

# Het Kanaal

## Gent - Brugge - Oostende

In het kader van de vervoer capaciteit van een land hebben de waterwegen steeds een zeer belangrijke rol gespeeld.

Ondanks de structuurwijziging, die zich sinds de oorlog in de relatieve belangrijkheid van de diverse verkeersaders aftekent, is het opvallend vast te stellen hoe in de meeste landen de beste zorgen besteed worden om de scheepvaartwegen te verbeteren.

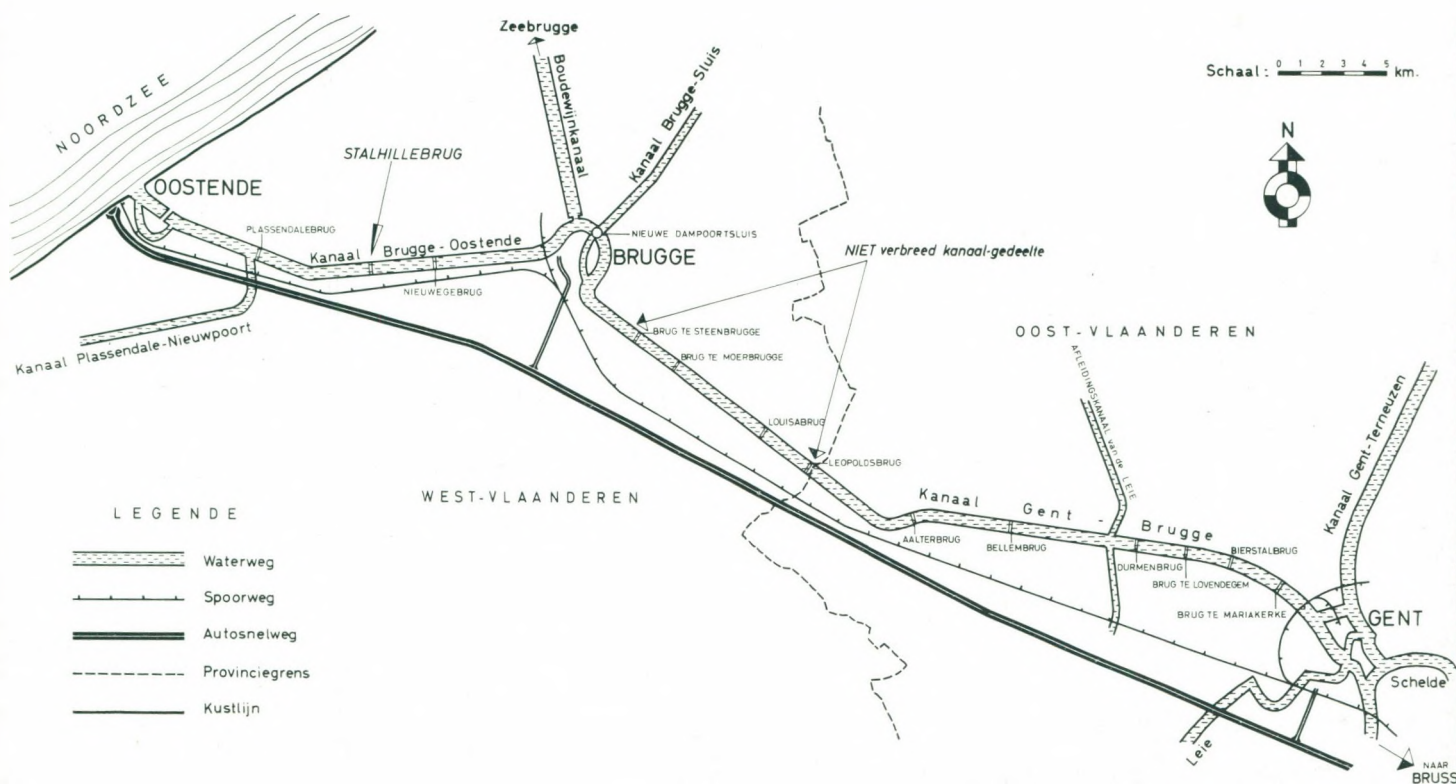
Men blijft inderdaad bij de overtuiging dat de waterwegen niets van hun belang hebben ingeboet als verkeersaders en dat de werken aan de waterwegen een elementaire voorwaarde zijn voor de expansie van de economie. De moderne en aan de tijd aangepaste uitbouw van het waterwegennet vormt inderdaad een belangrijke faktor in de infrastructuur van een land.

