

west-vlaanderen werkt

4.1979

tweemaandelijks tijdschrift / verschijnt niet in juli en augustus / september-oktober 1979



WES

4.1979

21e JAARGANG

**WESTVLAAMS
EKONOMISCH
STUDIEBUREAU**

Baron Ruzettelaan 33
8320 Brugge 4
Telefoon : 050/35.84.42
Postrekening 000-0125243-16
BTW : 408.382.668

inhoud

161

Redactioneel

Industriële vernieuwing

163

Arbeidsmigratie van Westvlaamse arbeidskrachten

J. Theys

173

De Damse vaart

J. Mertens / G. Declercq / D. Sanders

182

Buitenshuiswerkenden per gemeente, 1961-70

184

Spektrum

In Memoriam goeverneur L. Vanackere / Kwalitatieve aspecten van het woningbestand / Packo-produktielijn / IVAW 1978-79 / Bedrijfsafval in West-Vlaanderen / WZK / Zeebrugge 1974-78 / Tewerkstelling en kusttoerisme / Werkloosheid in de arrondissementen Veurne, Oostende en Kortrijk / Barco-Data / Zelfbediening inzake werkloosheid / Havenwerken te Oostende / Terugloop in de textielnijverheid / Belgisch toerisme naar buitenland stagneert / Erta nv te Tielt breidt uit / Quality control in Westvlaamse hotels / Milieuzorg in West-Vlaanderen / Inkomensevolutie in de kustzone / Ruilverkaveling Veurne beëindigd

204

Nieuwtjes

Beschermkomitee

Ridder P. van Outryve d'Ydewalle,
Ere-goeverneur, voorzitter WES ;
De heren H. Smissaert en P. Monballyu,
Ere-voorzitters Raad van Beheer WES ;
De heer H. De Fauw,
Voorzitter Raad van Beheer WES ;
De heren L. Gillon, H. Olivier, P. Rosseel,
E. Vervisch, R. Eerebout,
Leden van de Bestendige Deputatie.

Redaktiekomitee

De heren R. Annoot, L. Bockstaele, G. Declercq,
P. Delafontaine, J. Pattyn, F. Van Damme, O. Vanneste.

Redaktiesekretaris

De heer D. Sanders.

Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Abonnement 1979 : 170 fr. (BTW inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Lay-out

Johan Mahieu

Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk

Foto kaft

Inbel, Brussel

industriële vernieuwing

In de afgelopen twintig jaar werd de industriële ontwikkeling van West-Vlaanderen in de hand gewerkt door de uitbouw van kleine, middelgrote en grote bedrijven uit de eigen streek en door buitenlandse ondernemingen, vooral afkomstig uit de Verenigde Staten van Amerika en uit West-Duitsland.

Sinds enkele jaren heeft België en ook Europa te kampen met een zorgwekkende economische crisis, waarvan de analyse van oorzaken en de opsomming van de gevolgen stilaan gemeengoed zijn geworden.

Het hoeft nochtans geen betoog dat ons land in economisch opzicht zeer afhankelijk zal blijven van de mate waarin het bedrijfsleven zijn positie op de wereldmarkt zal weten te handhaven en indien mogelijk te versterken. Het is deze versterking die aanleiding moet geven tot een heropleving van de economische groei en de daaraan gebonden tewerkstelling.

Deze noodzaak dwingt het Belgisch bedrijfsleven naast nog andere technische en economische maatregelen, naar specialisatie en naar een innovatiebeleid, gesteund op wetenschappelijk technologisch onderzoek. Dit onderzoek moet er dan ook op gericht zijn de stijging van de kosten van de produktiefactoren te ondervangen door het uitwerken van technologisch hoogwaardige produkten en procédés met een grote toegevoegde waarde.

Ingevolge deze gewijzigde trend is het noodzakelijk zich te richten naar nieuwe elementen die ook een stimulerend effect uitoefenen op onze industriële activiteit en tewerkstelling. Vanuit die geest van bezorgdheid heeft de GOM-West-Vlaanderen in het begin van 1979 besloten een technologische adviseerdienst voor de Westvlaamse ondernemingen op te richten. Technologische

innovatie is een levensnoodzakelijk element in onze huidige economie, en dus een bron van economische groei.

Nochtans zal opgemerkt worden dat de technologische innovatie ook schadelijke effecten veroorzaakt. Zij is er in hoofdzaak op gericht de kostprijs van de produktiemiddelen te reduceren door onder meer ver doorgedreven automatisatie. Tevens worden een aantal milieuproblemen toegeschreven aan deze technologische ontwikkeling. Deze problemen kunnen, dank zij het technologisch onderzoek een oplossing krijgen.

Niettegenstaande een aantal hinderpalen en ongunstige factoren voor de bundeling en/of de ontwikkeling van het technologisch onderzoek beschikken onze Westvlaamse ondernemingen over de nodige troeven op dit gebied om degelijk werk te kunnen verrichten.

Zo zullen de innoverende ondernemingen beter hun concurrentiekracht, hun expansie en hun tewerkstelling op middelmatige termijn kunnen beveiligen door een versterking van hun rendabiliteit. Nochtans moeten zowel de ondernemingen als de overheid er aandacht aan besteden dat er een maximale doelmatigheid wordt nagestreefd voor de technologische onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's die met dit doel worden opgezet en uitgevoerd.

Heel wat van onze bedrijven beschikken over degelijk geschoold personeel in diverse specialisaties. Onze infrastructuur voor onderzoek en ontwikkeling in de universiteiten, evenals in de ondernemingen staat op peil. Daarenboven kunnen we rekenen op een massa jonge en dynamische kleine en middelgrote ondernemingen, die, met de hulp van gericht en verantwoord wetenschappelijk onderzoek, aan de basis kunnen liggen van

schaalvergrotingen en van groei in de werkgelegenheid.

In deze gegeven situatie heeft de GOM-West-Vlaanderen met haar bovenvermelde afdeling Technologie een actieve rol op te nemen ten bate van het Westvlaams industrieel leven. In konkreto komt dat er op neer dat langs die weg de bedrijven met problemen van technische aard kunnen ingelicht worden over de programma's en de resultaten van de onderzoekscentra in België. Dit kontakt kan aanleiding geven tot het vinden van de geschikte oplossing of tot het integreren van deze problematiek in de bestaande of nieuwe onderzoeksprogramma's.

Aan de hand van een geleidelijk op te bouwen informatie moet het mogelijk zijn bedrijven met technische problemen in kontakt te brengen met andere niet-konkurrentiële ondernemingen, waar zich een specialist bevindt op vlak van het gestelde probleem. Zo kan men tussen de ondernemingen tot een produktieverbetering of -vernieuwing komen door overdracht van technologische kennis.

Tenslotte tracht de afdeling Technologie de Westvlaamse ondernemingen — grote, middelgrote en kleine — aan te moedigen om aan onderzoek en ontwikkeling te doen door ze te helpen begeleiden met hun vragen tot het Fonds voor Prototypes, het Fonds voor Industriële Vernieuwing, en het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw.

In een volgend nummer van het tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt' zal meer in detail op deze doelstellingen en op de manier van werken worden ingegaan. Deze nieuwe afdeling binnen de GOM-West-Vlaanderen heeft een

draaischijf- of wegwijzerfunctie, die bedrijven met problemen van innovatie of procestecnologie kunnen inschakelen en waarbinnen gepoogd wordt na een diepgaande evaluatie, de juiste kontakten te leggen met onderzoekscentra, met andere ondernemingen evenals met de overheidsinstanties.

Het fundamenteel belang van het technologisch onderzoek moet tot slot ook blijken uit het feit dat in de schoot van de Nationale Raad voor Wetenschapsbeleid een werkgroep werd geïnstalleerd, belast met het uitdiepen van het Belgische beleid terzake en met het bepalen van de rol van het technologisch onderzoek in het algemeen industrieel beleid van de overheid.

Deze Raad is van mening dat een technologisch onderzoeksbeleid een stimulerend klimaat en rendabele voorwaarden moet scheppen die het mogelijk moeten maken de risico's verbonden aan de innovatie te ondervangen. Vandaar dat voorrang moet gegeven worden aan dynamische, efficiënte en gezonde ondernemingen die in staat zijn de investeringen op gebied van dit onderzoek te rentabiliseren.

Onze ondernemingen, gevoed door hun rijke traditie en ondervinding en door hun wil om blijvend een belangrijke rol te spelen in het economisch leven, kunnen er dan ook in slagen om dank zij de resultaten van hun technologisch onderzoek de globale werkgelegenheid op te voeren. De afdeling Technologie van de GOM-West-Vlaanderen wil in die zin en in een geest van vertrouwen en samenwerking een hulp en een stimulans zijn.

arbeidsmigratie van westvlaamse arbeidskrachten

Dr. J. Theys,

Hoofd Afdeling Toegepast-Economisch Onderzoek

Het sociaal-economisch onderzoek dat in april 1977 door het Nationaal Instituut voor de Statistiek werd uitgevoerd, heeft toegelaten een inzicht te krijgen in de huidige geografische mobiliteit van de arbeidskrachten ; door vergelijking met gegevens uit de volkstellingen van 31 december 1961 en 31 december 1970 is het mogelijk een beeld te schetsen van de wijzigingen die terzake zijn ingetreden.

Het sociaal-economisch onderzoek van april 1977 is geschied op basis van een steekproef betrekking hebbend op ongeveer 7,5 % van de totale bevolking en de resultaten, bekomen via extrapolatie naar de totale bevolking, vallen niet noodzakelijk samen met de werkelijke waarden. Rekening houdend met de betrouwbaarheidsintervallen ten aanzien van de resultaten op het niveau van de provincies (1) is het ongetwijfeld mogelijk een voldoende nauwkeurig beeld te geven over de huidige situatie en de fundamentele tendensen in het verloop. Waar nodig zal gewezen worden op de geringere graad van betrouwbaarheid.

1. Algemeen overzicht

Volgens het sociaal-economisch onderzoek van april 1977 waren er in West-Vlaanderen 397.888 beroepsactieven woonachtig die een betrekking hadden en 366.031 onder hen of 92,0 % waren werkzaam in de eigen provincie ; in andere Belgische provincies waren er 22.172 personen tewerkgesteld en in het buitenland 5.750 personen (inclusief beroepsmilitairen, missionarissen en andere), terwijl 3.924 personen een veranderlijke werkgemeente hadden (handelsreizigers en dergelijke) en van 11 personen de gemeente van tewerkstelling niet was bekend (2). Tegenover een uitgaande pendel van 27.922 personen stond een ingaande pendel van 12.989 personen(3). Er

(1) Zie NIS : Sociaal-economisch onderzoek, april 1977 : betrouwbaarheidsintervallen van de resultaten, waarbij 95 % betrouwbaarheidsintervallen worden aangegeven.

(2) Zie NIS : Sociaal-economisch onderzoek, april 1977 : deel 2, blz. 89-94.

(3) Uitgaande pendel : exclusief personen met veranderlijke werkgemeente of onbekende werkgemeente. De ingaande pendel omvat niet de ingaande pendel uit het buitenland, die klein is.

werden 15.562 werklozen geteld, wat blijkbaar een onderschatting inhoudt (4). Volgens het sociaal-economisch onderzoek van april 1977 waren er in West-Vlaanderen 413.450 beroepsactieven (exclusief dienstplichtigen) woonachtig en bedroeg de totale werkgelegenheid 379.020 personen (exclusief personen met veranderlijke werkgemeente en personen woonachtig in het buitenland). De werkgelegenheidscoëfficiënt (aantal arbeidsplaatsen per 100 beroepsactieven) beliep in West-Vlaanderen nagenoeg 92 %. Een hogere werkgelegenheidscoëfficiënt viel in 1977 te noteren in de provincies Brabant (106 %) en Antwerpen (95 %); de werkgelegenheidscoëfficiënt was in 1977 in West-Vlaanderen iets hoger dan in de provincie Luik (90 %) en duidelijk hoger dan in de provincies Henegouwen (84 %), Namen (83 %), Limburg (81 %), Luxemburg (81 %) en Oost-Vlaanderen (79 %).

West-Vlaanderen is de enige provincie waar de werkgelegenheidscoëfficiënt in 1977 groter was dan in 1961 ; in de provincie Antwerpen werd het niveau van 1961 gehandhaafd. In 1961 was de werkgelegenheidscoëfficiënt nog hoger in 5 van de Belgische provincies, namelijk Brabant, Luik, Antwerpen, Henegouwen en Namen ; in 1977 nog in 2.

