor de Belgische kust zijn daarenboven te noemen :

1. *de gunstige ligging* : centraal t.o.v. een van de dichtstbevolkte stedelijke en industriële gebieden in de wereld (o.a. Zuidoost-Engeland, de Randstad, het Rhur- en Rijngebied, Noord-Frankrijk en niet in het minst het Waalse industriebekken, de Brusselse, Antwerpse- en Gentse agglomeraties.

2. De over het algemeen *gunstige verbindingswegen* : de autosnelweg E5, de Koninklijke baan (evenwijdig met de kust), de kusttram, de mailbotendienst Oostende-Dover, de luchthaven van Middelkerke-Oostende en de spoorweg (vooral de lijn Brussel-Oostende). Terloops kan gewezen worden op de nieuw geplande wegverbinding Antwerpen-Knokke (via tunnel, in aanbouw onder het Kanaal Gent-Terneuzen te Zelzate). In feite wordt op die manier, een plan dat reeds in de 15de eeuw bestond en tot doel had het verzande Zwin te verbinden met de Antwerpse haven, pas nu werkelijkheid. De reden van aanleg is evenwel veranderd.

3. *Factoren die met het natuurlijk milieu verband houden* : de zee, het strand, de duinen.

4. *Zuiver menselijke factoren* : de enorme voorraad aan ontspannings- en sportinstellingen van allerlei aard en grootte.

In feite kunnen we in de kuststreek 3 delen onderscheiden : de *Oostkust* van het Zwin op de Nederlandse grens tot en met Wenduine, de *Middenkust* van De Haan tot en met Westende-Bad, de *Westkust* van Nieuwpoort-Bad tot De Panne-Adinkerke aan de Franse grens. Deze indeling is wel niet geografisch te noemen, maar toch zijn er enkele opvallende verschillen.

De badplaatsen kunnen kwantitatief (aantal overnachtingen ?) en kwalitatief (uitzicht, soorten kusttoerisme ?) gerangschikt worden. De Oostkust is veruit de belangrijkste. Knokke staat vooraan met $\pm 15\%$ van het jaarlijks totaal aantal overnachtingen aan de ganse kust.

Achtereenvolgens rijden we doorheen het Zoute, Knokke zelf en het Albertstrand, de drie badplaatsen waaruit Knokke bestaat en die één doorlopend geheel vormen. Knokke is tevens dé luxebadplaats van de Belgische kust en is het voorwerp van een enorm druk ééndagstoerisme. Villa- en huurappartemententoerisme overwegen er zeer duidelijk. Liefst

volgen we de zeedijk. Let op de talrijke ontspanningsgelegenheden (o.a. het Casino in Albertstrand). En dat hier ongeveer 40 jaren geleden slechts één enkel hotel en een houten gebouwtje dat als tentoonstellingszaal werd gebruikt, stonden !

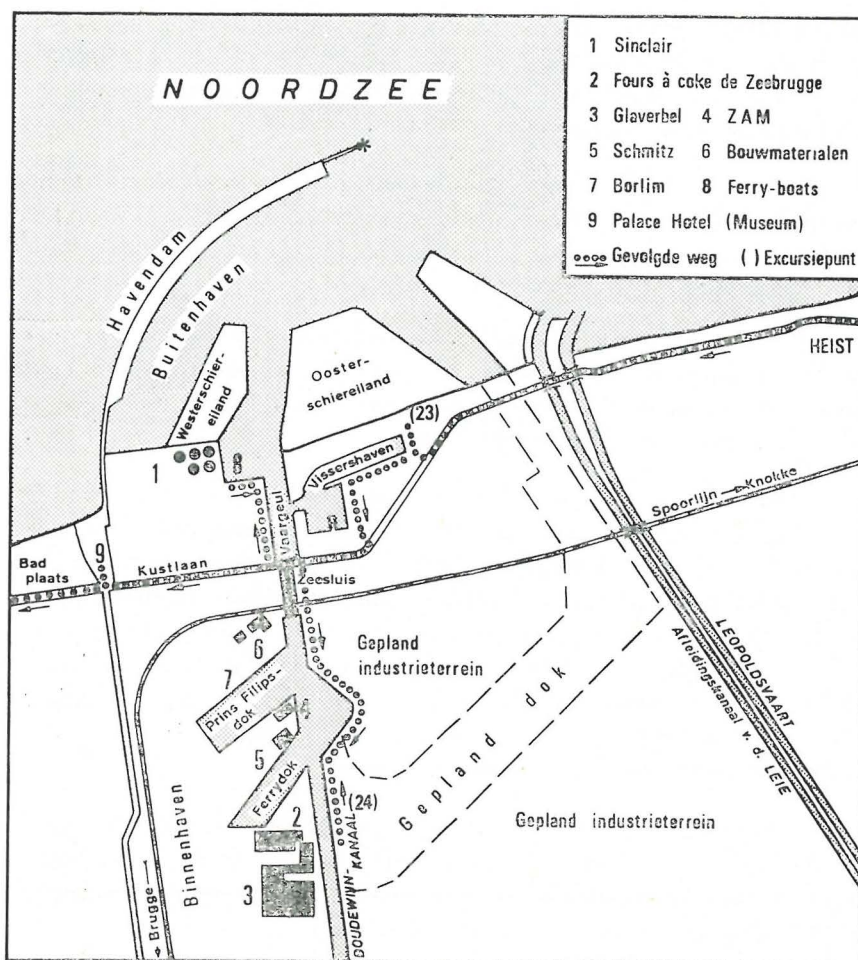
Let op het smalle strand (zelfs bij lage tij !). Waaraan is de huidige ontzanding te wijten en hoe tracht men ze op te lossen ? Strand en zeedijk beschrijven in Albertstrand een landinwaartse bocht. Dit houdt verband met een dijkdoorbraak uit het begin van deze eeuw.