**JULIEN PATTYN**

Ekonomisch Adviseur  
van het Westvlaams  
Ekonomisch Studiebureau

In eigen land is de belangstelling én van de verantwoordelijke middens én van de bredere bevolkingslagen voor de openbare werken aangegroeid, mede door de aankondiging van het ontwerp van de investeringswet.

In het kader van deze investeringswet zal ook op gebied van waterwegen een politiek



*Romantisch zicht...  
maar de korte bocht  
bemoeilijkt de bevaar-  
baarheid te Beernem.*



van openbare werken op lange termijn worden uitgestippeld.

In de groep waterwegen die de overheid wenst uit te rusten voor schepen van 2.000 ton is ook het kanaal Gent-Brugge-Oostende vermeld.

Huidige betekenis en uitrusting van dit kanaal zullen in dit artikel nader onderzocht worden.

## TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

### A. - Loop

Het kanaal, dat de verbinding geeft van Gent over Brugge naar Oostende doorkruist of paalt aan verscheidene gemeenten.

Op het Oostvlaams grondgebied loopt het kanaal door Gent, Mariakerke, Evergem, Lovendegem, Merendree, Zomergem, Bellem, Aalter en Knesselare.

In West-Vlaanderen begint het kanaal te St.-Joris-ten-Distel en doorkruist of paalt

aan Beernem, Oostkamp, Assebroek, Brugge, St.-Andries, Varsenare, Stalhille, Snellegem, Jabbeke, Ettelgem, Oudenburg, Zandvoorde, Bredene om te Oostende in de voorhaven uit te monden.

Er weze opgemerkt dat op sommige gemeenten het kanaal zowel op de rechter- als op de linkeroever aan het grondgebied van de gemeente paalt maar dat op andere plaatsen het kanaal zelf de grens uitmaakt tussen de lokaliteiten.

### B. - Lengte

Het kanaal van Gent naar Oostende strekt zich uit van de St.-Agnetabrug te Gent tot aan het bovenhoofd der sluizen van Slijkens te Oostende over een lengte van 68.022 m. Deze totale lengte is onder te verdelen in diverse vakken :

- vak van Gent tot Brugge (waarvan het begin ligt in de samenloop met de Leie te Gent en het einde zich situeert aan de Gentpoortbrug te Brugge) : 44.817 meter
- Arm die om de stad Brugge loopt (vanaf de Gentpoortbrug tot aan het benedenhoofd der Nieuwe Dammepoortsluis) : 2.343 meter
- Vak van Brugge tot Oostende (beginnend aan het benedenhoofd der Nieuwe Dammepoortsluis te Brugge en eindigend aan het bovenhoofd van de sluis van Slijkens te Oostende) : 20.862 meter.

**Streken, Steden  
en Gemeenten  
in Beweging**



Daarnaast valt nog te melden dat de binnenarm, die door de stad Brugge loopt, een lengte heeft van 2.424 meter.

### C. - Oppervlakte

De totale oppervlakte van het water bedraagt nagenoeg 238 ha waarvan 145 ha op het vak van Gent tot Brugge, 8 ha op de buitenarm, 4 ha op de binnenarm te Brugge en 81 ha op het vak van Brugge tot Oostende.

### D. - Afmetingen

Een behoorlijk verloop van de vaart alsmede de benuttingmogelijkheid van het kanaal zijn funktie van de bruikbare afmetingen der sluizen en der kunstwerken, van de dwarsprofielen van het kanaal en van de toegelaten diepgang der vaartuigen.

Uit onderstaande gegevens omtrent deze elementen zal zeer duidelijk het gebrek aan uniformiteit in de diverse afmetingen blijken.

#### 1. SLUIZEN

Het aantal sluizen is op het traject van het kanaal eerder gering.

Tussen Gent en Brugge zijn er geen sluizen. Te Brugge laat de Nieuwe Dammepoortsluis vaartuigen van 89,70 m lengte op 10,20 m breedte of van 70 m lengte op 11,90 m breedte toe.

Tussen Brugge en Oostende zijn er geen sluizen. Het Doksluis van Sas-Slijkens meet een nuttige lengte van 282,50 m bij een doorvaartbreedte van 18 m.

