



De industrialiseringspo

Het is onontbeerlijk aan het verleden van de Brugse havens te herinneren om de huidige industrialisatiepolitiek en de toekomstmogelijkheden te begrijpen.

De haveninstallaties, op 23 juli 1907 door Koning Leopold II plechtig geopend, omvatten te dien tijde een aanleghaven in diep water of de voorhaven van Zeebrugge, een binnenhaven bestaande uit de zeesluis te Zeebrugge, het zeekanaal thans Boudewijnkanaal genoemd, en twee handelsdokken te Brugge, verbonden met het kanaal Oostende - Brugge - Gent, door middel van een sluis, en een schuilhaven, bestemd voor een dertigtal zeilsloepen, te Zeebrugge.

Foto hierboven: «Outboard Marine Belgium». —
Amerikaans filiaalbedrijf te Brugge.

(Foto Stadsbestuur, Brugge)

door P. VAN DAMME,
Burgemeester van Brugge,
Beheerder W.E.R.

*Rede uitgesproken op 29 november 1958
op de Algemene Vergadering van de
W.E.R.*

De exploitatie van de haveninrichtingen, bij uitzondering van de vissershaven, is aan de M.B.Z.I. toevertrouwd. De uitbating van de vissershaven is in handen van de stad Brugge.

Nijverheden vestigden zich vóór 1914 in

STREKEN STEDEN EN GEMEENTEN IN BEWEGING

strie niet beantwoordden — bij gebrek aan toegangswegen en spooraansluitingen, en om hun te laag peil in verhouding tot het peil van de dijken — ofwel eigendom waren van eigenaars die niet wilden verkopen of te hoge eisen stelden.

Bij het opmaken van de plannen in de jaren 1890-95 had men er niet aan gedacht terreinen langsheen het kanaal te onteigenen met het doel een industriezone aan te leggen.

Onderlijnen wij dat in 1924 de huidige glasfabriek op de gronden van de vernielde brikettenfabriek en dat in 1926 een slachterij eveneens in de achterhaven van Zeebrugge werden opgericht.

Om de nijpende nood aan nijverheidsterreinen te verhelpen, besliste de beheerraad van de M.B.Z.I. in 1943 het graven van nijverheidsdokken in te studeren. Het tracé van een nijverheidsdok in de havenconces-

ek van de stad Brugge

de achterhaven van Zeebrugge op gronden behorende tot de vergunning van en in huur gegeven door de M.B.Z.I. (*). Deze nijverheidszone omvatte toen de nog bestaande kooksfabriek, een brikettenfabriek, gedurende de oorlog 1914-18 totaal vernield en niet weder opgebouwd, de houtzagerij Bulcke, tankinstallaties gedurende de oorlog 1940-45 vernield, en de nog bestaande werf van bouwmaterialen De Vreese en Simon.

Nijverheden vestigden zich niet langs het Boudewijnkanaal, spijs talrijke aanvragen, omdat alleen de dijken, met een breedte van 50 m, tot de vergunning van de M.B.Z.I. behoren, terwijl de aanpalende gronden ofwel aan de eisen van de indu-

sie te Brugge, waar de gronden aan de Stad toebehoren, en van een dok in de achterhaven van Zeebrugge, midden de concessie, waarvan de gronden eigendom zijn van de Staat, werd door de beheerraad vastgelegd en goedgekeurd.

Na de oorlog werd tussen de Stad en de M.B.Z.I. onderhandeld over de verwezenlijking van het ontwerp van dok te Brugge. Op 19 november 1949 keurde de gemeenteraad een overeenkomst goed, die op 25 november 1949 door de partijen werd ondertekend.

Intussen was een deskundige door de Stad met het opmaken van een definitief ontwerp belast geworden. Een toelage van 60 % werd van het Ministerie van Openbare Werken verkregen. De aanbesteding had plaats op 16 juni 1950 en op 1 juli 1950

(*) Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen.

besliste de gemeenteraad de werken te laten uitvoeren voor de som van 41.943.000 F. Naderhand werden nog enkele voltooiingswerken verricht: bestrating, riolering, waterleiding en verlichting. De totale uitgave beliep uiteindelijk 44 miljoen waarvan 16 miljoen ten laste van de Stad Brugge.

Het nieuw dok werd in augustus 1952 plechtig ingehuldigd. Een oppervlakte van 49 hectaren nijverheidsgrond, gelegen ten oosten, ten zuiden en ten westen van het dok, alsook ten westen van het verbrede zeekanaal, waren aldus klaar voor industrievestiging.