Tabel 1 Evolutie van de werkgelegenheidscoëfficiënten, 1961-70-77 (a)

Provincie	1961	1970	1977
Brabant	107,4	105,2	106,4
Antwerpen	95,0	96,7	94,9
West-Vlaanderen	87,9	91,8	91,7
Luik	100,2	92,9	90,2
Henegouwen	91,0	85,1	83,8
Namen	89,5	85,2	82,9
Limburg	84,9	83,0	81,5
Luxemburg	84,8	79,8	81,1
Oost-Vlaanderen	82,0	81,1	79,2

(a) Werkgelegenheidscoëfficiënt : aantal arbeidsplaatsen per 100 beroepsactieven (inclusief werklozen, exclusief dienstplichtigen). Het aantal arbeidsplaatsen omvat niet de personen met veranderlijke werkgemeente en niet de personen woonachtig in het buitenland en werkend in België.

Interessant is na te gaan in welke mate in een provincie als West-Vlaanderen, met een gestegen werkgelegenheidscoëfficiënt, de arbeidsmigratie is toegenomen of verminderd, met bijzondere aandacht voor de lange-afstandspendel.

De gestegen werkgelegenheidscoëfficiënt in West-Vlaanderen in de periode 1961-70 werd bereikt dank zij een aanzienlijk grotere toename van de totale werkgelegenheid (+ 24.327), dan van de beroepsbevolking (+ 10.076). Tussen 1970 en 1977 was de aangroei van de beroepsbevolking (circa 23.300) meer dan het dubbele van de toename in de periode 1961-70 (index 2,3), waardoor de aangroei van de werkgelegenheid die voor de gehele periode 1970-77 nog het jaargemiddelde van de periode 1961-70 overschreed (circa 3.000 tegenover 2.700) onvoldoende werd voor deze versnelde groei van de beroepsbevolking. Voor de gehele periode 1961-77 stond

(4) Volgens de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening waren er eind april 1977 in West-Vlaanderen 20.844 uitkeringsgerechtigde volledig werklozen.

een toename van circa 45.000 arbeidsplaatsen voor een aangroei van ongeveer 33.400 beroepsaktieven (inclusief werklozen, exclusief dienstplichtigen).

De tewerkstelling in de eigen provincie is geregeld gestegen, van 325.540 in 1961 tot 345.805 in 1970 en circa 366.000 in 1977.

De uitgaande pendel naar andere Belgische provincies is niet verminderd. Opmerkelijk is de sterke daling van de uitgaande pendel naar het buitenland, voornamelijk Frankrijk.

Voor de tewerkgestelden in het buitenland is er rekening mee te houden dat hierin de beroepsmilitairen in Duitsland, ambassadeurs in het buitenland, technici in de ontwikkelingssamenwerking en dergelijke zijn opgenomen. Relevant terzake is de pendel met Frankrijk, die sterk regressief is, en met Nederland, die gering is gebleven :

Tewerkgesteld in	1961	1970	1977
Frankrijk	16.384	5.163	3.566
Nederland	256	363	482
Duitsland	1.708	1.648	1.236
Zaire	1.228	383	n.b.

Opmerkelijk is het feit dat bij een verbeterde werkgelegenheidssituatie de uitgaande pendel naar andere Belgische provincies nog lichtjes steeg, terwijl de ingaande pendel uit andere Belgische provincies een vrij grote toename vertoonde tussen 1961 en 1970, namelijk van 8.483 tot 12.545 personen.

De depressie die vanaf de tweede helft van 1974 het aantal volledig werklozen in West-Vlaanderen sterk heeft doen stijgen, heeft ongetwijfeld ook werkloosheid gebracht voor een aantal voorheen in andere Belgische provincies tewerkgestelden, maar hierover zijn geen gegevens beschikbaar. Volgens het sociaal-ekonomisch onderzoek van april 1977 bedroeg het aantal werklozen in 1977 meer dan het dubbele van het jaar 1970 en iets meer dan in 1961, maar bleef de uitgaande pendel naar andere Belgische provincies in 1977 groter dan in 1961 en, rekening houdend met de betrouwbaarheidsintervallen van de steekproef, ongeveer op het niveau van 1970 ; de ingaande pendel uit andere Belgische provincies kende na de sterke toename tussen 1961 en 1970 blijkbaar geen daling in 1977 in vergelijking met 1970.

2. Arbeidsmigratie met andere Belgische provincies

De uitgaande pendel uit West-Vlaanderen naar andere provincies is, behoudens op aangrenzende arrondissementen van Oost-Vlaanderen (vooral arrondissement Gent) en het aangrenzende arrondissement Moeskroen (voorheen behorend tot West-Vlaanderen), overwegend georiënteerd op het arrondissement Brussel-hoofdstad. Tussen 1961 en 1970 was de pendel naar het arrondissement Brussel-hoofdstad nog duidelijk groeiend, maar sinds 1970 blijkt er volgens het sociaal-ekonomisch onderzoek van april 1977 een stabilisering tot een lichte daling te zijn ingetreden (1).

(1) Naar verwachting is een aantal van deze pendelarbeiders na 1974 werkloos geworden.

Tabel 2 Evolutie naar de plaats van tewerkstelling, West-Vlaanderen, 1961-70-77

	1961	1970	1977	Evolutie 1961-70	Evolutie 1970-77
In eigen provincie	325.540	345.805	366.031	+ 20.265	+ 20.226
In andere Belgische provincies	20.008	21.704	22.172	+ 1.696	+ 468
In het buitenland	19.838	7.988	5.750	— 11.850	— 2.238
	365.386	375.497	393.953	+ 10.111	+ 18.456
Onbekend	313	623	11		
Veranderlijke werkgemeente (a)	—	7.286	3.924		
Werkende beroepsbevolking	365.699	383.406	397.888	+ 17.707	+ 14.482
Werklozen	14.373	6.742	15.562	— 7.631	+ 8.820
Beroepsbevolking, exclusief dienstplichtigen	380.072	390.148	413.450	+ 10.076	+ 23.302
Dienstplichtigen	4.992	3.881	3.314	— 1.111	— 567
Totale beroepsbevolking	385.064	394.029	416.764	+ 8.965	+ 22.735
Ingaande pendel	8.483	12.545	12.989	+ 4.062	+ 444
Totale werkgelegenheid (b)	334.023	358.350	379.020	+ 24.327	+ 20.670

(a) In 1961 werden de zeelieden, binnenschippers, foorkramers en sommige andere personen met een rondreizende functie (zoals transportarbeiders en handelsreizigers) geteld in de gemeente waar de zetel van het bedrijf gevestigd was of de gemeente van gewoon verblijf. In 1970 en 1977 werden de personen met een rondreizende functie (handelsreizigers, leiders, toezichtpersoneel, en dergelijke) geteld onder 'veranderlijke werkgemeente', de bouwvakarbeiders naar de gemeente waar de werf gelegen was en de personen uit het

transportbedrijf naar het adres waar ze gewoonlijk het werk beginnen (station, depot). In 1970 werden blijkbaar een aantal bouwvakarbeiders geteld onder 'veranderlijke werkgemeente'. (b) Exclusief personen wonend in het buitenland en werkend in West-Vlaanderen. Dit aantal is enigszins gestegen sinds 1961 maar toch nog verwaarloosbaar klein. De personen met veranderlijke werkgemeente (handelsreizigers, en dergelijke) zijn niet opgenomen bij de totale werkgelegenheid in West-Vlaanderen.

De pendel met het arrondissement Brussel-hoofdstad is op uitgesproken wijze éénrichtingspendel. Wanneer de arrondissementen die aangrenzend zijn aan West-Vlaanderen (Eeklo, Gent, Oudenaarde, Doornik en Moeskroen) buiten beschouwing worden gelaten, aannemend dat het in het algemeen gaat om sociaal aanvaardbare pendel, dan valt benevens het arrondissement Brussel-hoofdstad nog te wijzen op een eerder belangrijk uitgaand pendelsaldo ten aanzien van het arrondissement Antwerpen (saldo circa 1.000 in 1977) en in mindere mate de arrondissementen Leuven (circa 600) en Halle-Vilvoorde (circa 350). Het uitgaand pendelsaldo ten aanzien van het arrondissement Leuven bedroeg volgens de volkstelling van 31 december 1970 slechts 275 personen; rekening houdend met de betrouwbaarheidsgraad van de steekproef van 1977, mag wellicht aangenomen worden dat er tussen 1970 en 1977 weinig verandering is ingetreden.

De aandacht gaat dan vooral naar de uitgaande pendel naar het arrondissement Brussel-hoofdstad.

De pendelarbeiders werkzaam in het arrondissement Brussel-hoofdstad komen voornamelijk uit de arrondissementen Brugge (2.634 in 1977), Kortrijk (1.510) en Oostende (1.073), met directe spoorverbinding naar Brussel. Verhoudingsgewijze ten aanzien van de werkende beroepsbevolking is het aantal pendelarbeiders in het arrondissement Brussel-hoofdstad tewerkgesteld, het grootst in het arrondissement Brugge (2,9 per 100 beroepsactiviteiten met een betrekking) en Oostende (2,2 per 100), die per spoor het best met Brussel zijn verbonden.

Tussen 1961 en 1970 was het aantal tewerkgestelden in het arrondissement Brussel-hoofdstad stijgend vanuit alle Westvlaamse arrondissementen, behoudens het

arrondissement Tielt (daling van 746 tot 590); de toename was in relatieve termen groot vanuit de Westhoek en de kustarrondissementen Oostende en Veurne. Na 1970 blijkt, volgens het sociaal-ekonomisch onderzoek van april 1977, de vermindering sterk te zijn doorgelopen in het arrondissement Tielt en werd de daling ook aanzienlijk voor de Westhoek; de daling was duidelijk minder voor de kustarrondissementen Oostende en Veurne. terwijl een stabilisering tot lichte toename werd genoteerd voor het gebied Brugge-Roeselare-Kortrijk.

Tabel 4 Tewerkgestelden in het arrondissement Brussel-hoofdstad (a)

arrondis- sementen	1961	1970	1977	Procentuele evolutie 1961-70 1970-77	
Diksmuide en Ieper	554	844	544	+ 52,3 %	— 35,5 %
Veurne en Oostende	1.131	1.577	1.295	+ 49,4 %	— 17,9 %
Brugge, Roeselare en Kortrijk	3.701	4.418	4.608	+ 19,4 %	+ 4,3 %
Tielt	746	590	345	— 20,9 %	— 41,5 %
	6.132	7.429	6.792	+ 21,2 %	— 8,6 %

(a) Agglomeratie Brussel (19 gemeenten). De gegevens van de telling van 31 december 1961 zijn berekend, rekening houdend met de afsplitsing van het arrondissement Halle-Vilvoorde.

Rekening houdend met de betrouwbaarheidsintervallen van de resultaten van het sociaal-ekonomisch onderzoek van april 1977 kan voor de periode 1970-77 ongetwijfeld

Tabel 3 Plaats van tewerkstelling of van herkomst

Plaats van tewerkstelling of van herkomst	Uitgaande pendel			Ingaande pendel			Pendelsaldo		
	1961	1970	1977	1961	1970	1977	1961	1970	1977
arrond. Brussel-hoofdstad	6.132	7.429	6.792	504	527	494	— 5.628	— 6.902	— 6.298
arrond. Halle-Vilvoorde	634	668	586	130	227	237	— 504	— 441	— 349
arrond. Leuven	274	467	694	114	192	102	— 160	— 275	— 592
arrond. Nijvel	370	154	221	43	73	91	— 327	— 81	— 130
arrond. Antwerpen	1.172	1.348	1.300	282	362	309	— 890	— 986	— 991
overig provincie Antwerpen	208	271	410	137	220	240	— 71	— 51	— 170
arrond. Luik	454	204	130	67	85	80	— 387	— 119	— 50
overig provincie Luik	69	74	25	46	91	39	— 23	+ 17	+ 14
arrond. Charleroi	644	152	40	59	89	48	— 585	— 63	+ 8
arrond. Bergen	245	86	48	74	93	119	— 171	+ 7	+ 71
arrond. Doornik	410	404	295	256	463	501	— 154	+ 59	+ 206
gemeente Komen (a)	444	487	2.168	519	1.066	1.956	+ 75	+ 579	212
gemeente Moeskroen (b)	2.378	1.819		1.091	1.597		— 1.287	— 222	
overig provincie Henegouwen	333	143	124	110	118	142	— 223	— 25	+ 18
arrond. Gent	4.257	5.345	6.673	2.238	3.098	4.083	— 2.019	— 2.247	— 2.590
arrond. Oudenaarde	924	1.144	1.244	1.227	1.602	1.809	+ 303	+ 458	+ 565
arrond. Eeklo	273	537	524	936	1.531	1.515	+ 663	+ 994	+ 991
overig provincie Oost-Vlaanderen	327	553	497	458	796	895	+ 131	+ 243	+ 398
provincie Luxemburg	68	96	68	22	36	39	— 46	— 60	— 29
provincie Namen	230	116	12	78	86	60	— 152	— 30	+ 48
provincie Limburg	162	207	321	123	193	230	— 39	— 14	— 91
	20.008	21.704	22.172	8.514	12.545	12.989	— 11.494	— 9.159	— 9.183

(a) De vroegere autonome gemeenten Houthem, Komen, Neerwaasten, Ploegsteert en Waasten, voorheen behorend tot het arrondissement Ieper, thans behorend tot het arrondissement Moeskroen en gefusioneerd in de gemeente Komen.