De buitenarm van het kanaal omheen Brugge heeft geen sluizen terwijl de binnenarm van het kanaal bij de doortocht door de stad twee sluizen telt: Coupuresluis van 70 m lengte en 8,25 m breedte en de Oude Dammepoortsluis van 62 m lengte en 8,25 m breedte. Deze laatste sluis is nog slechts toegankelijk voor schepen van maximum 52 m lengte.

#### 2. KUNSTWERKEN

Alhoewel de doorvaartbreedte van de kunstwerken (bruggen) meestal tussen 12 en 13 m meet, zijn er toch opvallende verschillen vast te stellen.

Ook de vrije hoogte is bij enkele kunstwerken beperkt.

Deze twee aspecten hebben tot gevolg dat de bruikbaarheid van het kanaal op het ganse traject op gevoelige wijze belemmerd wordt.

Deze afmetingen van de bruggen op het kanaal vindt de lezer hieronder:

	doorvaart- breedte m	vrije hoogte (*) m
<b>Vak Gent-Brugge</b>		
<b>(Oost-Vlaanderen)</b>		
St.-Agnetabrug	8,30	—
St.-Agnetabrug (voet- brug)	8,30	4,50
Rosemarijnbrug	9,50	4,10
Nieuwe Voetbrug	10,—	4,16
Brug der nieuwe wandeling	7,40	—
Bargiebrug	20,—	4,10
Prof. Ghislainbrug (voorheen Palingsluizenbrug)	18,—	5,25
Brug (Mariakerke)	11,45	6,25
Bierstalbrug (Lovende- gem-Vinderhoute)	13,50	—
Draaibrug (Lovendegem)	10,85	6,45
Brug van Durmen (Merendree)	12,—	—
Bellebrug (Bellem)	11,—	8,30
Nieuwe Aalterbrug	—	7,03
Oude Aalterbrug	11,90	5,72
<b>(West-Vlaanderen)</b>		
Leopoldsbrug (St.-Joris-ten-Distel)	12,10	4,55
Louisabrug (Bloemendale-Beernem)	12,20	4,77
Brug te Moerbrugge	12,—	6,02
Brug te Steenbrugge in opbouw (1)	—	—
Brug van spoorweg Brugge-Eeklo	10,90	5,30
Voetbrug te St.-Michiels (Brugeoise & Nivelles)	24,—	6,30
Draaibrug te St.-Michiels (id.)	15,80	—
Ste.-Katalijnpoortbrug	15,10/12	—
Gentpoortbrug	12	6,50
<b>Buitenarm</b>		
Ijzerhekenbrug	12,—	—

(\*) Het streepje (—) betekent dat geen enkel kunstwerk de afmeting beperkt.

(1) De voorlopige voetgangersbrug heeft een vrije hoogte van 4,62 m.

St.-Kruispoortbrug	12,50	—
Brug der nieuwe Dammepoortsluis (bovenhoofd)	12,18	—
Brug der nieuwe Dammepoortsluis (benedenhoofd)	12,15	—
<b>Binnenarm</b>		
Zeven draaibruggen	8,20 - 8,40	—
<b>Vak Brugge-Oostende</b>		
Warandebrug (Brugge)	13	—
Krakelebrug	12	—
Scheepsdalebrug	13	—
Wagelwaterbrug (spoorbrug)	18	(1) 5,70 (2) 12
Nieuwegebrug (Varsenare)	13,18	—
Stalhillebrug (Stalhille-Jabbeke)	7,55	—
Plassendalebrug	12,80	—

Deze gegevens tonen onmiddellijk de uiteenlopende afmetingen over het traject Gent - Oostende. In hoofdzaak is het de gekende stop van de Stalhillebrug met een doorvaartbreedte van slechts 7,55 m welke de omvang van de schepen determineert.

De beperking in vrije hoogte hangt af van de aard der bruggen. Op het traject Gent-

(1) In gesloten stand.

(2) In open stand.

Brugge vinden wij de laagste brug te St.-Joris-ten-Distel; 4,55 m vrije hoogte, welke een hinder vormt, bijzonder voor de ledige schepen.

### 3. DWARSPROFIELEN

De dwarsprofielen : breedte van het oppervlak, waterdiepte, bodembreedte en het normaal waterpeil zijn van groot belang omdat zij de maximale diepgang der vaartuigen bepalen en derhalve de benuttingsmogelijkheden in sterke mate mede helpen bepalen.