We houden steeds de zeedijk. De badplaats *Duinbergen* ligt reeds op het grondgebied van de gemeente Heist en bestaat zoals het Zoute vooral uit luxueuse en recent aangelegde villawijken. Duinbergen en Knokke sluiten evenwel aan elkaar aan.

Heist aan Zee met $\pm 7\%$ van het totaal aantal overnachtingen is in tegenstelling met de voorgaande luxebadplaatsen veel meer volks gebleven en draagt duidelijk de stempel van een familiebadplaats. Het oude kerkdorp en de nieuwe badplaats zijn van elkaar gescheiden door de Koninklijke baan. Even voorbij het eigenlijke centrum dwarst onze weg 2 evenwijdig lopende kanalen. Het zijn opnieuw de Leopoldsvaart en het Afleidingskanaal van de Leie (zie hoger) die hier langs verouderde sluizen het overvloedige water naar zee voeren. Wanneer zullen deze sluizen geopend worden en waarom ?

Zeebrugge is administratief Brugs grondgebied. Het in 1895 goedgekeurde plan om Brugge langs een zeekanaal met de zee te verbinden werd in 1907 werkelijkheid. De kunstmatige haven en het Boudewijnkanaal kwamen immers in dit jaar klaar.

Nog voor het dorpscentrum slaan we rechts een smalle weg in die ons naar de oostelijke rand van de Vissershaven (23) leidt. Van daar uit kunnen we gemakkelijk tot op de zeedijk en krijgen we een duidelijk overzichtsbeeld van de Zeebrugse *buitenhaven* (zie kaart 5). Deze bestaat uit een kwartcirkelvormige havendam van 2,5 km lengte, voorzien van een vuurtoren, sporen, een zeestation, laad- en losinstallaties en een borstwering tegen de dominerende westen- en noordwesten winden. De diepte aan de voet van de dam bedraagt max. 10,5 m bij lage tij. Recente werken maakten deze buitenhaven toegankelijk voor schepen van 40 à 50 000 ton. Men is nu bezig met het aanleggen van 2 schiereilanden (Wester- en Oosterschiereiland) op de vroegere ondiepe zandbanken die de toegang tot het zeekanaal afboordden. Deze aldus vrijgekomen terreinen krijgen later een industriële bestemming. Noteer



Kaart 5 : de haven van Zeebrugge.

dat op het Westerschiereiland reeds petroleumopslagplaatsen (Sinclair) voorkomen [1].

Een tweede deel uit de haven van Zeebrugge is de *Vissershaven*. Zeebrugge is na Oostende de 2de Belgische vissershaven. Hier werd in 1965 bij de 12 miljoen kg vis (of 25 % van de totale visserijproductie) met een waarde van meer dan 200 miljoen fr. aangebracht. Garnaal is hier evenwel de specialiteit ! Let op de zeer drukke bedrijvigheid bij het lossen, in- en uitvaren der schepen. De Zeebrugse vissersvloot bestond in 1965 uit 96 schepen, waarvan 60 middenslagtreilers (van 50

[1] Zopas nam een Noordamerikaans petroleumbedrijf (Texaco) de beslissing een raffinaderij op te richten in de Gentse Kanaalzone. De nodige ruwe aardolie zal in Zeebrugge aangevoerd worden en Gent via een pijpleiding bereiken.

tot 100 B.T.). Dit boottype vaart op de Noordzee, de Engelse- en Ierse wateren. Voor de rest waren er nog 28 kleine garnaalschepen (15 - 18 B.T.) en kusttreilers (25 - 28 B.T.) en slechts 8 diepzeetreilers (150 B.T. en meer).

We volgen de Vismijnstraat en de Tijdokstraat. Noteer de landschappelijke invloed van deze visvangstactiviteit op de omgeving: slipway (scheepshelling), droogdokken, scheeps- en herstelwerven, brandstofdepots, een ijsfabriek, touw- en nettenmagazijnen, visconservenfabrieken en niet in het minst de pakhuizen van de groothandelaars in vis en de eigenlijke verkoopshalle of vismijn (bezoeken indien mogelijk !). Voortdurend rijden er koelwagens en -wagons heen en weer die zorgen voor een snelle afvoer naar de rest van ons land. Let ook op de jachthaven en het monumentale visserskruis aan de overzijde van de vissershaven.

Via de Tijdokstraat komen we terug op de hoofdweg (hier de Heiststraat) genoemd.

Een paar 100 meter verder, juist voor de zeesluis, slaan we links de Canadastraat in, rijden over de spoorweg naar Knokke om vervolgens de rechteroever van het Boudewijnkanaal in zuidelijke richting te volgen. Van hier uit (24) krijgen we een duidelijk overzichtsbeeld van het derde deel van de Zeebrugse haven, nl. de *binnen- of achterhaven*. In feite is deze achterhaven niets anders dan een verbrede kanaalstrook met twee zijdokken: het Prins Philipdok en het Ferrydok (hier legden eertijds de ferryboten aan). In deze achterhaven bevinden zich enkele zeer belangrijke oude en nieuwe industriële bedrijven. De cokesfabrieken (Fours à coke de Zeebrugge) voorzien van een eigen elektriciteitscentrale, werden hier in 1902 opgericht. De nodige vette kolen worden aangevoerd uit de Verenigde Staten, West-Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Jaarlijks worden hier ruim 350 000 ton cokes geproduceerd, waarvan 1/3 per zeeschip naar Scandinavië en de overige 2/3 per spoor naar het Groot-Hertogdom Luxemburg en Oost-Frankrijk worden uitgevoerd. Geregeld hangt boven deze fabriek een witte dampwolk. Dit gebeurt telkens wanneer de gloeiende cokes door waterbesproeiing afgekoeld worden! Naast cokes, produceert dit bedrijf ook nog gas, teer, amoniaksulfaat en benzol als nevenfabrikaten. Let er op dat dit bedrijf duidelijk kanaalgebonden is: eigen kaai, kranen en stapelplaatsen.