Na anderhalf jaar was de belangstelling vrij groot voor de gronden. Verheugend was, dat niet alleen de groeiende Brugse ondernemingen er zich voor interesseerden, maar dat onderhandelingen met voornamelijk firma's uit binnen- en buitenland tot een goed einde konden worden gebracht. Met het oog op werkverschaffing, aarzelde het stadsbestuur niet zich de noodzakelijke inspanningen te getroosten.

De voorwaarden bij de verkoop wisselden naarmate de belangrijkheid van de zaken en rekening houdend met de voordelen die elders, o.m. in Nederland, werden aangeboden.

Onder de voornaamste gevestigde of in opbouw zijnde fabrieken, stippen wij aan:

— de Belgische Onttinningsfabriek of tinherwinningsbedrijf, die 12.000 m² in eigendom heeft. Het blikafval wordt aangevoerd per zeeschip, spoor- en vrachtwagen. 40 man zijn er werkzaam.

— de ultra-moderne katoenspinnerij en -weverij van de N.V. Union Cotonnière. De gebouwen beslaan ongeveer 2 Ha. De maatschappij beschikt over een bijkomende 5 Ha voor uitbreiding. De uitrusting omvat o.m. 285 weefgetouwen van de firma Picanol Ieper. De investering bedraagt 175 miljoen en de tewerkstelling 340 arbeiders.

— de Belgische Radio- en Televisiefabriek: de gebouwen beslaan 1 Ha, 13 Ha zijn eigendom van de maatschappij voor verdere uitbreiding. Het aantal werknemers, thans 340, zal de 460 bereiken in april en 600 in oktober 1959. Uitbreidingswerken worden binnenkort aangevangen. 360 televisietoestellen worden er dagelijks gemonteerd.

— een ultra-moderne fabriek van vernis-

en verfwaren is in opbouw voor rekening van de maatschappij « Franco-Belge »; de gebouwen beslaan 1 Ha en zijn een merkwaardige aanwinst in verhouding tot de huidige veel kleinere en verouderde fabriek.

— de Scheepswerven van Vlaanderen: oppervlakte 5 Ha. Bedienden en arbeiders: 490. Zeeschepen met een tonnemaat van maximum 12.000 ton kunnen op 2 hellingen worden gebouwd; twee titankranen met een hefvermogen van 25 ton bedienen de hellingen.

— Outboard Marine Belgium: filiaal van een Amerikaanse en Canadese maatschappij; fabriek van buitenboordmotoren en motoren voor grasmachines. De fabriek, in juni 1958 ingehuldigd, beslaat 1 Ha; 2 Ha zijn nog te bebouwen. 160 werknemers; exporteert naar alle landen van West-Europa, West-Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland en Zuid-Amerika. Uitbreidingswerken worden in 1959 uitgevoerd.

— een moderne haringrokerij en viskonservefabriek is in opbouw voor rekening van de vooruitstrevende Brugse firma Aug. Van den Abeele en Zonen. Oppervlakte van de gebouwen: 8.000 m²; 6.000 m² zijn voor uitbreiding beschikbaar.

De overige installaties omvatten o.m. 2 graansilo's, 2 scheepswerven voor het bouwen van lichters, ateliers van metalieke konstrukties, tankinstallaties, opslagterreinen en stapelhuizen, een betonfabriek, een werf voor het slopen van zeeschepen, een fabriek van liften. Vier nieuwe bedrijven zullen binnenkort worden opgericht: een aardappel-entrepot met spoel- en sorteerinstallaties en juteweverij, een mattenfabriek, een werf van bouwmaterialen, een werf voor het slopen van grote zeeschepen.

Het industriegebied in de achterhaven van Zeebrugge ontwikkelde zich sedert de laatste wereldoorlog, dank zij de uitbreiding van de glas- en kooksfabrieken, de betonfabriek De Vreese en Simon, en het oprichten van een moderne en belangrijke slachterij en vleesconservenfabriek ZAM.

Naast de in 1924 gebouwde glasfabriek werd in 1956 een nieuwe glasfabriek opgericht met een investeringsbedrag van 100 miljoen frank. De totale oppervlakte beslaat 18 Ha. De nieuwe oven kan 2.300 ton glas in smelting bevatten. Het wereldrekord van capaciteit wordt aldus bereikt. De oude oven wordt herbouwd en zal dezelfde re-

kordcapaciteit hebben ; 1.100 man zijn thans in de fabriek werkzaam. Na voltooiing van de tweede oven in juni 1959, zal het aantal arbeiders de 1.700 bereiken. Vensterglas wordt naar alle landen ter wereld uitgevoerd, hoofdzakelijk naar de Verenigde Staten, Engeland en Nederland. De kwaliteit is van eerste gehalte.