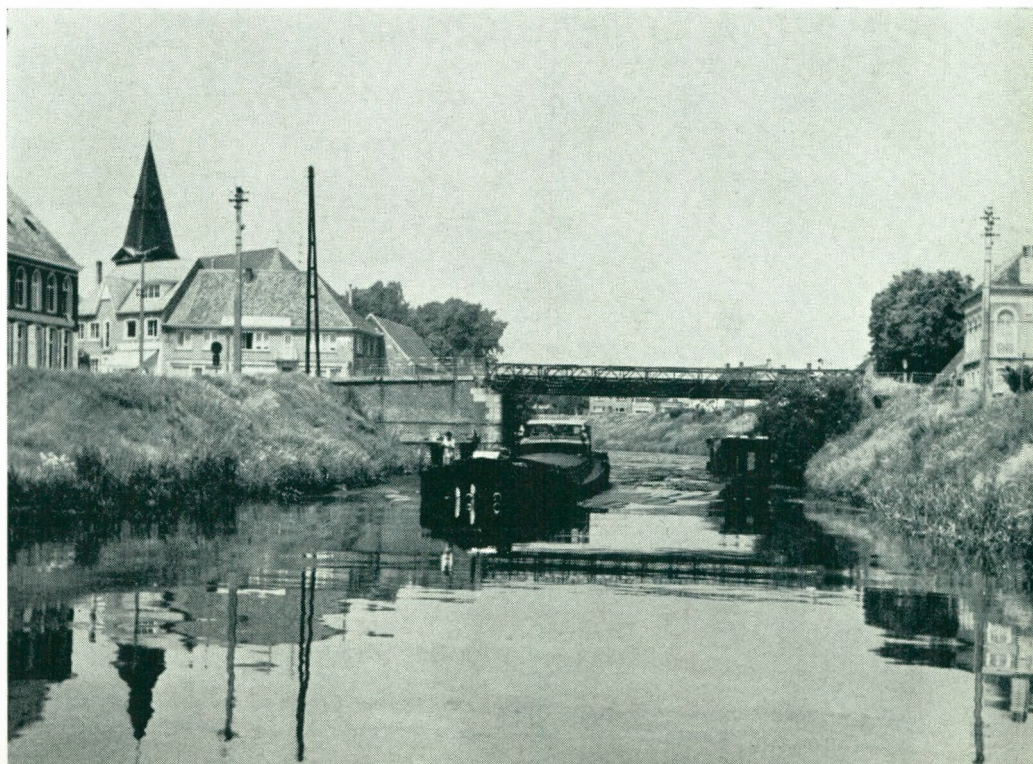
Deze dwarsprofielen zijn uiteenlopend, zodat ook de diepgang der vakken ongelijk is.

Te Gent zelf tot aan het Verbindingskanaal is de oppervlaktbreedte 23 m, de bodembreedte 12,5 m en de waterdiepte 2,80 m. Het normaal waterpeil is van Gent tot Brugge 5,61 (stafpeil) en de toegelaten diepgang is 2,30 m.

Van het Verbindingskanaal te Gent tot aan de kunstwerken van Schipdonk (afleidingskanaal der Leie) meet de oppervlaktbreedte 30 m, de bodembreedte 18 m en de waterdiepte 3,30 m. Tussen Schipdonk en Aalter worden de grootste afmetingen genoteerd, nl. 40 m oppervlaktbreedte, 24 m bodembreedte en 3,30 m waterdiepte.

Verder verminderen de afmetingen tot respectievelijk 39, 17 en 4,60 m op het vak Aalter - provinciegrens en 28, 12 en 3,20 m van deze provinciegrens tot Brugge.

Leopoldsbrug te St.-Joris-ten-Distel







*Stalhillebrug,  
de gekende stop  
op het vak  
Brugge-Oostende*

Tussen de Katelijnepoortbrug en de Nieuwe Dammepoortsluis te Brugge heeft het kanaal een oppervlaktbreedte van 24 tot 37 m, een bodembreedte van 12 tot 25 m, een waterdiepte van 3,17 m en een normaal waterpeil van 5,61 (stafpeil). De toegelaten diepgang is er eveneens 2,30 m en dit tot in de Nieuwe Dammepoortsluis inbegrepen.

De binnenarm der stad Brugge telt de oppervlak- en bodembreedte 17 tot 24 m, de waterdiepte is er 2,70 m en het normaal waterpeil ligt op 4,56 (stafpeil).