(b) De vroegere autonome gemeenten Dottenijs, Herzeew, Luigne en Moeskroen, voorheen behorend tot het arrondissement Kortrijk, thans behorend tot het arrondissement Moeskroen en gefusioneerd in de gemeente Moeskroen.

besloten worden tot een duidelijke terugloop van de pendel naar het arrondissement Brussel-hoofdstad vanuit de Westhoek (in brede zin) en het arrondissement Tielt en een stabilisering in het gebied Brugge-Roeselare-Kortrijk (1).

De tewerkgestelden in het arrondissement Brussel-hoofdstad zijn overwegend tewerkgesteld in de tertiaire sektor, waaronder overheidsdiensten, spoorwegen en communicatiebedrijven (post, telefoon) het grootste aantal opnemen. De bouwnijverheid is niet zonder betekenis maar had in 1977 minder tewerkgestelden dan in 1961 en 1970. In de industrie is het aantal pendelarbeiders uit West-Vlaanderen in relatieve termen eerder beperkt en is het verloop na 1970 blijkbaar dalend.

Tabel 5 Tewerkgestelden in het arrondissement Brussel-hoofdstad, naar sectoren, 1961-70-77

	1961 (a)	1970	1977
Landbouw	22	23	—
Industrie, energie	1096	1.000	727
Bouwnijverheid	1.754	1.480	835
Handel, horeca, reparatie, bankwezen, verzekering, verhuur	911	1.306	1.331
Overheidsbestuur, defensie, spoorwegen, communicatiebedrijven	1.652	2.702	3.016
Overige diensten en onnauwkeurig bepaald	697	918	883
	6.132	7.429	6.792

(a) De gegevens van 1961 zijn niet volledig vergelijkbaar met die van 1970 en 1977, ingevolge wijzigingen in de klassifikatie van de bedrijvigheden.

De stijgende tewerkstelling in het arrondissement Brussel-hoofdstad in de periode 1961-70 situeerde zich onbetwistbaar in de tertiaire sektor, en ook na 1970 blijkt er nog een aangroei te zijn geweest.

Een ontleding op het niveau van de Westvlaamse arrondissementen wijst uit dat de bouwnijverheid een groot aandeel inneemt voor de pendelarbeiders uit de arrondissementen Diksmuide (53 % in 1977) en Tielt (33 %).

Tabel 6 Tewerkgestelden in het arrondissement Brussel-hoofdstad, naar het geslacht en naar de sociale stand.

Arrondissementen	Aandeel van de bedienden			Aandeel van de mannen		
	1961	1970	1977	1961	1970	1977
Diksmuide en Ieper	42,5	47,9	60,7	86,5	88,2	88,6
Veurne en Oostende	52,1	64,7	76,4	84,5	84,1	85,3
Brugge, Roeselare en Kortrijk	55,0	68,6	81,6	89,0	85,3	85,8
Tielt	21,8	45,1	52,8	93,8	89,7	85,5
West-Vlaanderen	49,3	63,5	77,4	88,6	85,7	85,9

(1) Voor een gevonden resultaat van 4.667 (via extrapolatie) kan met 95 % zekerheid gezegd worden dat het werkelijk aantal te situeren is tussen 4.197 en 5.137; voor een gevonden resultaat van 533 is de benedengrens 374 en de bovengrens 692 (zie : NIS : Sociaal-ekonomisch onderzoek, april 1977).

De tewerkstelling in het arrondissement Brussel-hoofdstad bestond in 1977 voor circa 86 % uit mannen en het aandeel van de bedienden beliep 77 %. Te wijzen valt op het relatief geringe aandeel van de bedienden onder de pendelarbeiders woonachtig in de arrondissementen Diksmuide (37 %) en Tielt (53 %). Het aandeel van de mannen is tussen 1961 en 1970 gedaald en nadien nog weinig veranderd, maar het aandeel van de bedienden is sterk toegenomen.

Een niet-aangrenzend arrondissement aan West-Vlaanderen dat een belangrijk ingaand pendelsaldo noteert ten opzichte van West-Vlaanderen is het arrondissement Antwerpen. Het pendelsaldo bleef in de periode 1961-70-77 gehandhaafd op 900 à 1.000 personen. Ook hier gaat het overwegend om eenrichtingspendel.

Het negatief pendelsaldo ten opzichte van de arrondissementen Halle-Vilvoorde en Leuven is reeds heel wat geringer dan ten aanzien van het arrondissement Antwerpen en het gaat reeds minder om eenrichtingspendel.

Onderstaande tabel geeft een beeld van de sectoren van tewerkstelling in 1977 van de Westvlaamse pendelarbeiders tewerkgesteld in de arrondissementen Antwerpen, Halle-Vilvoorde en Leuven.

Tabel 7 Tewerkgestelden in de arrondissementen Antwerpen, Halle-Vilvoorde en Leuven, sociaal-ekonomisch onderzoek, april 1977.

Sektoren van tewerkstelling	Arrond. Antwerpen	Arrond. Halle-Vilvoorde	Arrond. Leuven
Landbouw	13	—	36
Industrie, energie	236	170	80
Bouwnijverheid	117	46	14
Handel, horeca, reparatie, bankwezen, verzekering, verhuur	212	113	152
Overheidsbestuur, defensie, spoorwegen, communicatiebedrijven	429	181	154
Overige diensten en onnauwkeurig bepaald	298	76	260
	1.305	586	696

De uitgaande pendel die in 1961 betrekkelijk groot was naar de mijnarrondissementen Luik, Charleroi en Bergen is grotendeels verdwenen. Hoewel er een pendel van Westvlamingen naar de mijnen in Wallonië (vooral Henegouwen) is geweest, die inmiddels nagenoeg volledig is weggefallen, blijkt de teruggang van de pendel naar Wallonië in eerste instantie te situeren te zijn in de bouwsektor.

Tabel 8 Tewerkgestelden in de bouwsektor in Wallonië, 1961-70-77

Provincie van tewerkstelling	1961	1970	1977
Henegouwen (excl. arrond. Moeskroen)	703	221	173
Luik	342	117	38
Namen	141	44	—
Luxemburg	32	13	14

Het is waarschijnlijk dat de daling in de bouwsektor iets minder groot is geweest dan wat blijkt uit voorgaande



Foto's H. Maertens, Brugge

cijfers, omdat een aantal bouwvakarbeiders in 1970, in tegenstelling met de onderrichtingen, geteld werden bij de categorie 'veranderlijke werkgemeente' (1).

De arbeidsmigratie gericht op of komend van aangrenzende arrondissementen kan in het algemeen gezien worden als een normale uitwisseling van arbeidskrachten en heeft ook niet het kenmerk van eenrichtingspendel.

Ten aanzien van Oost-Vlaanderen is er een belangrijk negatief pendelsaldo met het arrondissement Gent en een positief saldo ten opzichte van de arrondissementen Eeklo en Oudenaarde en ook nog ten opzichte van de niet-aangrenzende arrondissementen van Oost-Vlaanderen, zij het niet omvangrijk.

Illustratief voor de stijgende mobiliteit van de arbeidskrachten is het samengaan van een vrij sterke toename van de uitgaande pendel naar het arrondissement Gent en een nagenoeg gelijklopende toename van de ingaande pendel uit het arrondissement Gent. Het uitgaand pendelsaldo is toch enigszins gestegen (2.019 in 1961 en circa 2.500 in 1977).

Ten aanzien van de arrondissementen Oudenaarde en Eeklo was er eveneens zowel een toename van de uitgaande pendel als van de ingaande pendel en hetzelfde geldt voor overig Oost-Vlaanderen. Te wijzen valt op een betrekkelijk sterke toename van het ingaand pendelsaldo in de periode 1961-70 ten opzichte van het arrondissement Eeklo (van 663 in 1961 tot 994 in 1970).

De pendelbalans met het arrondissement Moeskroen is negatief, maar op sterk verminderde wijze in vergelijking met 1961. De uitgaande pendel is gedaald en de ingaande pendel gestegen. West-Vlaanderen vertoonde in de periode 1961-70 een aanzienlijke toename van de ingaande pendel uit de gemeente Komen, terwijl de uitgaande pendel uit West-Vlaanderen naar Komen slechts lichtjes toenam; het positief pendelsaldo van West-Vlaanderen ten opzichte van Komen steeg van 75 in 1961 tot 579 in 1970. De uitgaande pendel van West-Vlaanderen naar de gemeente Moeskroen liep in aanzienlijke mate terug in de periode 1961-70 en de ingaande pendel in West-Vlaanderen komend uit de gemeente Moeskroen steeg; het negatief pendelsaldo van West-Vlaanderen ten opzichte van de gemeente Moeskroen daalde van 1.287 in 1961 tot 222 in 1970 (2). Na 1970 is het pendelsaldo met het arrondissement Moeskroen, dat in 1970 positief was geworden (+ 357) in tegenstelling met 1961 (- 1.212), opnieuw negatief geworden (- 212), in hoofdzaak door een daling van de ingaande pendel in West-Vlaanderen komend uit het arrondissement Moeskroen; de ingaande pendel in het arrondissement Kortrijk komend uit het arrondissement Moeskroen blijkt in 1977 in vergelijking met 1970 met circa 600 personen te zijn teruggelopen.

3. Buitenhuiswerkenden, naar de tijdsafstand

De mobiliteit van de arbeidskrachten is onbetwistbaar toegenomen. Het aantal thuiswerkenden is gedaald, in

belangrijke mate door de sterke regressie van de tewerkstelling in de landbouw, maar ook door een daling van het aantal zelfstandigen en helpers in de secundaire en de tertiaire sektor (3).

De beroepsbevolking (inclusief werklozen, exclusief dienstplichtigen) is tussen 1961 en 1970 in eerder beperkte mate gestegen (+ 10.076), maar de totale werknemersbevolking daarentegen vertoonde een belangrijke toename (+ 30.050); ook in de periode 1970-77 was de aangroei van de werknemersgroep (+ 29.866) duidelijk groter dan de toename van de beroepsbevolking (+ 23.223), hoewel de afwijking in het groeiritme kleiner is geworden. Het ligt voor de hand dat dit toegenomen aantal werknemers, behoudens in geval van werkloosheid, in het algemeen de groep van de buitenhuiswerkenden is gaan vergroten; thuisarbeid in dienstverband komt nog weinig voor.

Om een goed beeld te verkrijgen van de mobiliteit van de arbeidskrachten en zeker om het verloop van deze mobiliteit te volgen, kan men zich niet beperken tot de woonforenzen, zijnde de personen die hun bedrijvigheid uitoefenen buiten hun woongemeente. Door de fusies van de gemeenten zijn talrijke personen overgegaan van de categorie woonforenzen naar de categorie in de eigen gemeente tewerkgestelden (4).

De tellingsgegevens vragen enige omzichtigheid in de interpretatie, niet enkel voor het sociaal-ekonomisch onderzoek van april 1977 maar ook van de vorige volkstellingen. Toch kan worden aangenomen dat een voldoende benaderend beeld kan worden verkregen.

Tussen 1961 en 1970 steeg het aantal arbeidskrachten woonachtig in West-Vlaanderen die dagelijks de verplaatsing deden van en naar het werk met 45.450 eenheden of 20 %; het aantal pendelarbeiders met logement in of nabij de werkgemeente daalde met ongeveer 6.300 eenheden of circa 45 %.

Tussen 1970 en 1977 is de beroepsbevolking tegen een versneld tempo gestegen (+ 23.200), maar de toename van de werkloosheid heeft de aangroei van de werknemersbevolking met een *betrekking* (+ 20.555) afgeremd; toch was de mobiliteit, kwantitatief gezien, nog stijgend.