Juist er naast werd in 1925 een ander groot bedrijf ingeplant: een *glasfabriek* (Glaverbel). Deze zeer moderne fabriek produceert alleen gegoten glas (dus niet geblazen) en is drager van allerlei «wereldrecords» zoals de langst werkende en de grootste oven. De nodige grondstoffen, cokes en fijn zand, worden enerzijds ter plaatse aangeschaft, anderzijds

aangevoerd uit de Kempen. Naast deze twee grote instellingen zijn eveneens nog het vermelden waard: een slachterij en vleeswarenfabriek (ZAM: Zeebrugge Abbatoirs Maritimes), een machinebouwfabriek (Schmitz und Söhne), een cement- en bouwmaterialenfabriek, silo's voor granen (Borlin) e.a.m. In totaal zijn in deze duidelijk uitgesproken *industriekern* (midden in een landelijk landschap!) reeds meer dan 2 500 arbeiders en bedienden tewerkgesteld. Er is trouwens een plan om op de rechteroever van het kanaal een nieuwe zeesluis, industrieterreinen en dokken aan te leggen. (zie kaart 5).

We keren langs dezelfde weg terug naar de Heiststraat, slaan links af en kruisen de zeesluis die de vaargeul (rechts) en de binnenhaven (links) met elkaar verbindt. Deze zeesluis laat schepen door van 8 à 10 000 BRT (Er bestaan ook plannen om ze later te vergroten tot schepen van 50 000 T.)

Juist voor de watertoren brengt de Loodswezenstraat ons vlug even tot aan de aanlegplaats van de *ferryboten*. Inderdaad en dit is dan meteen een andere functie van de Zeebrugse haven: hier leggen de «spoorveerbotten» aan die Zeebrugge met de Engelse haven Harwich verbinden [1]. Iedere ferryboot kan meer dan 40 volgeladen spoorwegwagons vervoeren. We treffen er allerlei groenten (o.a. tomaten uit Italië), fruit, eieren, vlees en pluimvee aan die de volgende dag reeds verkocht worden op de Londense vroegmarkten. Er wachten echter ook auto's uit Tsjechoslowakije, machines uit West-Duitsland, textielprodukten uit Zwitserland, de Claeysenlandbouwmachines uit Zedelgem (zie hoger) en zo vele andere produkten om naar Engeland verscheept te worden.

We keren terug naar de hoofdweg (Kustlaan) en volgen die in westelijke richting tot aan de badplaats van Zeebrugge. Deze laatste functie is slechts van ondergeschikt belang. We rijden even tot aan het Posterijsplein en het begin van de havendam. In het grote gebouw op dit plein bevindt zich het Zeebruggemuseum. Hierin zijn geschiedkundige documenten tentoongesteld in verband met de twee wereldoorlogen en de rol die Zeebrugge daarin heeft gespeeld. Inderdaad de haven heeft steeds een militair-strategische betekenis gehad. Ze was o.m. in 1914-18 een schuilplaats voor de beruchte Duitse U boten. Het St.-George Memorial monument werd er opgericht ter herinnering aan de Brits-Duitse zeeslag van april 1918. (Heden ten dage zijn er nog een basis van de zeemacht aan het Ferrydok en een militaire opslagplaats voor petroleum aan Zeebrugge-Bad). Het gebouw waar dit museum nu is in ondergebracht, was in 1914 eigenlijk opgericht als een hotel (Palace Hotel), ten behoeve van de transatlantische reizigers der Hamburg-Amerika lijn.

[1] Sedert 1966 is een nieuwe carferrydienst ingelegd op Dover.

Maar met het uitbreken van de wereldoorlog werd het nooit als dusdanig gebruikt ! Men heeft dus toen de bedoeling gehad van Zeebrugge een snelle aanleghaven te maken voor transatlantiekers. Dit is echter nooit een volledig succes geworden ten gevolge van het ontbreken van snelle spoor- en autowegverbindingen met het binnenland en Centraal-Europa. Af en toe leggen nu wel terug Duitse transatlantiekers aan op hun weg naar Amerika.

Ten slotte dient het belang van Zeebrugge als bunkerhaven nog onderlijnd te worden. Zeebrugge is immers een typische aanloophaven op verschillende belangrijke zeeroutes voor schepen die zich willen bevoorraden aan brandstoffen.

We keren terug naar de Kustlaan en volgen ze in de richting van Blankenberge. Let op de zeer smalle duinenrij. Op sommige plaatsen ontbreekt ze nagenoeg ! Links van de weg bevindt zich een vakantiecentrum (de Duinse Polders). Dit is een voorbeeld van een snel evoluerende vorm van kusttoerisme, nl. *sociaal toerisme* : goedkoop verlof aan zee voor het personeel van bepaalde vakverenigingen, mutualiteiten en zelfs grote ondernemingen.