Tussen de Nieuwe Dammepoortsluis te Brugge en het Halfmijlhuis te Zandvoorde meet het kanaal een oppervlaktbreedte van 36 tot 41 m, een bodembreedte van 18 m, een waterdiepte van 4,75 m en een normaal waterpeil van 3,88 (stafpeil). Deze elementen geven een diepgang van 3,80 m tijdens de zomer en van 3,35 m tijdens de winter.

Tussen het Halfmijlhuis en Sas-Slijkens heeft het kanaal een oppervlaktbreedte van 48 m, een bodembreedte van 22 m, een waterdiepte van 6,75 m en een normaal waterpeil van 3,88 (stafpeil). De diepgang is er 6 m in de zomer en 5,55 m in de winter.

#### **E. - Tonnemaat**

Het kanaal Gent - Brugge zou zeer goed

kunnen bevaren worden door schepen van 1.000 ton en meer, doch door het kleinere profiel en de talrijke korte bochten van de gedeelten gelegen in de provincie West-Vlaanderen is het kanaal slechts toegankelijk voor schepen van hoogstens 7 à 800 ton (d.i. voor het nieuwe type Kempenaars met 55 m lengte en 7,40 m breedte).

Vanaf Brugge tot aan Sas-Slijkens is het kanaal theoretisch bevaarbaar voor schepen van 1.000 ton, maar in feite is de doorgang, nl. door de Stalhillebrug beperkt tot schepen van het hierboven geciteerd type.

De binnenarm te Brugge is slechts bevaarbaar voor schepen tot 300 ton.

De Nieuwe Dammepoortsluis zou schepen van 1.350 ton kunnen toelaten.

Van het Halfmijlhuis te Zandvoorde tot Sas-Slijkens (afstand van 2 km) is het kanaal ook bevaarbaar voor zeeschepen van maximum 2.500 ton.

#### **F. - Verbindingskanalen**

Te Gent sluit het kanaal aan met het Verbindingskanaal, dat, via de Tolhuissluis, toegang geeft tot het zeekanaal Gent - Terneuzen en de nieuwe dokken van de haven te Gent. Dit is ook de bijzonderste weg om Antwerpen en Nederland te bereiken.

Aan de St. Agnetabrug loopt het kanaal in de Leie, van waaruit de schepen de Boven-schelde kunnen bereiken. Er zijn geen slui-zen op dit traject. Langs dezelfde Leie geeft het kanaal verbinding, via de sluisen van de Brusselse Poort en van Gentbrugge, naar Antwerpen.

Te Merendree mondt het afleidingskanaal der Leie in het kanaal uit. Langs deze weg kunnen de schepen de Leie opvaren naar Kortrijk en Frankrijk.

Te Brugge geeft het kanaal verbinding met het kanaal van Brugge naar Sluis langs de Nieuwe Dammepoortsluis en met de Brugse binnenhaven en het Boudewijnkanaal Brugge - Zeebrugge via de verbindingssluis aan het oude Handelsdok van 97,20 m lengte, 12 m breedte en 4,60 m diepte.

Te Plassendale wordt het kanaal Plassendale - Nieuwpoort bereikt door een sluis van 90 m lengte, 6,35 m breedte en 2 m diepgang, toegankelijk voor schepen van ten hoogste 60 m lengte. Langs dit kanaal kunnen de schepen het IJzergebied en Frankrijk, via het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke, be-reiken.

Te Sas-Slijkens wordt de verbinding met de dokken van Oostende en de zee tot stand gebracht door het Doksluis van 282,5 m lengte, 18 m breedte en 6 m diepte.

## G. - Bevoegde Dienst

De Dienst van het Stroomgebied der Schel-de - 1ste Direktie heeft bevoegdheid over

het vak van Gent tot Brugge met uitzonde-ring van de 982 meter op het grondgebied van Brugge vanaf de grens van Brugge en Assebroek.

De zorg van het kanaal te Brugge zelf als-mede van het vak van Brugge tot Oosten-de is toevertrouwd aan de Dienst der Kust. Beide diensten hangen af van het Ministe-rie van Openbare Werken - Bestuur der Waterwegen.

## EKONOMISCHE BETEKENIS

De economische betekenis van het kanaal kan afgeleid worden uit de vervoerde tonne-maat, de scheepvaartbeweging en de laad-en losplaatsen der industriële of handels-ondernemingen.

Tabel 1 : Vervoerde tonnemaat.