De « S.A. des Fours à Coke de Zeebrugge » gebruikt sedert 1920 de oude installatie van de maatschappij « Rombacher Hüttenwerke », uit Koblenz, gebouwd in 1902 en bestaande uit 4 kleine batterijen met 32 ovens. Deze batterijen werden in 1950 gesloopt en door een batterij van 50 ovens vervangen. Een nieuwe batterij van 25 ovens werd in 1955 en een derde batterij van 35 ovens werd op 25 november jl. in werking gebracht. Die twee batterijen vertegenwoordigen een investeringsbedrag van 123 miljoen frank. De fabriek beslaat een oppervlakte van 13 Ha. 335 arbeiders en 16 bedienden zijn er werkzaam. Er worden 1.250

ton kolen per dag verbruikt voor een productie van 1.000 ton kooks en een zekere hoeveelheid bijprodukten. Ongeveer 7 miljoen m³ gas worden per jaar geproduceerd. Jaarlijks worden 100.000 ton kooks per zeeschip naar Skandinavië uitgevoerd ; de overige productie, nagenoeg 265.000 ton, gaat per spoor naar het Groot-Hertogdom en naar Oost-Frankrijk. De kolen worden uit de Verenigde Staten ingevoerd.

De firma De Vreese en Simon vervaardigt allerhande betonnen bouwmaterialen naast een belangrijke handel in cement, keien en zand. 50 man zijn er tewerkgesteld. De zee- en binnenscheepvaarttrafieken bedragen ongeveer 50.000 ton per jaar.

De nieuwe slachterij en vleesconservenfabriek ZAM levert werk aan 300 bedienden en arbeiders. De investering bedraagt 40 miljoen. Varkens, 140 per uur, en runderen, worden er hoofdzakelijk geslacht. Het vervoer geschiedt per spoor en kamion. Er wordt weinig geëxporteerd.

Laden in de Brugse Zeehaven.

(Foto Stadsbestuur, Brugge)



Wij mogen het nijverheidscentrum der vissershaven van Zeebrugge niet onderschatten. Rondom de twee dokken treft men drie scheepswerven aan voor houten en stalen vissersboten, drie ijsfabrieken, een diepvriesinstallatie, een rokerij, talrijke ateliers, met een tewerkstelling van ongeveer 400 arbeiders en bedienden.

Wij stippen ook met groot genoegen aan dat, sedert 1945, buiten de twee kernen van het nijverheidsdok en de achterhaven van Zeebrugge, nieuwe industrieën zich vestigden en bestaande nijverheden werden uitgebreid op Brugs grondgebied. Wij vermelden o.m. de belangrijke fabriek van spanbeton Structo, die langs de Damse Vaart gelegen, 3 Ha beslaat, de firma's Wardenier, Dumon, Lanssens, de Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, de Westvlaamse Betonwerkerij, de Eigenaars- en Landbouwersbond, de Nieuwe Molens en de Bloemmolens De Wulf, de blikslagerij Declerck, brouwerijen, de Etamfabriek, scheepswerf Sabarn en de Coca Cola installaties in opbouw.

De industrialisatie van het havengebied is geen louter lokale aangelegenheid. Slechts 32 % van het bedienden- en werkliedenpersoneel van de 7 voornaamste fabrieken, zijn Bruggelingen.

Het totaal bedrag van de belangrijkste investeringen gedurende de vier laatste jaren, bereikt 800 miljoen frank. De bouw en de uitrusting der fabrieken waren bronnen van werkverschaffing voor talrijke bedrijven over het ganse land; hun exploitatie is een weldaad voor een ganse streek.

* * *

Welke zijn de toekomstmogelijkheden?

De ervaring leert dat, voor het welslagen van een industrialisatiepolitiek, talrijke elementen moeten voorhanden zijn.

De aardrijkskundige ligging is van het alergrootste belang: een zeehaven biedt grote voordelen. De nabijheid van een groot afzetgebied kan beslissend zijn. Maatschappijen weigerden ateliers voor automontage hier op te richten, om reden van de transportkosten van de wagens naar het centrum van het land, in feite het afzetgebied, en van de risico's die ermee verbonden zijn. De mogelijkheid tot aanwerving in volle eigendom van goedkope nijverheidsgronden beïnvloedt zeer gunstig

de onderhandelaars. Braakliggende nijverheidsgronden zijn waardeloos.