Blankenberge is de volgende belangrijke badplaats op de Oostkust, die ze trouwens samen met Knokke domineert. Ook hier overnachten ongeveer 15 % van het totaal aantal. Maar Blankenberge is van een gans ander type ! Zeer druk bezocht (ééndags- en weekeindtoeristen !), volks, familiaal en democratisch (enorm groot aantal ontspanningsgelegenheden o.a. Casino). Aan de wegsplitsing voor Blankenberge, volgen we de Albert Ruzettelaan, om zo dwars doorheen het drukke centrum terug op de grote baan (hier De Smet de Nayerlaan) uit te komen. Noteer dat Blankenberge niet alléén een badplaats is, maar ook een klein stedelijk centrum met een duidelijk verzorgend karakter voor de landelijke omgeving. Het aantal winkels en winkelstraten is in het centrum opvallend groot. Er zijn ook vrij veel scholen. Aan de westelijke grens van het dicht bebouwde centrum (aan het Leopoldspark) loopt de baan tussen, links de Spuikom [1] en rechts de jachthaven. Deze vorm van watersport neemt de laatste jaren zeer snel in omvang toe. Tot voor enkele jaren had Blankenberge ook een vissershaven. Nu is ze alléén nog de thuishaven van een 3 tal kleine middenslagtreilers. Noteer ook

[1] Deze waterplas werd vroeger aangelegd om bij hoge tij een grote hoeveelheid water op te vangen, die dan bij lage tij met kracht doorheen de havengeul gestuurd werd om afzetting tegen te gaan.

de havengeul met staketsel en vuurtoren en over de brug, een jachtwerf, een zeilmakerij en kreeften- en oesterkwekerijen.

Tussen Blankenberge en Wenduine komen vrij veel kampeerzones voor (vooral op de wijk Harendijke). Ook deze vorm van kusttoerisme, *campingtoerisme* (tenten, kampeerhuisjes en caravanwagens) is modern en evolueert zeer snel.

Wenduine (met 6 % van het totaal aantal overnachtingen) is in feite de laatste badplaats op de zogenaamde Oostkust. Het is een vrij rustige familiebadplaats. Even buiten de bebouwde kom loont het de moeite een korte wandeling te maken. De duinenrij wordt hier plots heel wat breder en hoger. We beklimmen de 31 m hoge Spioenkopduin (25). Hij is bekroond met een uitkijktoren en vandaar uit hebben we een schitterend zicht op de omgeving. In oostwaartse richting noteren we de badplaats Wenduine. We maken de leerlingen attent op de parallel verlopende structuur van de badplaats: achtereenvolgens de zee, het strand met zijn golfbrekers, de zeedijk, hotels en appartementsgebouwen, de drukke en brede Koninklijke Baan met de kusttram en ten slotte daarachter de eigenlijke woon- en winkelstraten. Het is opvallend hoe de oude dorpskern (rond de kerk) achter de duinenrij is gelegen, terwijl de nieuwe badplaats aan de kust zelf voorkomt. Hier zijn *kerkdorp* en *badplaats* eigenlijk reeds met elkaar vergroeid (idem in Heist!). De mooiste voorbeelden van deze zogenaamde «ontdubbelde» dorpen vinden we evenwel op de Westkust. In westelijke richting bemerken we een watertoren en verschillende sanatoria en preventoria (*gezondheidstoerisme*!) en achter de beboste duinen de badplaats De Haan. In landinwaartse richting kijken we uit op het polderland tussen Blankenberge en Brugge. Wijs op de torens (Belfort, St.-Salvatorskathedraal en de O.-L.-Vrouwkerk) van Brugge en de duidelijk afgetekende grens van het gesloten Houtland (5 m hoogtelijn) aan de horizon. Dit deel van de polders behoort tot de Oudlandpolders. Deze werden reeds drooggelegd vanaf de 9de eeuw. Ze liggen dan uiteraard ook lager en de drainering is er minder goed zodat ze grotendeels (in tegenstelling met het Nieuwland!) onder weiland liggen. De abdij van Ter Doest (zie verder) speelde in deze vroege ontginning een grote rol. Duidelijk zijn ook een hele serie polderdorpjes te herkennen; Lissewege (stompe toren), Dudzele, Houtave, Vlissegem en Klemskerke zouden in hun ontstaan tot in de 10de of zelfs de 9de eeuw teruggrijpen. Dit heerlijk uitkijkpunt is alweer een ideale gelegenheid om het waargenomene te confronteren met de topografische kaart (Blankenberge 4 op 1/50 000).

We volgen verder tot in De Haan de hoofdbaan, die hier doorheen een weinig bebouwd bossen- en duinenlandschap loopt.

De Haan (met 4 % van het totaal aantal overnachtingen) is een zeer rustige familiebadplaats met gezondheidstoerisme (Zeepreventorium) en frisse villawijken verspreid in de beboste duinen. Deze badplaats, eigenlijk gelegen op het grondgebied van de poldergemeenten Klemskerke en Vlissegem, is in 1887 ontstaan op initiatief van architect Colinet. In het centrum op het kruispunt van de Koninklijke baan en de Leopoldlaan slaan we links deze laatste weg in tot even voorbij de tramhalte aan het Duinenpark. Hier volgen we de oude duinenweg (*Driftweg*) die links naast het park loopt in de richting van Bredene. In feite zijn deze «*binnenduinen*» nog enige overblijfselen van de zogenaamde «*mid-deloude*» duinen (opgebouwd tussen de Duinkerke I en II transgressies). De eigenlijke zeeduinen zijn pas afgezet na de Duinkerke II transgressie (IVe eeuw na Chr.). Waaraan kan men o.a. zien dat de binnenduinen ouder zijn dan de zeeduinen? Let links op een totaal nieuwe en elegante villawijk. De *Driftweg* ligt juist achter de duinen en is afgeboord met enkele oude vissershuisjes. Hier op de rand van duinen en polder wordt ook meer en meer aan *groentekweek* gedaan op kleine perceeltjes. Deze groenten vinden in het zomerseizoen een gemakkelijke afzet in de badplaatsen. Let eveneens op de in zeewaartse richting hoog uitstekende en weinig begroeide duintoppen (blekkers!). Op de grens van Klemskerke en Bredene wordt zelfs een hoogte van 36 m bereikt.