Uit deze tabel blijkt zeer duidelijk dat de economische belangrijkheid van het vak Gent - Brugge ongeveer het dubbel is van deze van het vak Brugge - Oostende. Ter-wijl op het traject Gent - Brugge in 1959 4.255.322 ton werd vervoerd, nam het vak Brugge - Oostende slechts 2.038.004 ton voor zijn rekening.

Dit verschil is uit te leggen door de be-langrijke verbindingen van het kanaalvak Gent - Brugge met andere kanalen en rivie-ren o.m. Boudewijnkanaal Brugge - Zee-brugge, afleidingskanaal van de Leie, ka-naal Gent - Terneuzen, Bovenschelde, Leie.

TABEL 1 : VERVOERDE TONNEMAAT

Jaren	Binnenlands vervoer (t)	Invoer (t)	Uitvoer (t)	Doorvoer zonder overlading (t)	Totaal (t)
<b>KANAAL GENT - BRUGGE</b>					
1955	1.855.302	1.639.690	326.704	151.516	3.963.212
1956	1.931.874	1.673.346	347.774	116.284	4.069.278
1957	1.716.441	1.577.325	314.717	146.466	3.754.949
1958	1.476.190	1.876.836	372.838	109.225	3.835.089
1959	1.491.103	2.155.031	418.622	190.566	4.255.322
<b>KANAAL BRUGGE - OOSTENDE</b>					
1955	1.229.278	863.600	141.395	42.614	2.276.887
1956	1.239.800	883.789	153.336	38.237	2.315.162
1957	1.114.246	751.218	98.582	41.603	2.005.649
1958	978.572	758.242	101.146	24.884	1.862.844
1959	991.310	927.320	112.252	7.122	2.038.004



TABEL 2 : BEDRIJFVIGHEID OP HET KANAAL GENT - BRUGGE - OOSTENDE

Jaren	Vertrokken naar plaatsen buiten de waterweg		Aangekomen van plaatsen buiten de waterweg		Scheepvaart binnen de waterweg		Doorvaart		Totaal		
	A (1)	t	A (1)	t	A (1)	t	A (1)	t	A (1)	t	
KANAAL GENT - BRUGGE											
1955	143	18.791	821	184.664	33	1.740	17.674	3.758.017	18.671	3.963.212	120.990.649
1956	116	14.649	900	230.888	30	1.905	16.709	3.821.836	17.755	4.069.278	123.540.434
1957	97	11.080	1.069	268.884	18	986	15.329	3.473.999	16.512	3.754.949	109.379.581
1958	123	9.721	1.164	322.560	14	768	15.526	3.502.040	16.827	3.835.089	105.704.119
1959	94	5.917	1.169	317.152	33	1.863	16.953	3.930.390	18.249	4.255.322	115.665.699
KANAAL BRUGGE - OOSTENDE											
1955	679	133.528	3.281	1.015.967	61	18.029	4.914	1.109.363	8.935	2.276.887	27.317.236
1956	553	122.110	3.612	1.172.429	27	9.648	4.235	1.010.975	8.427	2.315.162	27.373.872
1957	490	110.949	3.433	1.081.551	9	1.909	3.557	811.240	7.489	2.005.649	24.778.032
1958	593	155.098	3.209	1.048.729	7	1.112	2.906	657.905	6.715	1.862.844	24.671.749
1959	641	165.514	3.338	1.195.961	9	2.416	3.026	734.113	7.014	2.038.004	26.618.243

(1) A = aantal reizen (schepen met lading).

De inwendige structuur van de vervoerde hoeveelheden is sterk verschillend op de twee vakken. Inderdaad, op het vak Gent - Brugge bestaat de vervoerde hoeveelheid voor 50,6 % uit ingevoerde goederen, 35 % uit binnenlands vervoer en 9,8 % uit uitgeoefte goederen.

Daarentegen neemt op het traject Brugge - Oostende het binnenlands vervoer de eerste plaats in met 48,6 % van het totaal, gevolgd door de invoer met 45,5 % en de uitvoer met 5,5 %.

Deze gegevens wijzen op het aanzienlijk overwicht van het internationaal vervoer op het binnenlands vervoer.