Een essentieel element is het transportvermogen: de aanvoer der grondstoffen en de afvoer der produkten moeten per waterweg, spoor of baan aan zeer goede voorwaarden geschieden. De autovrachtwagen, dank zij het opvoeren van zijn krachtvermogen, de faciliteiten die hij biedt, het aanleggen van autosnelwegen en de modernisering van het wegnnet, wordt ongetwijfeld een ernstige mededinger van de waterweg en het spoor. Moderne toegangswegen moeten dan ook het industriegebied bedienen, en een uitgebreid degelijk wegnnet het vervoer naar de afzetgebieden in de hand werken.

Aantrekkelijke woonwijken moeten in de omgeving aangelegd worden; de aanwezigheid van overvloedig geschoolde werkrachten is onontbeerlijk; elektriciteitstarieven spelen een voorname rol; het voorhanden zijn van een zoetwater is dikwijls onontbeerlijk; de belastingspolitiek heeft een grote invloed; het openbaar bestuur moet met een geest van samenwerking en steun aan het privaat initiatief bezielde zijn. De « public relations » moeten in eer gehouden.

Deze elementen liggen aan de grondslag van een succesrijke industrialiseringspolitiek. Dit wil niet zeggen dat fabrieken zo maar uit de grond rijzen. Een systematische en bestendige propaganda moet in binnen- en buitenland gevoerd om de aandacht op de nieuwe industriezone te vestigen. Geen enkel bericht mag worden verwaarloosd, ieder vraag naar inlichtingen moet het voorwerp van voetstappen zijn, geen enkel offer is te zwaar om een eerste investering te bemachtigen. Het eerste akkoord, de eerstesteening, de bouw van de fabriek, de inhuldiging van de installatie, moeten het voorwerp van een flinke perscampagne uitmaken.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat de concurrentie onder de steden zeer groot is. Een stad uit een andere provincie kocht, om het hoofd aan de concurrentie te bieden, gronden tegen 125 F de m², stond ze af aan 25 F de m² en boekte een verlies van ongeveer 1.200.000 F. Maar zij haalde de slag thuis.

Persoonlijke relaties spelen een belangrijke rol. De onderhandelingen met Belgische maatschappijen moeten vlug worden afgehandeld. Het Ministerie van Economische

Zaken is een bondgenoot. De wetten Du-vieusart en Rey zijn machtige wapens. Een commerciële geest moet het gemeentebestuur bezielen. Administratieve traagheid is uit den boze; uitstel is dodelijk. Plannen van jonge stads- of landgenoten met ondernemingsgeest bezielt, zijn sympatiek maar gevaarlijk. Risico mag genomen, maar men weze voorzichtig in de onvoorzichtigheid. De verwachtingen gaan niet altijd in vervulling; de kontrakten moeten dan ook steeds de belangen van de gemeenschap waarborgen.

Noordamerikaanse, Kanadese, Engelse en Duitse maatschappijen kunnen en moeten aangesproken worden.

Nederland, op dit gebied, spelt ons de les. Het richtte na de laatste wereldoorlog een kantoor te New York in om Noord-Amerika met sukses te prospekteren.

De afgevaardigden van vreemde maatschappijen zijn wantrouwig. Hun vertrouwen moet dan ook gewonnen worden. Men spreke hun taal, men weze zakelijk: « een dollar is een dollar »; men zegge de zaken zoals ze zijn, het voor en het tegen. Halen wij aan, ter illustratie van het belang van de taal, dat een Argentijnse firma om inlichtingen schreef, in het Spaans, naar een Duitse, Engelse, Franse en Italiaanse rederij; enkel de Duitse rederij antwoordde in het Spaans, en het vervoer werd haar om die enige reden toegezegd.

Men vergete niet dat de buitenlandse afgevaardigden tal van landen en steden bezoeken en zorgvuldig inlichtingen inwinnen. Zij stellen ook allerhande vragen van min of meer ondergeschikt belang: zij zien uit naar de afstand van en de verbinding met de nationale luchthaven, naar een Engelse school voor de jongens en de meisjes van de direktors, naar appartementsgelegenheid, naar een golfterrein, naar het ontspanningsleven.

Onze onderhandelingen met de N.V. Outboard Marine Belgium namen 12 maand in beslag. Brugge, in konkurrentie met Hollandse steden, wier vertegenwoordigers uit Schiphol naar New York vlogen om ter plaats te onderhandelen, aarzelde niet 16 miljoen tegen een rentevoet van 3 % aan deze maatschappij te lenen. Dit bedrag wordt ten andere in tien jaar afgelost. Op de dag van de beslissing waarbij Brugge verkozen werd, liet Brugge de beiaard spelen.