We blijven de oude duinenweg volgen tot in *Bredene-aan-zee*. Deze badplaats telt slechts 4 % van het totaal aantal overnachtingen, maar is hét *kampeercentrum* van de Belgische kust! Meer dan 60 % van alle kampeergelegenheid langs onze kust is hier geconcentreerd. Bredene-badplaats is uiteraard zeer druk, volks en familiaal. In feite zijn er drie duidelijk te onderscheiden wijken: Bredene-aan-zee, Bredene-Dorp en de wijk Sas-Slijkens. We rijden er in die volgorde door. Meteen leren we de duidelijke tegenstelling kennen tussen de nieuwe badplaats (Bredene-aan-zee) en het oude kerkdorp (Bredene-Dorp). Hier zijn de beide nog niet zo intens vergroeid als bijvoorbeeld in Wenduine.

In Bredene-Dorp slaan we rechts af naar de wijk Sas-Slijkens. We rijden tot aan het kanaal Brugge-Oostende en de achterhaven van Oostende. Sedert de verbeteringswerken aan de sluizen van Sas-Slijkens kunnen schepen van 2 000 ton op het kanaal, maar dit is slechts mogelijk tot aan de brug van Stalhille die de doorvaart beperkt tot 700 à 800 ton. Rechts een enorm grote spuikom. De wijk Sas-Slijkens ligt aan de

achterhaven van Oostende en vormt een duidelijke *industriekern* (26) gebonden aan de haven en het kanaal. We noteren er onder meer een elektriciteitscentrale, fabrieken voor bouwmaterialen, petroleumopslagplaatsen en vooral aan de overzijde van het kanaal op het grondgebied van de gemeente Zandvoorde het indrukwekkende complex van de *Union Chimique Belge* (U.C.B.) die bestaat uit een in 1920 hier ingeplante cokesfabriek en een fabriek voor de produktie van afgeleide carbochemische fabrikaten (meststoffen, grondstoffen voor zeepoeders, nylon e.a.m.).

Terloops kunnen van hier uit ook enkele feiten worden gesignaleerd i.v.m. Oostende : haar functie als badplaats, als stad, als passagiers- (mailboten) en vissershaven, als terminus op de E5 en de geëlektrificeerde spoorweg Brussel-Oostende. Enkele gebouwen vallen op in het stadsprofiel : de St.-Pieters en Pauwelhoofdkerk, het Casinogebouw op de zeedijk, verschillende hoge appartementsgebouwen, de vuurtoren op het havenstaketsel e.a.m. Gedurende de Duinkerkiaanse transgressies werden geleidelijk aan in het overstroomde gebied (vooral vanaf de 4de eeuw na Christus) de hoger gelegen delen door de mens ingenomen, zo onder meer een langwerpig eiland, «Te Streep» genaamd. Daarop werden 3 kerken gebouwd, een aan het westeinde (Westende), een aan het oosteinde (Oostende) en een in het midden (Middelkerke).

Het kanaal Brugge-Oostende loopt een eindje evenwijdig met de baan die we in de richting van Brugge volgen. Let op de tweetal steenbakkerijen langs de weg (polderklei). Het poldergebied dat we nu doorrijden heeft een heel speciaal ontstaan. Op het einde van de 16de eeuw, gedurende het beleg van Oostende, werd de omgeving van de stad kunstmatig onder water gezet. Deze overstroming bleef gedurende de 17de en 18de eeuw aanhouden, zodat boven op de oudere kleilagen een nieuwe laag werd afgezet. Deze zogenaamde *Historische polders van Oostende* werden dus pas laat drooggelegd. Het deel ten oosten van het kanaal Brugge-Oostende noemt de Grote Polder. Hij is opvallend effen vlak en ligt 0,5 à 1 m hoger dan de Oudlandpolders. Grote akkerlandpercelen met rijke teelten overwegen.

Vanaf de Blauwe Sluis (kruispunt met de baan van Bredene-Dorp naar Plassendaal) zitten we midden in het *Oudland*. Deze zone werd dus reeds zeer vroeg in ontginning genomen, nl. vanaf de 9de eeuw en ligt grotendeels onder weiland. Het net van draineringskanalen is er vrij dicht. (controleer op de topografische kaart Oostende 12 op 1/50 000). Noteer het onderscheid tussen de grotere verzamelkanalen

(bijvoorbeeld de Noord Ede, rechts van de baan vanaf de Blauwe Sluis) en de kleine aanvoergrachten.

Aan het kruispunt de Vijfwege, slaan we rechts de baan in naar Jabbeke. Na ongeveer een tweetal km rijden (27), niet ver van het dorp Stalhille, blijkt duidelijk dat de weg plus de langs beide zijden aansluitende 100 m brede akkerzone iets hoger liggen dan de ernaast voorkomende weilandzones. De verklaring vinden we op de bodemkaart (nr. 22E, Houthave). Inderdaad de weg Vlissegem-Stalhille-Jabbeke loopt op een brede zandiger kreekrug, terwijl daarnaast op een afstand van 100 m kleiige kommen of poelen voorkomen. We kunnen meteen ook met behulp van de nodige schetsen en de bodemkaart het begrip reliëf-inversie (zeer typerend voor deze Oudlandpolders) toelichten en het duidelijk verband aantonen tussen het microreliëf en de bodem (kreek-ruggen, kommen) enerzijds en het wegennet, de bewoning en het bodemgebruik anderzijds.