In de periode 1961-70 daalde het aantal dagelijks reizenden over een tijdsafstand van een half uur en meer van 70.474 tot 40.923, dit is met 29.551 of 41,9 %; het aantal dagelijks reizenden over een tijdsduur van minder dan een half uur steeg van 156.090 tot 225.074 eenheden, dit is met 68.984 of 44,2 %.

De verbetering op het vlak van lange-afstandspendel is frappant voor de periode 1961-70. In 1961 was 6,8 % van de beroepsbevolking tewerkgesteld op een tijdsafstand (enkel traject) van 1 uur of meer en in 1970 nog slechts 3,4 %; tegenover 3,7 % van de beroepsactieven met een logement in of nabij de werkgemeente in 1961 waren er in 1970 nog slechts 2,0 %. Na 1970 was de terugloop van de lange-afstandspendel eerder gering. De toename van het

(1) In 1970 waren er, volgens de gegevens van tabel 04.06 van de volkstelling, in West-Vlaanderen 895 tewerkgestelden in de bouwrijverheid geteld onder de categorie 'veranderlijke werkgemeente'.

(2) Voor 1977 zijn er geen gegevens beschikbaar afzonderlijk voor de gemeenten Komen en Moeskroen.

(3) Hierbij kan worden opgemerkt dat in het begin van de jaren zestig een aantal van de tewerkgestelden in de landbouw en ook in handel en diensten in feite als verdoken werklozen waren te aanzien.

(4) De fusies van de gemeenten heeft *statistisch* gezien geleid tot een toename van het **aandeel** van de lange-afstandspendel-arbeiders in het totaal van de woonforenzen.

Tabel 9 Buitenhuiswerkenden, naar de tijdsafstand, West-Vlaanderen, 1961-70-77

	1961	1970	1977	Per 100 beroepsaktieven		
				1961	1970	1977
dagelijks reizenden						
tijdsduur enkel traject						
minder dan 15'	83.449	140.188	171.162	22,0	35,9	41,4
15' à 29'	72.641	84.886	80.204	19,1	21,8	19,4
30' à 44'	33.578	19.649	17.632	8,8	5,0	4,3
45' à 59'	10.847	8.067	7.175	2,9	2,1	1,7
1 u. à 1.29 u.	15.349	6.934	7.015	4,0	1,8	1,7
1.30 u. à 1.59 u.	6.612	3.397	3.486	1,7	0,9	0,8
2 u. en meer	4.088	2.876	2.313	1,1	0,7	0,6
onbekend	275	6.292	—	0,1	1,6	—
Totaal	226.839	272.289	288.987	59,7	69,8	69,9
niet dagelijks reizenden						
Totaal (a)	17.097	16.504	22.545	4,5	4,2	5,5
waarvan met logement in of nabij de						
werkgemeente	14.156	7.822	7.009	3,7	2,0	1,7
werkgemeente veranderlijk	—	7.286	3.922	—	1,9	0,9
werkgemeente onbekend	—	623	—	—	0,1	—
Algemeen totaal	243.936	296.702	315.454	64,2	76,0	76,3
thuiswerkenden	116.100	86.704	81.506	30,5	22,2	19,7
werkzoekenden	14.373	6.742	15.562	3,8	1,7	3,8

(a) Omvat sommige part-time arbeiders, inwonend dienstpersoneel, en dergelijke.

aantal niet dagelijks reizenden zonder logement in of nabij de werkgemeente in de periode 1970-77, namelijk van 8.682 tot circa 15.500, is blijkbaar sterk beïnvloed door de aangroei van het aantal deeltijds werkenden (1).

Interessant is een vergelijking van de huidige situatie met die in de andere Belgische provincies.

Per 100 beroepsaktieven (exclusief dienstplichtigen) in 1977 waren er in West-Vlaanderen 19,7 thuiswerkend ; enkel in de provincie Luxemburg (22,4 %) was dit verhoudingscijfer groter. Globaal is de mobiliteit van de beroepsbevolking, in aantal beschouwd, in West-Vlaanderen lager dan in Vlaanderen en dan in het Rijk. Op te merken valt dat West-Vlaanderen de meest agrarische provincie is van het gehele land.

West-Vlaanderen telt ten aanzien van de beroepsbevolking het hoogste aantal pendelarbeiders die een betrekking hebben op minder dan een half uur van de werkplaats. Per 100 beroepsaktieven in 1977 waren er in West-Vlaanderen 60,8 dagelijks reizenden over een afstand van minder dan een halfuur tegenover 56,3 in Vlaanderen en 55,6 in het Rijk ; ook in de provincies Limburg (59,0) en Antwerpen (58,6) is dit aandeel groot.

Opmerkelijk voor West-Vlaanderen is het verhoudingsgewijze geringe aantal pendelarbeiders binnen een tijdsafstand van een halfuur tot 1 uur, namelijk 6,0 per 100 beroepsaktieven tegenover gemiddeld 12,9 in Vlaanderen en 13,0 in het Rijk. Een gelijkaardige vaststelling geldt grosso-modo voor de tijdsduur van 1 uur à 1.30 uur, met een verhoudingscijfer van 1,7 voor West-Vlaanderen tegenover gemiddeld 3,6 in Vlaanderen en 3,4 in het Rijk. Voor de tijdsafstand van een half uur tot een uur en de tijdsafstand van 1 uur tot anderhalf uur

(1) Het aantal werknemers met een deeltijdse betrekking steeg in West-Vlaanderen van circa 9.200 in 1970 tot 14.200 in 1977.

Tabel 10 Thuiswerkenden en buitenhuiswerkenden per 100 beroepsaktieven, sociaal-ekonomisch onderzoek, april 1977.

Woonplaats	Thuiswerkend	Dagelijks reizend (tijdsduur enkel traject)					met logement in of nabij de werkgemeente
		— 30'	30' à 59'	1 à 1.29 u.	1.30 u. en meer	totaal	
Provincie West-Vlaanderen	19,7	60,8	6,0	1,7	1,4	69,9	1,7
Provincie Oost-Vlaanderen	15,2	53,8	13,1	5,3	1,9	74,1	0,9
Provincie Limburg	12,3	59,0	10,6	2,3	1,3	73,2	1,3
Provincie Antwerpen	11,4	58,6	14,4	2,8	0,7	76,5	0,6
Vlaams Brabant	12,9	48,8	19,7	5,4	1,5	75,4	0,7
Vlaanderen	14,3	56,3	12,9	3,6	1,3	74,1	1,0
Provincie Luxemburg	22,4	49,6	10,4	2,8	2,1	64,9	3,7
Provincie Namen	15,3	51,2	11,7	4,6	2,7	70,2	2,7
Provincie Henegouwen	13,4	56,7	9,9	4,1	2,3	73,0	1,4
Provincie Luik	12,9	57,5	10,9	2,0	1,2	71,6	1,6
Arrondissement Nijvel	12,5	44,1	22,8	5,4	2,2	74,5	1,4
Waals + Duitstalig gebied	14,0	54,7	11,6	3,5	2,0	71,8	1,7
Arrondissement Brussel-hoofdstad	11,2	54,9	17,5	1,9	0,6	74,9	0,6
Het Rijk	13,8	55,6	13,0	3,4	1,5	73,5	1,2

heeft West-Vlaanderen duidelijk het geringst aantal pendelarbeiders in vergelijking met alle andere provincies.

Verhoudingsgewijze minder gunstig is de situatie in West-Vlaanderen voor de lange-afstandspendel van anderhalf uur en meer ; West-Vlaanderen telde in 1977 per 100 beroepsactieven 1,4 personen die dagelijks pendelen over anderhalf uur en meer (enkel traject), dit is minder dan in de provincie Oost-Vlaanderen (1,9) en Vlaams-Brabant (1,5) en dan in alle Waalse provincies behoudens Luik, maar duidelijk meer dan in de provincie Antwerpen (0,7) en het arrondissement Brussel-hoofdstad (0,6) en iets meer dan in Limburg (1,3) en Luik (1,2).

Relatief ongunstig in vergelijking met alle andere Vlaamse provincies is het aantal pendelarbeiders met logement in of nabij de werkgemeente. De pendelarbeiders met logement in of nabij de werkgemeente zijn in het algemeen lange-afstandspendelarbeiders ; van de 7.009 Westvlamingen met een logement in of nabij de werkgemeente in 1977 waren er 4.848 of 69 % werkzaam in niet-aangrenzende arrondissementen of in het buitenland.

Per 100 beroepsactieven woonachtig in West-Vlaanderen in 1977 waren er 1,7 pendelarbeiders met logement in of nabij de werkgemeente, in Limburg 1,3 en in overig Vlaanderen minder dan 1,0 ; in de provincies Luxemburg (3,7) en Namen (2,7) werd het verhoudingscijfer van West-Vlaanderen duidelijk overschreden maar in de provincies Henegouwen en Luik en de arrondissementen Nijvel en Brussel-hoofdstad was het verhoudingscijfer lager dan in West-Vlaanderen.

Onder de pendelarbeiders woonachtig in West-Vlaanderen die in 1977 een logement hadden in of nabij de werkgemeente waren er 1.012 tewerkgesteld in Duitsland, 845 in het arrondissement Brussel-hoofdstad en 1.786 in andere provincies (exclusief Brussel-hoofdstad) in niet-aangrenzende arrondissementen.

De Westvlaamse pendelarbeiders met logement in of nabij de werkgemeente zijn in relatieve termen het meest woonachtig in de arrondissementen Veurne (2,7 per 100 beroepsactieven), Oostende (2,5), Diksmuide (2,4) en Ieper (2,3), zijnde Westhoek in brede zin.

Dagelijks reizende Westvlamingen over een tijdsafstand van 1.30 uur en meer (enkel traject) komen in relatieve termen het meest voor in de arrondissementen Diksmuide (2,3 per 100 beroepsactieven) en Oostende (1,9).

In de Westhoek is er wel degelijk nog een probleem van sociaal-onaanvaardbare pendel die uitstijgt boven het gemiddeld niveau van Vlaanderen en van het Rijk.

Hoewel onder de dagelijks reizenden nog tal van lange-afstandspendelarbeiders worden geteld en het aantal niet dagelijks reizenden met logement in of nabij de werkgemeente nog vrij omvangrijk is, toch is er in West-Vlaanderen in vergelijking met het begin van de jaren zestig een opmerkelijke verbetering ingetreden en dit niettegenstaande de aanzienlijke toename van de werknemersbevolking.

4. Buitenhuiswerkenden, naar het gebruikte vervoermiddel

De verbetering inzake lange-afstandspendel naar tijdsduur werd blijkbaar niet overwegend bepaald door een teruggang van het aantal tewerkgestelden in ver afgelegen provincies (zie § 2), maar werd sterk beïnvloed door de gewijzigde verplaatsingsmogelijkheden.

De fiets of bromfiets als voornaamste vervoermiddel voor de dagelijks reizenden is verdrongen door de personenauto.

In 1961 was de personenauto amper voor 8,0 % van de dagelijks reizenden het voornaamste vervoermiddel ; in 1970 was het aandeel gestegen tot 32,1 % en in 1977 tot 46,4 %. De fiets of bromfiets blijft na de personenauto het voornaamste vervoermiddel voor de Westvlaamse pendelarbeiders ; het aandeel is gedaald van 56,0 % in 1961 tot 37,3 % in 1970 en 29,5 % in 1977.

Het openbaar vervoer neemt de derde plaats in. Het totale aantal gebruikers van trein, bus of tram of personeelsvervoer door de werkgever (1) was in 1977 in absolute cijfers even groot als in 1961, maar het aandeel is gedaald van 19,0 % in 1961 tot 15,1 % in 1977 ; tussen 1961 en 1970 was het aantal gebruikers nog stijgend, maar na 1970 was er een daling.

Het hoge aandeel van de personenauto in 1977 als voornaamste vervoermiddel voor de dagelijks reizende Westvlaamse arbeidskrachten, belet niet dat in alle andere provincies, behoudens Oost-Vlaanderen, het overwicht van de auto in de pendel nog groter is.

Het gebruik van de personenauto als voornaamste vervoermiddel is binnen het Vlaamse gewest het grootst in Limburg (55,7 %) ; in Wallonië wordt het gemiddelde van Vlaanderen nog duidelijk overschreden, met het hoogste percentage in de provincie Luik (61,0 %).

(1) In 1961 werd geen onderscheid gemaakt tussen het openbaar vervoer per bus en het personeelsvervoer door de werkgever.