Brugge, op grond van theorieën en van opgedane ervaringen, heeft een industrialisatieprogramma opgemaakt, voornamelijk met het doel de werkloosheid in dit gewest te bekampen. Brugge telt 1.000 volledig werkloze mannen en 400 volledig werkloze vrouwen en het arrondissement respectievelijk 4.000 en 1.500. Het past hier de aandacht erop te vestigen dat thans nog elke dag een bus 40 werklieden uit het Brugse naar de kolenmijnen van Péronnes in Henegouwen vervoert. De bus vertrekt hier te 17.30 uur en komt te Péronnes aan te 20.30 uur; dezelfde bus verlaat Péronnes 's anderendaags te 6.30 uur en brengt die mensen terug te Brugge te 9.30 uur. Toestanden als deze zijn werkelijk onduelbaar en moeten worden verholpen.

Het industrieprogramma van Brugge omvat in de eerste plaats het aanleggen van industriezones, dank zij indijkingswerken in de voorhaven van Zeebrugge, het graven van twee nijverheidsdokken in de achterhaven van Zeebrugge en langsheen het Boudewijnkanaal, mits het bouwen van een zeesluis met grote afmetingen, en het verbreden en verdiepen van het zeekanaal. Het omvat vervolgens een net van toegangswegen, hoofdzakelijk de rechtstreekse baanverbinding van Zeebrugge met de autosnelweg en de ringlaan rondom Brugge; het omvat de uitbreiding van bestaande en de aanleg van nieuwe woonwijken op de St. Pieters- en de St. Jozefswijken, te Zwankendamme en Zeebrugge, in 't geheel een nieuwe stad van 40.000 inwoners.

Een der twee ontworpen nijverheidsdokken wordt thans gegraven; het zal in de loop van 1960 klaar zijn en 34 Ha worden aldus beschikbaar.

Wij verhopende dat de indijkingswerken van de Oostbank in de voorhaven in 1959 worden aangevat. Een eerste krediet is op de rijksbegroting voor 1959 uitgetrokken, voor het aanleggen van een tweede vak van de baan Zeebrugge - Autosnelweg. Plannen van aanleg van nieuwe woonwijken zijn goedgekeurd. Er wordt thans tot de aankoop van 13 Ha overgegaan voor het bouwen van ongeveer 300 bescheiden woningen.

Brugge is hoopvol gestemd.

Brugge weet dat het bedrijfsleven tot belangrijke investeringen gedwongen wordt ten gevolge van de uiterst snelle technische

voortgang en de noodzakelijke aanpassing aan de Euromarkt.

Brugge weet dat de zware metaalnijverheid zich meer en meer in de havengebieden vestigt.

Brugge weet dat de conjunctuur een zeer belangrijke invloed heeft op de investeringsactiviteit, maar Brugge verwacht vanwege de hogere overheid het scheppen van een gunstig klimaat dank zij een vooruitstrevende belastingspolitiek.

Brugge rekent uiteindelijk op de ondernemingsgeest waarvan Brugge's economische expansie getuigt.

Een bureau, belast met het opmaken van een streekplan van het Noorden der Provincie, in opdracht van de Heer Minister van Openbare Werken en van de Heer Gouverneur van West-Vlaanderen, werd in

de schoot van de Westvlaamse Economische Raad opgericht.

Brugge verheugt zich erom, want Brugge wenst een innige stedenbouwkundige en economische samenwerking, niet enkel met de gemeentebesturen van het arrondissement, maar ook van de ganse provincie.

Wij allen moeten bezielde zijn met de onwrikbare wil de economische ontwikkeling van West-Vlaanderen te bevorderen.

Wij moeten de handen in mekaar leggen en samenwerken.

Wij moeten aankloppen bij de centrale overheid: onze transportmogelijkheden: baan, waterweg, spoor, haven, basis van de economie, moeten aan de eisen van de economie worden aangepast.

Wij zeggen dan ook tot de Regering: geef ons kredieten en wij bouwen aan onze toekomst!

ZEEBRUGGE

aanleghaven voor snelverkeer en bunkering, enige Belgische kusthaven zonder versassen voor diepliggende schepen

BRUGGE

overslag- en
industriehaven

BESTUUR:

MAATSCHAPPIJ DER
BRUGSE ZEEVAART
INRICHTINGEN

Louis Coiseaulaan
BRUGGE

Telefoon 330.65 314.02
Telegram Ports Brugge