Stalhille (830 inw.) is een mooi voorbeeld van een doorzichtig zeer landelijk gebleven polderdorp [1]. Van hier uit nemen we de smalle betonweg naar Houthave. Hij loopt dwars doorheen een NNW-ZZO verlopend stel van evenwijdige kreekruggen en kommen (duidelijk zichtbaar op de bodemkaart!). Na ongeveer 1 km nemen we juist voor een mooi voorbeeld van meerbouwige grote polderhoeve, de weg naar rechts, dit tot aan de baan Houthave-Varsenare. We kruisen deze weg en rijden in oostelijke richting naar Meetkerke toe. Steeds is het onderscheid tussen de hogere kreekruggen en de onder grasland liggende, al of niet uitgeveende komgronden, duidelijk. Aan een driesprong rijden we in oostelijke richting tot de Kapellebrug over het ontwateringskanaal van Blankenberge en wandelen we even in zuidelijke richting. Plots staan we voor een tamelijk bruuske overgang (± 2 m) van hoog naar laag. We zitten meteen in het weilandgebied van de zogenaamde *Lage Moeren van Meetkerke* (28). Het terrein is duidelijk effen vlak. De hoeven zijn er weinig talrijk, ze zijn opvallend klein en willekeurig over het gebied gezaaid. Slechts weiland, rogge en aardappelen overwegen er! De verklaring is eenvoudig. Dit beperkte gebied stak gedurende de Duinkerkiense overstromingen boven het water uit, daar het beschermd werd door opgestapeld mosveen. Er werd dus geen polderklei op afgezet. Later en vooral in de Middeleeuwen werd dit niet bedekte veen gebruikt als brandstof, waardoor een 2 tal m lager gelegen kom

[1] Van de oorspronkelijke vroeggotische St.-Jankerk zijn enkele merkwaardige delen in het huidige gebouw terug te vinden.

ontstond met een pleistoceen zandige bodem. Wegens de lage ligging liep hij natuurlijk vlug onder water. In de loop van de 17de eeuw werd deze kom dan drooggelegd. Wegens de lage ligging was een speciale drainering of *droogmakerij* noodzakelijk (een ringkanaal met windbemaling). Daar het pleistocene zand hier dus aan de oppervlakte komt, draagt deze zone dan ook vele kenmerken van een arme zandstreek.

We keren naar de Kapellebrug terug en rijden naar *Meetkerke*. Dit polderdorpje is wel het meest typische van de vele die we op deze reisweg reeds ontmoet hebben. Tel eens het aantal huizen ! Welke is hun functie ?

Over *Zuierenkerke*, alweer een klein polderdorpje, bereiken we de Blankenbergse Steenweg die we volgen tot aan het kruispunt de Vierwege. Hier slaan we rechts af tot in de middeleeuws uitziende dorpskom van *Lissewege*. Let op de vele oude huisjes, het stemmige Lisseweegse Vaartje en niet in het minst de O.-L.-Vrouwkerk (29). Deze gotische bakstenen kerk met haar vierkante 50 m hoge stompe toren is abnormaal groot in verhouding met het dorp zelf. Ze is als een kathedraal ! De oorzaak dient men te zoeken in het feit dat deze kerk steeds een belangrijk bedevaartsoord is geweest en men bijgevolg over voldoende geld beschikte om de kerk zo groot uit te bouwen. Het bestijgen van de toren geeft bij helder weer een uniek panorama op de omgeving. Deze prachtige kerk biedt ons tevens de gelegenheid om de 3 voornaamste bouwstenen der kerken uit het Brugse te leren kennen : veldstenen afkomstig uit de vroegere steengroeven van Oedelem, Beernem en Oostkamp (o.a. basis van het koor), grote bakstenen of moeffen langs buiten (ter plaatse gemaakt uit polderklei) en Doornikse steen (aangebracht langs de waterwegen uit de kalksteengroeven van Doornik) voor de binnenafwerking en de dragende elementen.

We verlaten Lissewege langs de Dudzeelse steenweg. Aan de zeskantige barokke veldkapel «Ter Doest» nemen we de dreef rechts die ons naar de *abdijhoeve Ter Doest* (30) brengt. Hier staan we midden in een van die abdijhoeven die een grote rol gespeeld hebben in de drooglegging en inpoldering van onze kustzone. Deze vroegere Cisterciënserabdij uit de 13de eeuw werd grotendeels vernietigd door de Watergeuzen, maar de nog overgebleven delen geven ons een idee van de omvang ervan. Vooral de monumentale gotische schuur is werkelijk uniek. Binnenin krijgt men de indruk van een kerk ! De afbraakstenen van deze abdij werden dus gebruikt tot het bouwen van de abdij Ter Duinen in Brugge (nu Groot Seminarie : zie hoger).

We keren terug naar de Dudzeelse steenweg en slaan aan het eerstvolgende kruispunt links af zodat we opnieuw over het Boudewijnkanaal rijden. *Dudzele* is eveneens een rustig polderdorpje. Precies zoals Oostkerke, werd het in de 9de eeuw door schapenboeren opgericht op een hogere kreekrug, midden in het toenmalige schorrengebied ten noorden van Brugge. Ook hier is in het grondplan (zie de topografische kaarten) duidelijk een driehoekvorm terug te vinden. Let op de stompe bakstenen toren, in ruïnevorm, van de vroegere romaanse 12de eeuwse kerk.