Tabel 11 Buitenhuiswerkenden, dagelijks reizend naar vast werkadres, naar voornaamste vervoermiddel, West-Vlaanderen, 1961-70-77

				Procentuele verdeling		
	1961	1970	1977	1961	1970	1977
Auto, als bestuurder of als medereiziger	18.107	87.530	134.047	8,0	32,1	46,4
Fiets of bromfiets	126.949	101.646	85.327	56,0	37,3	29,5
Bus of tram of personeelsvervoer door werkgever	25.854	31.126	28.618	11,4	11,4	9,9
Te voet	33.211	27.627	22.916	14,6	10,2	7,9
Trein	17.321	16.089	15.000	7,6	5,9	5,2
Motorfiets of scooter	5.122	3.140	3.103	2,3	1,2	1,1
Onbekend	275	5.131	—	0,1	1,9	—
Totaal	226.839	272.289	289.011	100,0	100,0	100,0

Tabel 12 Buitenhuiswerkenden, naar voornaamste vervoermiddel naar het werk, sociaal-ekonomisch onderzoek, april 1977

Woonplaats	Dagelijks reizenden							Totaal
	Auto als bestuurder of medereiziger	Fiets of bromfiets	Bus, metro, tram	Personeelsvervoer door werkgever	Te voet	Trein	Motorfiets of scooter	
Provincie West-Vlaanderen	46,4	29,5	4,8	5,1	7,9	5,2	1,1	100,0
Provincie Oost-Vlaanderen	44,6	20,7	6,9	5,3	6,8	14,6	1,1	100,0
Provincie Limburg	55,7	16,8	10,2	8,5	5,0	2,6	1,2	100,0
Provincie Antwerpen	50,8	16,8	11,3	5,3	9,3	5,6	0,9	100,0
Vlaams-Brabant	54,5	8,7	11,0	3,3	6,8	14,7	1,0	100,0
Vlaanderen	49,8	18,6	8,9	5,3	7,5	8,9	1,0	100,0
Provincie Luxemburg	54,4	6,7	10,4	6,3	13,2	7,6	1,4	100,0
Provincie Namen	54,4	6,8	7,8	2,0	11,0	15,7	2,3	100,0
Provincie Henegouwen	54,1	8,5	9,5	2,0	11,9	11,8	2,2	100,0
Provincie Luik	61,0	4,1	13,4	2,6	12,8	4,7	1,5	100,0
Arrondissement Nijvel	55,2	4,7	6,7	2,0	9,2	21,0	1,2	100,0
Waals + Duitstalig gebied	56,4	6,4	10,4	2,5	11,9	10,6	1,8	100,0
Arrondissement Brussel-hoofdstad	46,6	1,1	31,3	0,8	16,5	3,2	6,5	100,0
Het Rijk	51,5	12,9	11,9	3,9	9,9	8,7	1,2	100,0

De fiets of bromfiets is in West-Vlaanderen nog voor circa 30 % van de dagelijks reizenden het voornaamste vervoermiddel ; dit aandeel is heel wat groter dan in de andere Vlaamse provincies en opvallend afwijkend van het lage aandeel dat in Wallonië wordt genoteerd.

Het openbaar vervoer komt in West-Vlaanderen in de pendel minder aan bod, wat ongetwijfeld ten dele bepaald wordt door het minder gunstig aanbod terzake ; de ontsluiting per spoor is voor grote delen van de Westhoek voor de pendelarbeiders vrij problematisch.

Het gebruik van de auto in de pendel wordt in heel wat gevallen gekombineerd met het gebruik van het spoor, maar komt alsdusdanig niet tot uiting uit de gegevens van de tellingen, omdat de verwerking gebeurde op basis van het voornaamste vervoermiddel (vervoermiddel waarmee het grootste deel van de afstand wordt afgelegd).

Het gebruik van de auto is ook geen aanduiding van het benutten voor eerder grote afstanden ; van de 77.200 buiten de woongemeente werkende dagelijks reizenden die gebruik maakten van de auto als bestuurder of medereiziger in West-Vlaanderen in 1977 waren er 33.000 of circa 43 % die hierbij binnen een tijdsafstand bleven beneden 15 minuten.

Voor de pendel over een tijdsduur van 1 uur en meer is vooral het spoor het dominerend vervoermiddel. Van de 12.100 buiten de woongemeente tewerkgestelde dagelijks reizenden in West-Vlaanderen in 1977 waren er ongeveer 8.100 of 67 % die per spoor de verplaatsing deden ; op de tweede plaats komt het personeelsvervoer door de werkgever met een aandeel van 14 %, gevolgd door de auto (11 %) en bus en tram (8 %).

De tellingen verstrekken geen inlichtingen over de combinatie afstand in km en gebruikt vervoermiddel (noch over afstand in km en tijdsduur).

Tabel 13 Buitenhuiswerkenden, naar de afstand in km, 31 december 1970.

Woonplaats	Dagelijks reizenden						totaal
	minder dan 10 km	10 à 30 km (a)	30 à 50 km	50 en meer km	onbekend		
Prov. West-Vlaanderen	73,8	17,8	2,7	3,3	2,4		100,0
Prov. Oost-Vlaanderen	61,5	21,4	9,7	5,4	2,0		100,0
Prov. Limburg	57,8	27,7	6,9	5,3	2,3		100,0
Prov. Antwerpen	65,2	25,4	5,5	2,3	1,6		100,0
Vlaams Brabant	50,4	36,2	7,1	4,6	1,7		100,0
Vlaanderen	62,6	25,1	6,4	4,0	1,9		100,0
Prov. Luxemburg	55,6	26,9	7,8	6,0	3,7		100,0
Prov. Namen	58,0	26,9	5,3	7,7	2,1		100,0
Prov. Henegouwen	67,6	19,5	4,7	6,7	1,5		100,0
Prov. Luik	70,3	22,8	3,0	2,3	1,6		100,0
Arrond. Nijvel	42,7	38,7	12,7	4,0	1,9		100,0
Waals + Duitstalig gebied	64,8	23,3	5,0	5,1	1,8		100,0
Arrond. Brussel-hoofdstad	83,4	11,3	0,9	1,1	3,3		100,0
Het Rijk	65,7	22,9	5,3	4,0	2,1		100,0

(a) Werkend in de woongemeente en in de telling aangegeven als pendelend over een afstand van 10 km en meer, werd gerekend bij de afstand 10 à 30 km.

Gegevens over de afstand in km zijn enkel voorhanden uit de volkstelling van 31 december 1970. Van het totale aantal buitenhuiswerkenden woonachtig in West-Vlaanderen die dagelijks de verplaatsing deden, namelijk 272.289, waren er 200.873 of 73,8 % die een betrekking hadden

binnen een afstand van 10 km. In Vlaanderen als geheel was het overeenkomstig aandeel slechts 62,6 %, met als minimum 50,4 % voor Vlaams-Brabant en als maximum na West-Vlaanderen (73,8 %), een aandeel van 65,2 % voor Antwerpen ; in Wallonië was het aandeel 64,8 %, variërend van 55,6 % in Luxemburg tot 70,3 % in de provincie Luik. Het arrondissement Brussel-hoofdstad kwam tot een aandeel van 83,4 %.

Pendel over een afstand van 50 km en meer werd in 1970 in West-Vlaanderen genoteerd voor 3,3 % van de buitenhuiswerkenden die dagelijks de verplaatsing deden, dit is meer dan in de provincies Antwerpen (2,3 %) en Luik (2,3 %) en dan in het arrondissement Brussel-hoofdstad (1,1 %), maar minder dan in de overige provincies.

Besluitend kan er op gewezen worden dat, bij een

verbeterde werkgelegenheidssituatie in West-Vlaanderen, het aantal tewerkgestelden in de eigen provincie aanzienlijk is gestegen, maar dat de uitgaande pendel naar andere provincies niettemin is toegenomen, met het arrondissement Brussel-hoofdstad als een gebied met hoge en nog gestegen eenrichtingspendel, kenmerkend voor de stijgende mobiliteit van de arbeidskrachten is dat een stijgende uitgaande pendel samenging met een toename van de ingaande pendel.

Er is een duidelijke verbetering inzake het aantal arbeidskrachten dat een logement heeft in of nabij de werkgemeente. Tussen 1961 en 1970 was het aantal dagelijks reizenden over een tijdsafstand van 1 uur en meer (enkel traject) sterk dalend ; de gewijzigde mogelijkheden van vervoer blijken hierbij sterk medebepalend te zijn geweest. Niettegenstaande een verbetering inzake lange-afstandspendel blijft de Westhoek nog gekenmerkt door een te omvangrijke sociaal onaanvaardbare pendel.



Foto H. Maertens, Brugge

de damse vaart

Dr. J. Mertens,

Hoofd van de afdeling Brugge-Gent
bij het Rijksarchief

Ir. G. Declercq,

Hoofdingenieur-Direkteur Provinciale
Technische Dienst

D. Sanders,

Redaktiesekretaris

A. Inleiding

Op de Michelin-kaart 1/200.000 nr. 2 staat naast de vaart Brugge-Damme een groene strook gedrukt. Op genoemde kaarten is dit het kenteken voor een

schilderachtig traject. Na de hier volgende uiteenzetting zal — voor wie dit nog niet bekend was — wel duidelijk blijken dat de waterloop Brugge-Damme-Sluis te danken is aan de mens. Het is geen natuur- maar wel een kultuurlandschap, een door de menselijke tussenkomst geschapen landschap. Dat de mens ook op het platteland schoonheid en kunst heeft geschapen, zoals hij het deed in steden met torens, belforten en katedralen, krijgt in onze kultuur vaak te weinig aandacht. Het bevestigt nochtans eens te meer dat monumenten- en landschapszorg twee aspecten zijn van eenzelfde noodzakelijke kultuurpolitiek.

De Damse vaart, bij een gedeelte van de bevolking gekend onder de naam van 'Vaart van Napoleon', is aldus sinds lang een vaste waarde geworden in het Westvlaams landschap. Historisch is het een kultuurlandschap dat in de loop van de eeuwen bij herhaling werd bijgewerkt en dat nu als een van de mooiste landschappen wordt ervaren. In feite betreft het hier zelfs een samenhangend geheel van waardevolle elementen, gekoncentreerd tussen Brugge en Sluis, met de stad Damme als centraal punt.

De 'Inventaris van de landschappen - Provincie West-Vlaanderen' ⁽¹⁾ geeft daaromtrent, onder de naam 'Damme', volgende opsomming:

(1) KESTELOOT E., *Inventaris van de landschappen — Provincie West-Vlaanderen*, 1963, Bestuur van de Stedebouw en de ruimtelijke ordening — Nationale Survey, 96 blz. + buitentekstkaart.



Foto D. Santens

' 1. Landschap gevormd door de beide oevers van het Kanaal Brugge-Sluis met bermen, dijken en bomenrijen. (botanisch, ornithologisch, historisch, toeristisch en landschappelijk belang : aansluitend bij Sint-Kruis, Koolkerke, Oostkerke, Hoeke en Westkapelle).

2. Weidelandschap met populierenrijen ten oosten van het Kanaal, belangrijk overwinteringsgebied van ganzen - onder de bescherming van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten. (ornithologisch en landschappelijk belang).

3. De middeleeuwse stad met smalle straatjes, het stadhuis, hospitaal en monumentale kerk met toren en ruïne (merkwaardige muurflora). (historisch, esthetisch en toeristisch belang).

3a. Witte stenen windmolen op de dijk van het Kanaal, geklasseerd door de Koninklijke Commissie voor Landschappen en Monumenten en omgeving waartoe de voormalige Sint-Kristofferhoeve. (landschappelijk belang).

3b. Overblijfselen van gesloopte stadswallen. (historisch en botanisch belang).

4. Weidelandschap ten westen van het Kanaal, voortzetting van het voornoemde overwinteringsgebied ganzen, onder de bescherming van de Belgische Natuur- en Vogelreservaten. (ornithologisch belang : aansluitend bij Oostkerke).

5. Oevers en bermen van de Leopolds- en Schipdonkafwateringsvaarten. (landschappelijk belang : aansluitend bij Oostkerke en Moerkerke).'

De eigenlijke landschappelijke beschrijving werd in een latere publikatie ' België - Bescherming van natuur en landschappen ' (2) als volgt gegeven : ' Damse vaart : zeer open, laag en vlak polderlandschap afwisselend weiden en akkers met typische overhellende populierenrijen die het landschap een bepaald karakter geven.

Het kanaal Brugge-Damme-Sluis vormt de ruggegraat in het Polderlandschap ten noordoosten van Brugge '.

Van A. Verhulst, ' Het landschap in Vlaanderen in historisch perspectief ' (3) onthouden wij tenslotte nog dat ' de ontginningsgeschiedenis van de Kustvlakte (aantoont) dat het Vlaamse polderlandschap, tenminste langsheen de Noordzee, in hoofdzaak een middeleeuwse schepping is, waarvan het zwaartepunt in de 11e, 12e en 13e eeuw ligt '. Uiteraard zijn er later, om het met A. Verhulst te zeggen, andere ' landschapsfeiten ' geweest van meer recente datum.