Tabel 2 : Bedrijvigheid op het kanaal Gent - Brugge - Oostende

Het gevoelig verschil in de belangrijkheid van de twee kanaalvakken blijkt tevens uit de vervoerbeweging uitgedrukt in cijfers over de ton-km. In 1959 werd op het vak Gent - Brugge 115.665.699 ton-km genoteerd tegenover slechts 26.618.243 ton-km op het vak Brugge - Oostende. Dit verschil in belangrijkheid is niet alleen uit te leggen door de dubbele vervoerde tonnemaat op het vak Gent - Brugge, maar tevens door het gevoelig verschil in lengte van de twee kanaalvakken 44,8 km tegenover 20,9 km.

Opvallend is dat de doorvaart op het vak Gent - Brugge een zeer belangrijke rol speelt en 92 % vertegenwoordigt in de totale bedrijvigheid op het kanaal in 1959. Op het vak Brugge-Oostende is de doorvaart niet alleen minder omvangrijk maar tevens van geringere betekenis in de totale bedrijvigheid. Inderdaad bestaat de scheepvaartbeweging slechts voor 36 % uit doorvaart maar voor 50 % uit bedrijvigheid van schepen welke aankomen van plaatsen buiten de waterweg.

Deze karakteristiek legt uit waarom op het kanaalvak Brugge - Oostende merkelijk meer goederen gelost worden dan op het vak Gent - Brugge.

Kenmerkend is tevens dat op het gehele traject van het kanaal de lossingen van goederen van aanmerkelijk groter belang zijn dan de ladingen. In 1959 werden op het vak Gent - Brugge 319.015 ton goederen gelost en slechts 7.780 ton geladen. Op het traject Brugge - Oostende werden 1.138.377 ton goederen gelost en slechts 167.930 ton geladen.

TABEL 3: LADINGEN EN LOSSINGEN OP HET KANAAL

	Ladingen		Lossingen	
	Gent-Brugge	Brugge-Oostende	Gent-Brugge	Brugge-Oostende
Voedingswaren en landbouwprodukten	461	12.135	38.727	59.791
Vaste brandstoffen	78	31.608	13.107	418.231
Ertsen	—	—	83	—
Produkten van de metaalnijverheid	4	100	534	1.270
Bouwmaterialen, hout en glas	1.152	391	42.765	59.710
Groefprodukten	1.139	3.699	201.087	248.392
Textiel & leder	—	—	37	—
Scheikundige produkten	—	104.044	5.228	146.836
Nijverheidsvetten & oliën	—	6.726	14.600	189.438
Overige	4.946	9.227	2.847	14.709
Totaal	7.780	167.930	319.015	1.138.377

Dit kenmerk alsmede de gevoelige verschillen tussen de twee kanaalvakken zijn uit te leggen door de industriële en handelsaktiviteit der ondernemingen langs het kanaal.

De ladingen op het kanaalvak Gent - Brugge zijn onbeduidend. Daarentegen is de geladen hoeveelheid op het vak Brugge - Oostende niet te versmaden. Deze hoeveelheid bestaat voor twee derden uit scheikundige produkten.

De lossingen op het vak Gent - Brugge bestaan voor twee derden uit groefprodukten. Op de sektie Brugge - Oostende bevatten de geloste goederen voor 36 % vaste brandstoffen, 21 % groefprodukten, 17 % nijverheidsvetten en oliën, 12,5 % scheikundige produkten.

Volgende cijfers over het jaar 1959 zijn illustratief (in ton) - Zie Tabel 3.

Het economisch belang van het kanaal blijkt ook uit de ligging van talrijke fabrieken langs het kanaal en van de talrijke laad- en losplaatsen, waarvan sommige daarbij op de spoorweg aangesloten zijn.

## GEBREKEN EN NOODZAKELIJKE AANPASSINGSWERKEN

Het kanaal Brugge - Oostende wordt gekenmerkt door enkele opvallende gebreken. Deze wijzen dan meteen aan welke de verbeteringen en aanpassingswerken zijn.

In de eerste plaats is er een opvallend

gebrek aan eenvormigheid. Dat is zowel voor de vrije hoogte als voor de doorvaartbreedte het geval. De hoger vermelde gegevens over de dwarsprofielen tonen dit zeer duidelijk aan.

In de tweede plaats is er een aanmerkelijk verschil in de toestand tussen de verschillende sekties. Waar het vak Oostende - Brugge en het vak Gent tot aan de provinciegrens als behoorlijk kunnen worden aanzien, vertoont de sektie vanaf de grens tussen West- en Oost-Vlaanderen en Brugge opvallende fouten. Alhoewel op menige plaatsen over het gans traject de boorden ondermijnd zijn, is dit vooral het geval tussen Brugge en de provinciegrens. Deze sektie vertoont daarbij al te korte bochten die de benutting van het kanaal al te zeer beperken. Dit is o.m. zeer typisch te Beernem. Er bestaan ten andere plannen om op die gemeente het kanaal recht te trekken.