We volgen de Dudzeelse steenweg in zuidelijke richting. Deze baan is zeer oud en verbond reeds in de 10de eeuw Brugge met Dudzele. Het polderlandschap onmiddellijk ten noorden van Brugge, komt ons in tegenstelling met het voorgaande vrij gesloten voor. We zitten enerzijds reeds op de overgangszone naar de zandstreek en anderzijds komen hier onder invloed van Brugge veel boomgaarden voor.

Ter hoogte van Koolkerke-Dorp (aan de Ronselarestraat) komt een oude kasteelhofstede voor met een mooie stenen ingangspoort (een van de weinige die er in dit poldergebied nog overblijven) en omgeven door een walgracht. Aan de andere zijde van de weg, tussen de bomen door, herkennen we het Hof ten Berge (vaak herbouwd). Beide hofsteden, zoals trouwens ook de abdijen, werden in de loop van de 13de eeuw door grootgrondbezitters in de schorrenvlakte opgericht met de bedoeling ze droog te houden en geleidelijk aan in landbouwland om te zetten.

Weldra zitten we opnieuw in de noordelijke randzone van de Brugse agglomeratie. De wijk St.-Jozef (gelegen ten oosten van de Brugse zeehaven) werd in het begin van onze eeuw opgericht en is bepaald niet geslaagd te noemen. Vergelijk bijvoorbeeld met de nieuwe wijken dicht bij het Nijverheidsdok (zie hoger).

Langs de Fort Lapin wijk rijden we Brugge binnen om de stad langs de Kruispoort terug te verlaten. We volgen nu de Gentse steenweg doorheen de Brugse randgemeente St.-Kruis in de richting van Maldegem. Opnieuw trekken we door een vrij dicht beboste zone (nieuwe woonwijken, militaire oefenvelden en kazernes, het kasteel van Male...). Eenmaal buiten de dicht bebouwde Brugse agglomeratie herkennen we terug de Noordvlaamse zandstreek. Sijsle, wiens landelijk gebleven dorp we nu doorrijden, is de laatste gemeente op Westvlaams grondgebied.

HET MEETJESLAND

Ongeveer 500 m voor het samenloppingspunt van de Brugse steenweg

en de baan naar Knokke, komt aan weerszijden van de weg een klein massief van *landduinen* voor. Ze worden nu echter snel afgegraven of bebouwd. Aan het hoger vermeld samenloppingspunt blijven we de Brugse steenweg volgen. De eerstvolgende brug loopt over de spoorlijn Eeklo-Brugge en de Ede. Deze vrij belangrijke beek ontwatert de streek ten zuiden van Maldegem en mondt dicht bij de Nederlandse grens uit in de Afleidingsvaart van de Leie. De omgeving van Maldegem is gekend om zijn sterk uitgesproken specialisatie van *boom- en sierheesterskwekerijen*. Hun ingenomen areaal neemt voortdurend toe.

Aan het kruispunt van de Brugse steenweg en de baan Maldegem-Aalter slaan we links af en rijden naar het centrum van *Maldegem*. Deze is een grote verstedelijkte gemeente (14 000 inw.) met een uitgesproken verzorgend karakter voor de landelijke omgeving. Let op de vele winkels. Eenmaal dwars doorheen het dorpscentrum volgen we een eindje de baan naar Aardenburg in Zeeuws-Vlaanderen. Ongeveer 200 m deze weg op, aan het mooie neogotische kasteel Hof te Rezinge nemen we de baan rechts naar de wijk Klein Warne (31).

Meteen zitten we midden in een andere substreek van Zandig-Vlaanderen, nl. het *Meetjesland*. We leerden reeds het Gentse Houtland en Bebest-Vlaanderen kennen. Een substreek is dus een verdere onderverdeling van een geografische streek, die gesteund is op het lokaal voorkomen van enkele opvallende landschapselementen. In casu letten we speciaal op de vele gehuchten ofwel lintvormig ofwel op kruispunten en vooral de lange en smalle percelen (repelvelden), die in een vrij regelmatig patroon overwegend loodrecht op de weg staan. Meestal zijn ze afgeboord met elzenhagen. Dit laatste element is wel het meest differentiërend van de rest van Zandig-Vlaanderen !

Aan de Warmstraat slaan we links af en rijden via de brug over de Afleidingsvaart van de Leie (hier aangelegd in de Middeleeuwse Gentse Lieve) tot aan de eerstvolgende straat op de rechterhand. We volgen ze tot aan het kruispunt van de Boterhoekwijk. Let ondertussen nog eens speciaal op de hier uiterst smalle en lange percelen die loodrecht op de weg staan. Aan het kruispunt van de Boterhoekwijk slaan we rechts af, om na 2,5 km rijden terug op de Gentse steenweg te komen.

Meteen zijn we op het grondgebied van de stad Eeklo. Let vooral rechts op een industriepark. Er is nog maar één nieuw bedrijf gevestigd : een stijlmeubelenfabriek. Anderen zijn in opbouw !