Het ligt in de bedoeling van onderhavig artikel, voor wat de Damse Vaart betreft, in een eerste deel de middeleeuwse inbreng alsook de latere ' landschapsfeiten ' naar voor te brengen.

In een tweede deel wordt dan aandacht besteed aan de beschermende maatregelen waarbij de betrokken overheid, in casu het Provinciaal bestuur van West-Vlaanderen, dit waardevol patrimonium in stand houdt en verbetert.

(2) België, *Bescherming van natuur en landschappen*, Ministerie van Openbare Werken, Bestuur van de Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening, (1972), 152 blz.

(3) Antwerpen, *Het landschap in Vlaanderen in historisch perspectief*, De Nederlandse Boekhandel.

B. Het kanaal Brugge-Damme-Sluis tot 1940

Met de relatie, en meer zelfs, met de rechtstreekse verbinding van de stad met de zee, is Brugge vanaf haar ontstaan tot op heden onverbrekkelijk verbonden geweest.

Deze band is dan ook bestendig een van haar hoofdbekommernissen geweest en de dokumentatie die zij hierover in haar archief bewaart, is schier onuitputtelijk (4).

1. Vóór de Duinkerke-II-transgressies.

Volgens de laatste stand van het onderzoek gaat de oorsprong van Brugge tot in de Romeinse tijd terug. Toen zou er te Brugge reeds een versterkt castellum bestaan hebben, waarbij de latere stad met een politieke, bestuurlijke en mogelijk ook religieuze functie aansloot (5). Later, vermoedelijk in de tweede helft van de 9de eeuw, kreeg Brugge nog een internationale handelfunctie bij. De stad lag immers aan het uiteinde van een diepe kreek (6), die ten noorden van Brugge, tussen Blankenberge en Zeebrugge, in de zee uitmondde (7). In de 10de eeuw was deze kreek nochtans verland.

2. Het Zwin ; de kanalen ' Oude Zwin ' en de Reie.

Korte tijd later trad, onder invloed van de Duinkerke-II-A-transgressie in de eerste helft van de 10de eeuw, een plotse tijdelijke verbetering in. De transgressie stuwde het zeewater tot in de omgeving maar niet tot tegen Brugge. Daarom groeven de Bruggelingen een kanaal tot aan de door de zee uitgeschuurde kreek : later kreeg het kanaal de naam van ' Oude Zwin '. Door de Duinkerke-III-B-transgressie ontstond in en na 1134 een nog diepere, bredere en verder in het land dringende geul : het Zwin. Aan het einde ervan werd in 1180 Damme gesticht en het Brugse waterwegennet werd door het graven van een nieuw kanaal, de Reie, omstreeks dezelfde tijd met het Zwin verbonden (8). De stad legde dijken aan op beide oevers en bouwde te Damme een sas dat de vaarweg gescheiden hield van de getijden van het Zwin. Brugge was eigenaar van het kanaal, dijken en sas. Aanvankelijk voldeed de vaart op zee via het kanaal van de (Nieuwe) Reie, de voorloper van de huidige vaart Brugge-Damme.

3. De kanalen Damme-Sluis ; Zoute Vaart en Verse Vaart ; loodsdienst op het Zwin.

Intussen was de zeearm van het Zwin ten noorden van Damme, zelf meer en meer gaan verlanden. In de 14e

(4) Cf. A. Vandewalle, *Beknopte Inventaris van het Stadsarchief van Brugge. I. Oud Archief*. Brugge, 1979, blz. 117, maar ook in vele andere reeksen vindt men inlichtingen hierover.

(5) A. Verhulst, An aspect of the continuity between antiquity and the middle ages : the origin of the Flemish cities between the North Sea and the Scheldt in : *Journal of Medieval History*, 3 (1977), 175-206.

(6) H. Thoen, *De Belgische kustvlakte in de Romeinse tijd*. Brussel, 1978, blz. 103-105.

(7) H. Aneca, Het slopen van het castrum te Oudenburg en de vroegste geschiedenis van Brugge in : *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, 42 (1964) 1303-1304. — M. Gysseling, Een nieuwe etymologie van Brugge in : *Naamkunde*, 3 (1971) 1-4.

(8) M. Ryckaert, Brugse havens in de middeleeuwen in : *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis te Brugge*, 109 (1972). 5-27 — M. Coornaert, Over de hydrografie van Brugge in : *Album Albert Schouteet*. Brugge, 1973, blz. 28. — A. Verhulst, *Het landschap in Vlaanderen* (Antwerpen), 1964.

eeuw konden de zeeschepen Damme nog bereiken, maar rond 1350 was dit reeds moeilijk. Op het einde van de eeuw gingen de schepen niet verder meer dan Sluis ⁽⁹⁾ en moest de kanalisatie van de sectie Damme-Sluis dringend uitgevoerd worden. In 1421 was dit voltooid. ⁽¹⁰⁾ Maar de door de zee gevoede Zoute Vaart verzandde op haar beurt en rond het midden van de 16de eeuw werd parallel met de gekanaliseerde oude Zwinarm (Zoute Vaart) een nieuw kanaal, de Zoete of Verse Vaart gegraven.

Maar ook de Verse Vaart was niet in staat om alle zeeschepen te dragen. Uit de rekeningen van Brugge voor de jaren 1565-1568 blijkt immers dat men te Sluis verder ging met het overladen van Engelse wolschepen. ⁽¹¹⁾ Nog later, in 1605, werd het kanaal door het bouwen van het fort Sint-Donaas afgesloten. In de 18de eeuw was één van de weinige herinneringen aan de vroegere scheepvaart een bootdienst tussen het fort en Brugge ⁽¹²⁾. Toch zou het tracé van beide parallelle vaarten (de Zoute en de Zoete Vaart) bepalend zijn voor het Kanaal dat later door Napoleon zou worden gemaakt.

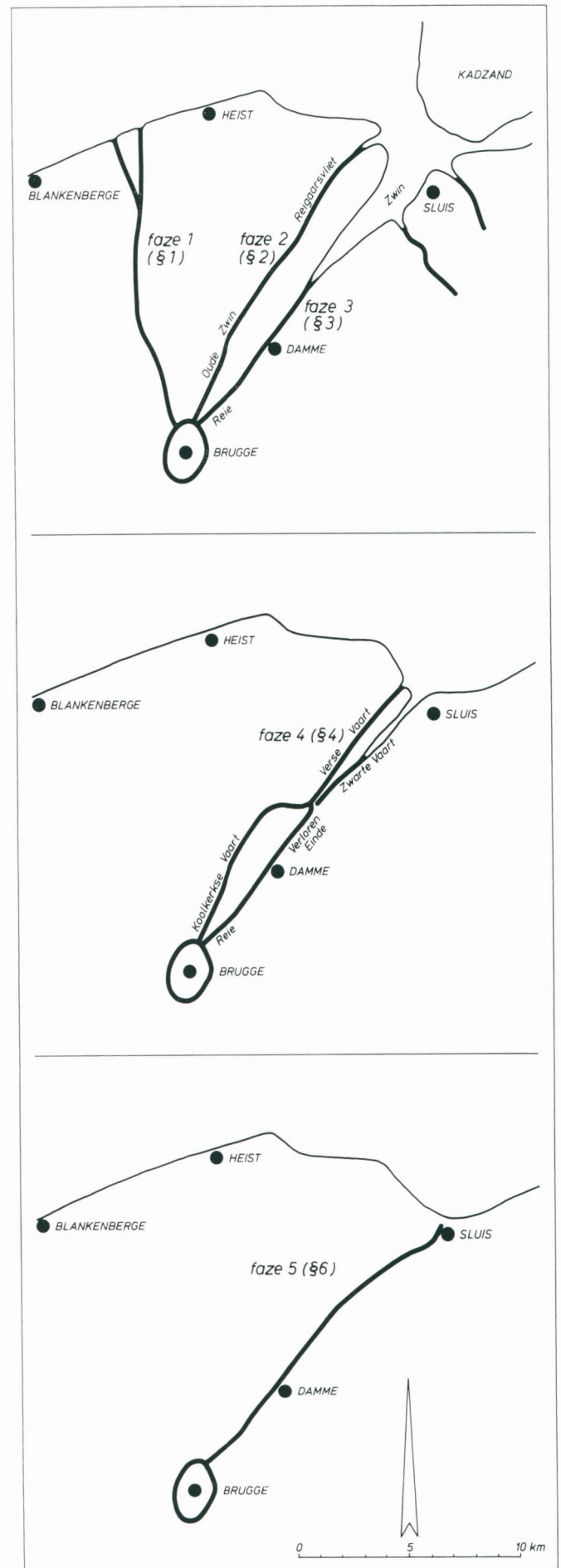
Maar zelfs zeewaarts van de stad Sluis stelde de vaargeul zeer ernstige problemen. Reeds in de 14de eeuw bestond een niet officiële loodsdienst. In de 15de eeuw moest Brugge laten bebakenen en zelf een loodsdienst organiseren ⁽¹³⁾. Ook het graven van het kanaal van Oostburg in het begin van de 16de eeuw is een wanhopige en tevergeefse poging geweest om de vaart in het Zwin te bestendigen ⁽¹⁴⁾. Toch moet gesignaleerd worden dat tussen 1500 en 1570 nog vrij vaak meer dan 50 schepen per jaar het Zwin opvaarden ⁽¹⁵⁾. De unie tussen Brugge en Sluis (1563) zou evenmin een oplossing brengen, ook al omdat Sluis achteraf tot de Verenigde Provinciën zou gaan behoren.

De kaart van Pourbus ⁽¹⁶⁾ toonde ons de verbinding van Brugge naar Sluis over Damme via een tracé dat nagenoeg het huidige kanaal Brugge-Damme-Sluis volgt ⁽¹⁷⁾.

4. De Koolkerkse of Sluise Vaart.

Nochtans werd omstreeks de tijd van de redactie van de kaart van Pourbus ⁽¹⁸⁾ de loop van het kanaal tussen Brugge en Sluis gewijzigd. De Reie — d.i. dus de sectie Brugge-Damme — bezat niet het formaat om zeeschepen te laten passeren. Een nieuw kanaal moest de Reie of

Evolutie van de Brugge – zee – verbindingen



⁽⁹⁾ A. De Smet, *Historie du Zwin* in : *Album Antoine De Smet*, Brussel, 1974, blz. 62.

⁽¹⁰⁾ L. Gilliodts - Van Severen, *Damme*, Brussel, 1885, blz. 1 in : *Atlas des villes de la Belgique au XVIe siècle. Plans du géographe Jacques de Deventer*. Brussel, 1884-1924.

⁽¹¹⁾ M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*. Knokke-Tielt, 1974, blz. 83.

⁽¹²⁾ A. De Smet, *Histoire du Zwin* in : *Album Antoine De Smet*, blz. 71.

⁽¹³⁾ M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*, blz. 57 en R. Degryse, Brugge en de organisatie van het loodwezen op het Zwin in : *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis 'Société d'Emulation' te Brugge*, 112 (1975) 60-129.

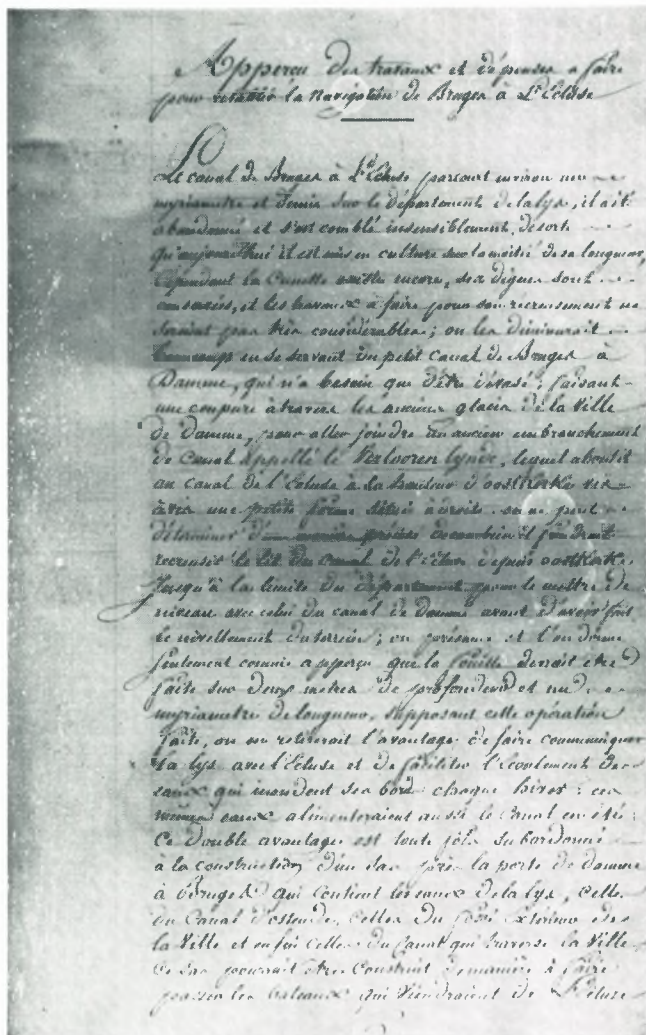
⁽¹⁴⁾ M. Gottschalk, *Historische geografie van Westelijk Zeeuws-Vlaanderen II. Van het begin der 15e eeuw tot de inundaties tijdens de tachtigjarige oorlog*. Assen, 1958, blz. 125-136.