Vervolgens is er ook de noodzakelijkheid de diepgang van het kanaal op het ganse traject te verhogen.

Een vaststelling welke wij gedaan hebben is dat het kanaal, over zijn gehele lengte, van Gent tot Oostende, iedere zomer sterk bevuild is. Alhoewel dit geen rechtstreekse invloed heeft op de capaciteit of de economie van de waterweg, is het op hygiënisch gebied een gebrek, waarvan de schippers en de oeverbewoners (Gent en Brugge!) in de eerste plaats het nadeel ondervinden. Deze bevuiling is een gevolg van het te kort aan voedingswater. Dit tekort kan, gedurende sommige droge perioden, zo groot worden dat de Diensten zich verplicht zien de toegelaten diepgang der



schepen te verminderen, zodat het ten slotte toch een invloed heeft op de economie.

Met het oog op een voldoende benutting van het kanaal Gent - Oostende is het dringend noodzakelijk dit kanaal over zijn ganse lengte bevaarbaar te maken voor schepen van 2.000 ton. De investeringswet van de Minister van Openbare Werken voorziet ten andere dat het kanaal Gent - Brugge - Oostende voor een dergelijke tonnage zal gekalibreerd worden.

Een eerste dringende aanpassing is ongetwijfeld de uitschakeling van de bocht tussen Beernem en St.-Joris-ten-Distel. Onmiddellijk daarbij aansluitend is de vervanging van de voorlopige Stalhillebrug (doorvaartbreedte van 7,55 m) door een definitieve brug met een grotere doorlaatcapaciteit. Tevens ware de vervanging van een paar bruggen tussen Gent en Brugge door bruggen met een grotere vrije hoogte zeer aangewezen.

Ook het aanleggen van een ringvaart ten zuiden van Brugge zou een aangepaste verbinding tussen de beide grote kanaalvak-

ken bewerkstelligen. Op deze ringvaart zou eveneens een kanaal Roeselare - Brugge kunnen aangesloten worden, welke de belangrijke centra van het zuiden der provincie, Roeselare en Kortrijk, rechtstreeks met het Brugse en de zee zou verbinden.

Deze werken dringen zich niet alleen op wegens het aktueel belang van het kanaal, doch moeten ook geprojecteerd worden in het kader van het stijgend belang dat aan het kanaal voorbehouden wordt bij de verdere uitbouw van de havens van Zeebrugge, Brugge en Oostende en het Brugse en Oostendse nijverheidsgebied als de enige waterverbinding met het binnenland.

Een ander argument ten gunste ligt in de aansluiting voor schepen met grotere tonneermaat op de Gentse haven en vandaar op het zeekanaal naar Terneuzen en de verdere verbinding met de industriegebieden van Noord-Frankrijk en Henegouwen.

Onze laatste wens weze dat de kalibrering op 2.000 ton en de dringende aanpassingswerken in de onmiddellijke toekomst zouden verwezenlijkt worden.

**INDUSTRIELEN,  
HANDELAARS,**

WENST U EEN

**KREDIET OP LANGE OF HALFLANGE TERMIJN**

WENDT U TOT DE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET  
AAN DE NIJVERHEID**

Kredietinstelling van openbaar nut ingesteld krachtens de wet van 16 maart 1919.

**FINANCIERING VAN NIEUWE INVESTERINGEN, o.m. : op grond van de wetten van 17 en 18 juli 1959 en 24 mei 1959**

**VERBETERING EN ONTWIKKELING VAN DE PRODUCTIEMIDDELEN**

**AANVULLING VAN BEDRIJFSKAPITAAL**

**FINANCIERING VAN DE BUITENLANDSE HANDEL**

Regionale Zetel  
voor Oost- en  
West-Vlaanderen :

**GENT, Bisdomplein 5**

Tel. : 25 51 95 - 25 51 83

**KORTRIJK** : iedere maandagnamiddag ten kantore van de Nationale Bank van België te Kortrijk, Doornikstraat 38 ;

**BRUGGE** : elke eerste en derde donderdagnamiddag van de maand, ten kantore van de Nationale Bank van België te Brugge, St.-Jansstraat 11.