Eeklo (32) is hét verzorgend stadscentrum (19 000 inw.) van het Meetjesland. Deze stad is tevens een klein industrie centrum : textiel

en confectie, stijl- en kunstmeubelen, naast voedingsnijverheid (speculoos en beschuiten) en bierbrouwerij (Krüger). Bij het doorrijden van de stad valt er weinig van deze nijverheidsfunctie te zien, daar het meestal over kleine, weinig opvallende bedrijven gaat en daarenboven de grootste geconcentreerd liggen in het zuidwesten van de stad, langs het kanaal van Eeklo (naar het Afleidingskanaal van de Leie) en de steenweg naar Tielt. Eeklo bestaat uit één brede centrale winkelstraat met enkele secundaire assen loodrecht er op. Eeklo heeft reeds zijn stadsrechten van in 1270, (onder Johanna van Konstantinopel) en toch is er weinig of geen historische atmosfeer terug te vinden. Vgl. met Brugge en Damme ! De verklaring is te zoeken in het feit dat Eeklo van de 15de tot de 18de eeuw meerdere malen het voorwerp is geweest van vernielingen. De enkele historische gebouwen die er nog te zien vallen, zijn alle herbouwd of hersteld. Bij het binnenkomen van Eeklo bemerken we op het Ledeganckplein, het standbeeld van dichter Karel Lodewijk Ledeganck. Verderop, het brede Marktplaats met een stadhuis in Vlaamse renaissance, een belfort en de neogotische St.-Vincentiuskerk. In de Stationstraat valt rechts onmiddellijk het hoge fabrieksgebouw van de Brouwerij Krüger op.

Juist op de gemeentegrens Eeklo-Waarschoot kruist onze weg de Brugggravenstroom, een belangrijke afwateringsbeek die het Afleidingskanaal van de Leie en het kanaal Gent-Terneuzen verbindt. Let links op het militair domein, midden in een uitgestrekte boszone. Het blijven bestaan van sommige bosvlekken in Noord-Vlaanderen is gedeeltelijk ook door een menselijke faktor te verklaren, in casu een militair domein (denk ook nog aan het Navovliegveld in het Drongengoedbos).

De grote baan vermijdt het centrum van de volgende gemeente : Waarschoot. Wijzelf nemen aan de wijk Kere, de oude baan naar Waarschoot-Dorp. *Waarschoot* is een grote landbouwgemeente (7 900 inw.) met enkele relatief belangrijke textielbedrijven (o.a. aan het station de N.V. van Waarschoot en de Textilia fabrieken). Eenmaal voorbij dit station, rijden we over de wijken Oostmoer en Daasdonk naar Sleidinge-Dorp. Dit deel van het Gentse Houtland ten noorden van Gent is buitengewoon dicht bewoond. De huizen verdringen zich allemaal langs een eveneens zeer dicht wegenpatroon (lintbewoning, straatdorpen en -gehuchten). Uitzonderlijk komt een landbouwbedrijf voor midden in de landbouwzones. De kleine akker en weilandpercelen zijn nagenoeg allemaal afgeboord met bomen, hagen of struikgewas zodat de horizon dan ook potdicht gesloten is. Een opvallend dicht net van grote en kleine beken, grachten en sloten ontdoet dit vrij vochtig gebied van zijn overtoellig water naar het kanaal Gent-Terneuzen.

Alhoewel de nadruk in de voor het Gentse zo typische *bloementeeft*, ligt op het noordoosten (o.a. Lochristi) en het zuiden (Melle, De Pinte) toch is ze ook vrij belangrijk in deze streek. Azalea en begonia, naast een hele serie glasplanten, overwegen er. Noteer verder nog onder invloed van de Gentse agglomeratie (afzet), de boomgaarden (nu meer en meer in laagstamcultuur) de groentepercelen (kolen, tomaten) en de kwekerijen van bomen en sierplanten.

Sleidinge-Dorp zelf krijgt trouwens meer en meer een woonfunctie voor pendelaars naar Gent en de fabrieken in de kanaalzone Gent-Terneuzen. Let in de dorpskom op de mooie kerk met haar achthoekige gotische toren.

Evergem is reeds een grote en sterk verstedelijkte buiten-randgemeente (12 000 inw.) van de Gentse agglomeratie. Deze gemeente krijgt daarenboven steeds meer en meer een industrieel karakter: langs het kanaal Gent-Terneuzen en nu recent op de industriezone langs de Ringvaart. Eenmaal buiten de dorpskom rijden we aan de gemeentegrens met Wondelgem over de Waalbrug die loopt over de Kalerivier. Onmiddellijk daarachter ligt de nieuwe brug over de Ringvaart. Op het grondgebied van de gemeente Wondelgem is het opnieuw mogelijk de oude loop van de Lieve te volgen. Langs de industriële wijken [1], gelegen rond de Gentse zeehaven, bereiken we opnieuw Gent [2]

BIBLIOGRAFIE

- AMERYCKX, J.: «*La génèse des polders maritimes Belges*», De Aardrijkskunde, 1961, p. 5-18.
- Bodemkaarten en verklarende teksten* (Kaartblad Oostende, De Haan, Blankenberge, Westkapelle, Het Zwin, Heist, Bredene, Brugge, Houthave, Gent, Evergem).
- DAELS, L.: «*Landschapsontwikkeling in en rond het voormalige Bulskampveld*», B.V.A.S., 1962, p. 191-228.
- DE MOOR, G.: «*De depressie van het kanaal Gent-Brugge*», B.V.A.S., 1961, p. 281-319.
- VANDENBERGHE, R.: «*Damme, geïllustreerde gids*», Brugge.
- VERHULST, A.: «*Middeleeuwse inpolderingen en bedijkingen van het Zwin*», B.V.A.S., 1959, p. 21-54.

[1] Bij een volgend excursievoorstel zullen we hierop uitgebreider terugkomen.

[2] Naargelang van de plaats van waaruit men vertrekt, kan dit excursievoorstel gemakkelijk ingekrompen worden door bijvoorbeeld enerzijds de omleiding van Zeebrugge over Bredene naar Lissewege, of anderzijds de omleiding vanuit Brugge naar Zedelgem, te laten wegvallen.