⁽¹⁵⁾ M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*, blz. 85-86.

⁽¹⁶⁾ A. De Smet, A note on the cartographic work of Pierre Pourbus, painter of Bruges in : *Album Antoine De Smet*, Brussel, 1974, blz. 143-148.

⁽¹⁷⁾ Zie een kopie (1756) naar de kopie van Pieter Claeysens (1600-1601); Rijksarchief Brugge, Kaarten en Plannen, 234.

⁽¹⁸⁾ De kaart was beëindigd in 1571 (zie noot 19).



Apperçu (sic) des travaux et dépenses à faire pour rétablir la navigation de Bruges à l'Ecluse.

Le canal de Bruges à l'Ecluse parcourt environ un myriamètre et demi sur le département de la Lys ; il a été abandonné et s'est comblé insensiblement, de sorte qu'aujourd'hui il est mis en culture sur la moitié de sa longueur. Cependant la cuvette existe encore, ses digues sont conservées, et les travaux à faire pour son recreusement ne se seraient pas très considérables ; on les diminuerait beaucoup en se servant du petit canal de Bruges à Damme, qui n'a besoin que d'être élargi, faisant une coupure à travers les anciens glacia de la ville de Damme, pour aller jusqu'à son ancien embranchement du Canal appelé le Verlooren Eynde, lequel aboutit au canal de l'Ecluse à la hauteur d'Oostkerke, avec une petite ferme dédiée à servir de point de repère de la limite du département de la Lys. Depuis Oostkerke jusqu'à la limite du département, par le canal de niveau avec celui du canal de Damme avant d'arriver à son embranchement d'aujourd'hui, on pourrait et l'on doit seulement avoir à apposer que la somme devrait être faite des deux sections de profondeur et de largeur de longueur, supposant cette opération faite, on se réserverait l'avantage de faire communiquer la Lys avec l'Ecluse et de faciliter l'écoulement des eaux qui inondent les bords chaque hiver ; ce double avantage est tout fait du bord de la construction d'un canal par la porte de Damme à Bruges et qui contient les eaux de la Lys, celle du Canal d'estuaire, celle du petit estuaire de la ville et enfin celle du canal qui traverse la ville. Ce canal pourrait être construit en maçonnerie à faire passer les bateaux qui viendraient de l'Ecluse.

PREFECTURE DE LA LYS.

CANAL DE BRUGES A L'ESCAUT.

Construction des Baraques destinées au campement des Bataillons de Prisonniers de guerre espagnols employés aux travaux du Canal de Bruges à l'Ecluse.

LE Préfet du Département de la Lys, fait savoir qu'il sera procédé à l'Hôtel de la Préfecture le 6 Juin prochain, à l'heure de midi, à l'adjudication au rabais par voie de soumission cachetée, de la construction des Baraques destinées au campement des Prisonniers de guerre, employés aux travaux de la première section du Canal de Bruges à l'Ecluse, le tout conformément au projet approuvé par M. le Conseiller d'Etat, Directeur général des Ponts et Chaussées.

Le montant du détail estimatif est de 12,000 francs, y compris une somme à valoir de 241 francs 9 centimes.

Il sera donné communication des plans et du cahier des charges de cette entreprise au Bureau des travaux publics de la Préfecture, ainsi qu'à celui de l'Ingénieur en chef, tous les jours de travail depuis une heure de relevée jusqu'à quatre.

Les soumissions seront reçues jusqu'à et compris le 5 Juin.

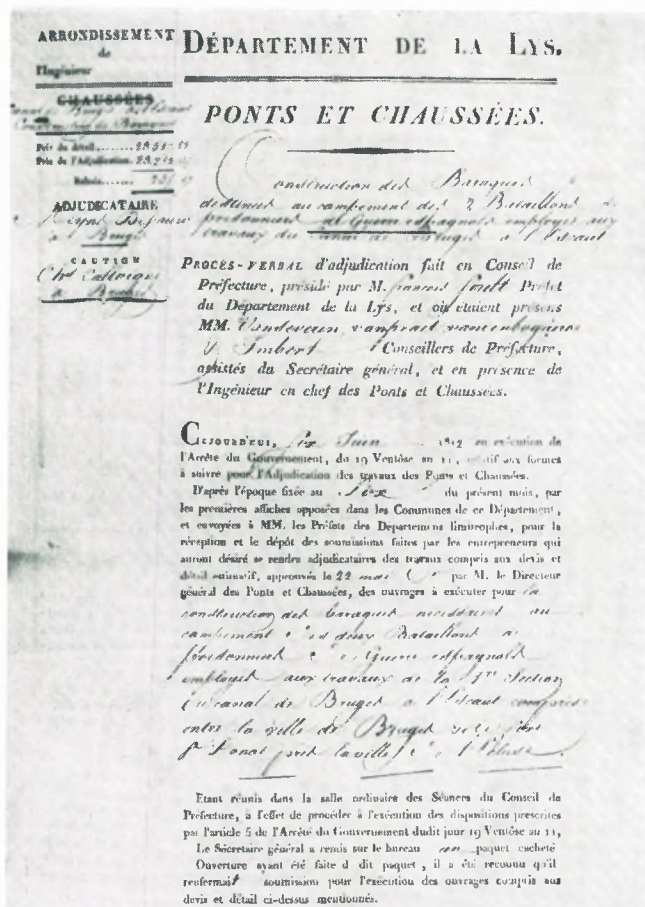
Le lendemain 6 le Préfet en fera l'examen en Conseil de Préfecture en présence de M. l'Ingénieur en chef.

Toute soumission qui n'offrirait point un rabais déterminé de un, deux, trois, etc., pour cent, sur les prix du détail estimatif, ne sera point admise.

Bruges, le 26 Mai 1812.

Le Préfet de la Lys, F. SOULT.

A BRUGES, chez G. DE BESSIERE-MARLIER, Imprimeur de la Préfecture du Département de la LYS.



Damse Vaart vervangen. Brugge nam hiervoor de bedding van bestaande kanaaltjes : het Oud Zwin werd via Koolkerke gevolgd tot een plaats geheten Peerbome. Hier zwenkte men in oostelijke richting (via Monnikerede) af tot een plaats geheten Lembeke (het latere Cabaret Bekaf) om er uit te monden in de bestaande vaart van Damme naar Sluis, de Verse Vaart ⁽¹⁹⁾. Aldus werd de moeilijke doortocht te Damme vermeden. De nieuwe waterweg kreeg de naam Koolkerkse of Sluise Vaart. De loop ervan is gemakkelijk te volgen op de kaart van P. Pourbus en van Ferraris ⁽²⁰⁾. Blijkens de Memorie van toelichting bij de Ferrariskaart zijn de kanalen van Brugge naar Sluis en van Brugge naar Damme ongeveer 17 à 18 toisen (1 toise = 1,95 m.) breed en 7 à 8 voet (1 pied = 34,5 cm.) diep. Het stuk van de sectie Damme-Sluis, gelegen tussen Damme en Lembeke, werd vanaf dat ogenblik niet meer gebruikt. Het werd het 'Verloren Eynde' of het 'Verloren Rek' genoemd. In de 18e eeuw was het nagenoeg helemaal toegegreid ⁽²¹⁾.

5. De verbinding Brugge-Oostende-Nieuwpoort-Duinkerke.

Sedert in 1604, het stadje Sluis in handen van de Verenigde Provinciën was gevallen, was het belang van de verbinding tussen Brugge en Sluis onbelangrijk geworden.

In 1648 werd het Zwin door het verdrag van Münster zelfs uitdrukkelijk voor de in- en uitvoer gesloten. Het gevolg hiervan was dat de verbinding van Brugge met de Noordzeekust van de Zuidelijke Nederlanden belangrijk werd. In 1622-1624 werd de Ieperbeek tussen Brugge en Plassendale verdiept zodat de verbinding met Oostende tot stand kwam. In 1638 werd dit kanaal verlengd tot Nieuwpoort en in 1640 tot Duinkerke ⁽²²⁾. Oorspronkelijk was het kanaal naar Oostende onbevaarbaar voor om het even welk zeeschip. In 1664-65 kwam hierin verandering door het bouwen van het sas van Slijkens te Bredene en van de handelskom te Brugge ⁽²³⁾.

6. Het projekt Brugge-Damme-Sluis-Breskens.

Beide kanaalsystemen speelden een rol als onderdeel van een groots opgezet project uit de Franse tijd. Men wilde Duinkerke met Antwerpen verbinden via bestaande kanalen en waterlopen. De verbinding zou gaan over Nieuwpoort - Passendale - Brugge - Damme - Sluis en Breskens.

Hierbij hebben militaire overwegingen de doorslag gegeven. Napoleon wilde immers Antwerpen uitbouwen als marinebasis met het oog op een mogelijke expeditie tegen Engeland. Om een mogelijke aanval van de Britten

zo goed mogelijk te kunnen opvangen moest de Scheldemonding doeltreffend met het achterland verbonden worden. Het plan voor de vaart van Brugge naar de Schelde en van een kanaal van Gent naar Breskens moet essentieel in dat licht worden gezien. Te Breskens zouden beide kanalen in één havenkom uitmonden. In 1811 werd het bevel gegeven om met het kanaal tussen Brugge en Sluis over Damme aan te vangen.

In een raming van de onkosten werd de sectie Damme-Sluis beschreven als volledig in onbruik zodat het over wel de halve lengte in kultuur gebracht was. Toch bestonden de bedding en de dijken nog. Het kanaaltje tussen Brugge en Damme (de Reie) moest slechts uitgebaggerd worden ; dit deel zou men, dwars door de vestingen van Damme verbinden met het Verloren Eynde dat ter hoogte van Oostkerke uitmondt in het pand Damme-Sluis ⁽²⁴⁾. Het werk werd hoofdzakelijk verricht door Spaanse krijgsgevangenen ⁽²⁵⁾. Bij de val van Napoleon was het kanaal tot in Hoeke gerealiseerd.

Luidens een aanvullende mededeling terzake van de provinciale diensten gebeurde het herdelfen eerst door werklieden van ter plaatse. Deze kwamen in opstand toen ze vreesden hun werk te verliezen bij het tewerkstellen van krijgsgevangenen. Het konflikt werd opgelost door een loonsverhoging en een grotere werving van plaatselijke arbeiders ; aanplakbrieven daartoe werden uitgehangen tot in Noord-Frankrijk, Kortrijk en een gedeelte van Oost-Vlaanderen.

Onder de regering van Willem I werden de werken voortgezet en voltooid. In 1818 kon de vaart van Brugge naar Sluis voor de schepen worden opengesteld.

In 1829 werd het oude plan van Napoleon heropgenomen, niet zozeer om militaire redenen of omwille van het handelsverkeer dan wel om de afwatering van de polderstreek te bevorderen, maar in 1830 stelde de Belgische Omwenteling definitief een einde aan de verbinding te water van Breskens met zijn Belgische hinterland ⁽²⁶⁾. De verbinding tussen Brugge en de zee, via Damme en Sluis kwam niet opnieuw tot stand.

7. Het Leopoldkanaal en het Schipdonkkanaal.

Tijdens het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (1815-30) waren, zoals boven vermeld, stemmen opgegaan om de afwatering van de Vlaamse Scheldepolders ten westen van Gent via een kanaal te verbeteren. De Belgische regering hernam deze idee mede omdat Nederland, kort na de gebeurtenis van 1830, met moeite afvloeiing van afvoerwater uit België over het Nederlandse gebied toeliet ⁽²⁷⁾. Op 26 juni 1842 werd de wet houdende de aanleg van een afwateringskanaal van Zelzate naar Heist, het latere Leopoldkanaal, met grote meerderheid aangenomen ⁽²⁸⁾. In 1843 was het kanaal uitgevoerd. Het

⁽¹⁹⁾ Rijksarchief Brugge Vrije, registers, nr. 23 f° 184 r° - 186 v°. - M. Coornaert, *Knokke en het Zwin*, blz. 83. — M. Gottschalk, *Historische geografie van Westelijk-Zeeuws-Vlaanderen*, II, blz. 186.

⁽²⁰⁾ *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens* vol. 3, Brussel, Pro Civitate, 1966, bladen 14 M 3 (2) (4), 24 C 3 (1), 23 B 3 (3) (4).

⁽²¹⁾ *Mémoires historiques, chronologiques et économiques sur les 18 feuilles NO. 3 de la Carte de Cabinet des Pays-Bas Autrichiens*, dl. 3, Brussel, Pro Civitate, 1966, blz. 24. Op blz. 11 worden licht afwijkende afmetingen gegeven voor de breedte (18 tot 20 toisen) en de diepte (10 voet, met 7 tot 8 voet water) van het kanaal Brugge-Sluis.

⁽²²⁾ J.A. Van Houtte, *Bruges. Essai d'histoire urbaine*. Brussel, 1967, blz. 107.

⁽²³⁾ J. Merechalen J. Denduyver, *Havencomplex Brugge-Zeebrugge*. Brugge, 1964, blz. 13.

⁽²⁴⁾ Rijksarchief Brugge, Franse Hoofdbesturen in West-Vlaanderen, nr. 2377.

⁽²⁵⁾ Rijksarchief Brugge, Franse Hoofdbesturen in West-Vlaanderen, nr. 2378.

⁽²⁶⁾ H. Coppejans - De Smedt, De verbinding van Breskens met Brugge en Gent in de Franse Tijd in : *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 11 (1956) 69-76.

⁽²⁷⁾ M. Coornaert, Het land achter de Evendijk in : *Rond de Poldertoren* 5 (1963) 147.

⁽²⁸⁾ *Mémorial administratif de la Province de la Flandre occidentale — Memorial administratif der Provincie West-Vlaanderen, 1842*, Brugge, 1842, blz. 708-709 en Ibedem, 1856, blz. 1148.

voert het oppervlaktewater af van een gebied van meer dan 35.000 ha, waarvan meer dan 30.000 ha in West-Vlaanderen ⁽²⁹⁾. De wet van 18 juni 1846 bepaalde het aanleggen van een afleidingskanaal van de Leie tussen Deinze en Heist (kanaal van Schipdonk). Het is een waterweg die vanaf Deinze tot Balgerhoeke (Maldegem) bevaarbaar is, maar vooral dient om het sterk bevuilde bovenwater — vandaar de naam vuile vaart of stinker — van de Leie vanaf Deinze rechtstreeks naar zee af te voeren. Dit kanaal voert rechtstreeks geen water uit West-Vlaanderen af.

Van Strobrug, even ten noorden van Maldegem, tot Heist lopen het Leopoldkanaal en het kanaal van Schipdonk parallel en kruisen het kanaal Brugge-Sluis even ten noorden van Damme. Tot in de tweede wereldoorlog werden beide kanalen in sifons onder de vaart Brugge-Sluis geleid.

C. De bescherming van de vaart Brugge-Sluis

De laatste tientallen jaren kende de Damse Vaart slechts enkele belangrijke ingrepen.

De hoger geciteerde sifons werden bij het oorlogsgebeuren in 1940 vernietigd. Franse troepen lieten bij hun terugtocht in mei 1940 zowel de sifons te Oostkerke als de afwateringssluizen te Heist springen. Door de gesprongen sifons liep de Damse vaart in beide richtingen leeg.

⁽²⁹⁾ J. Ameryckx en G. T'Jonck, *De waterzieke landbouwgronden in West-Vlaanderen*. Brugge, 1957, blz. 119.

Nog in het eerste oorlogsjaar werd er aan beide open zijden een voorlopige dam aangebracht, waardoor de vaart in twee sukken werd gesneden. De watertoevoer gebeurde vanaf de Dampoort te Brugge. Onder het Schipdonk- en het Leopoldkanaal door werd een 60 cm-diameter leiding geplaatst, die de waterbevoorrading tot Sluis mogelijk maakte. Deze dammen werden later verder aangepast en verstevigd ; er werd besloten geen sifons meer te bouwen.

Na de oorlog werden de beide delen van de Damse vaart verbonden met een noodbruggensysteem ; gedurende de oorlog werd deze verbinding gemaakt bij middel van een overzetdienst.

In 1978 werd door het provinciebestuur van West-Vlaanderen een vijzel gebouwd bij het begin van de sectie Leopoldkanaal-Sluis, waardoor de waterbevoorrading vanuit het Leopoldkanaal verzekerd kan worden.

Nog in 1978 werd, op aanvraag van het Provinciaal Bestuur, door het Ministerie van Openbare Werken een definitieve dam gebouwd bij het begin van de Damse vaart, op 450 m van de Dampoort.

Voor de toekomst wordt nog slechts één grote ingreep voorzien. Wanneer de verbreding van het Schipdonkkanaal zou worden gerealiseerd ten einde te komen tot het 'Noorderkanaal' ⁽³⁰⁾, dan zou dit ook een zekere ingreep betekenen in de plaatselijke toestand van de Damse vaart.

⁽³⁰⁾ Zie : Symarindus, *De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering — Een technisch-ekonomische evaluatie* WES, Brugge, 1977.

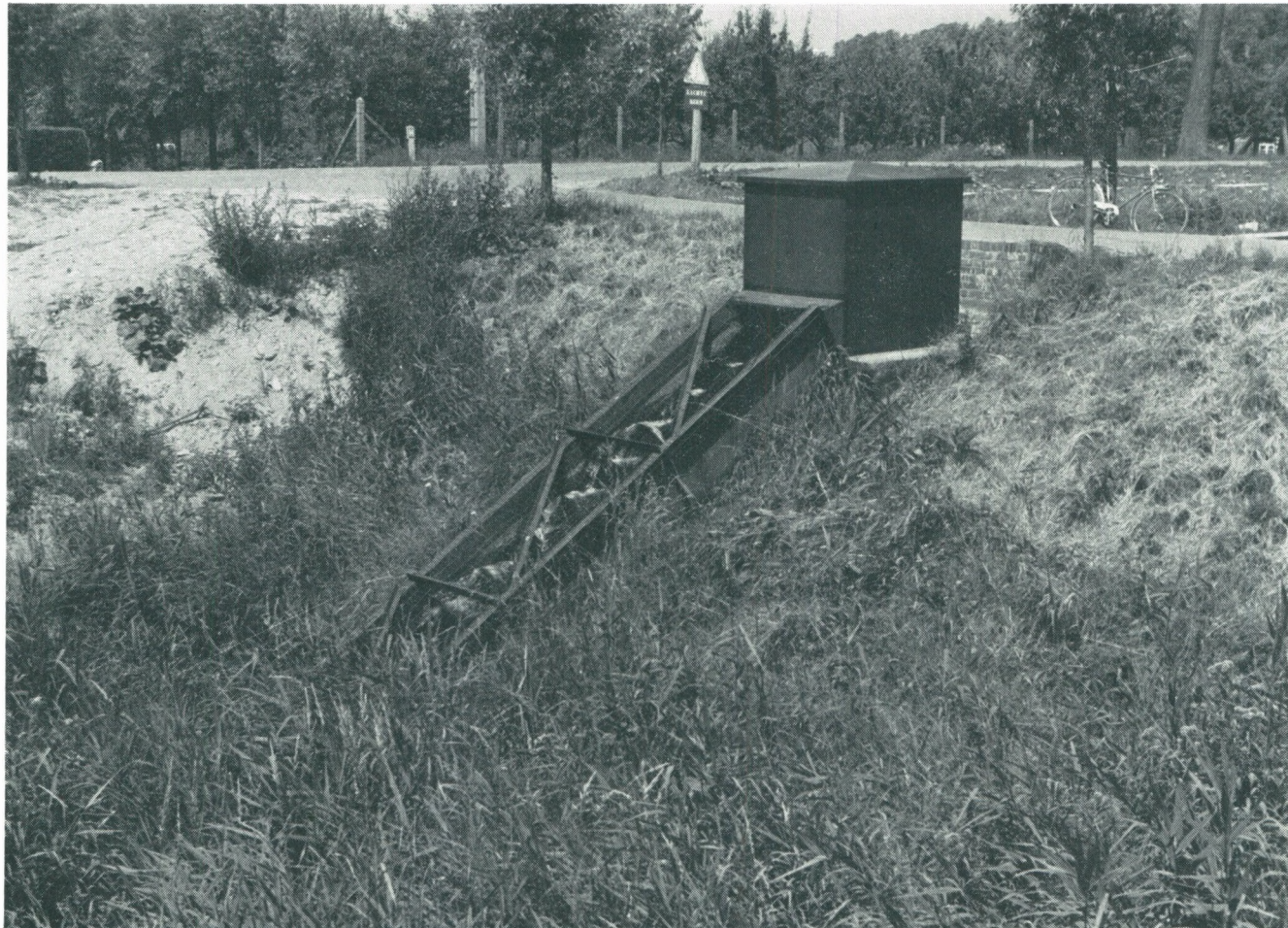


Foto D. Santens

Aan de waterspiegel zou het Schipdonkkanaal een breedte krijgen van circa 120 m. De zuidelijke oever van dit Noorderkanaal zou dan opnieuw aangekleed dienen te worden. Uiteraard heeft deze ingreep in haar geheel weinig invloed op de Damse vaart zelf en haar landschappelijk beeld.

Terugkerend bij beschermings- en verbeteringswerken die de laatste jaren inzake de Damse vaart reeds werden gedaan en die voor de volgende jaren verder gezet zullen worden, zijn er vier belangrijke deelaspecten te onderscheiden: het (bij herhaling in de publieke opinie gebrachte) bomenbeschermingsplan, de waterbeheersing (kwantitatief en kwalitief), de oeververbetering en de toeristische uitbouw.

1. Het bomenbestand

De bomenrijen weerszijden de vaart tekenen, zoals in de inleiding aangeduid, het karakteristieke beeld van de Damse vaart. Bij herhaling heeft het provinciaal bestuur erop gewezen, hoe het ertoe verplicht werd deze bomen te laten kappen, er tevens bijvoegend dat er onverwijld en systematisch werd overgegaan tot nieuwe aanplantingen.

De bestaande populieren werden in hoofdzaak geplant in 1920 en 1928. De fysische kaprijpheid van deze bomen is ongeveer 50 jaar. Wil men geen overrijpe bomen op stam hebben die een gevaar kunnen betekenen voor de weggebruikers en de aangelanden, dan moeten ze op deze leeftijd geveld worden. Bij een inventarisatie van het

huidig bomenbestand in 1977 telde men ongeveer 1.400 bomen, geplant in 1920 en 855 in 1928. Het grootste gedeelte bomen vertoonde necrosen op de stam en moest normalerwijze reeds verwijderd geweest zijn.

In een recent verleden werden, bij ziekte of ouderdom, hier en daar bomen vervangen. Deze methode bleek erg nefast te zijn voor het uitzicht, terwijl de meeste nieuwe aanplantingen niet tot optimale ontwikkeling kwamen onder de overweldigende andere bomen, bij gebrek aan licht.

Daarom werd de laatste jaren beslist een meer verantwoorde oplossing na te streven door het saneren van boomgroepen in plaats van te werken boom per boom.

In 1977 werd, in samenwerking met de Dienst Groenplan van het Ministerie van Openbare Werken, beslist een programma en een verantwoord kap-plan op te stellen en uit te voeren.

Volgens een op 25 augustus 1977 goedgekeurd plan wilde de Bestendige Deputatie overgaan tot volgende kappingen (geraamde hoeveelheid per strekkende km): in 1977-78: 727 stuks (635 in rijen en 92 individueel) (1ste faze) en in 1978-79: 170 stuks (2de faze).

In feite werden in 1977-78 504 stuks gekapt, waarna de werken werden stilgelegd. In 1978-79 werden de 147 overblijvende bomen uit de 1ste faze geveld (65 in rijen en 82 individueel) en 118 bomen uit de 2de faze, op het grondgebied van de stad Damme. Blijven nog te vellen in 1978-79: 52 bomen uit de 2de faze op het grondgebied van de stad Brugge.



Foto D. Santens

De herplanting gebeurt met een nieuwe variëteit die meer ziekteresistent is en die zich leent tot een typische opgroei : de *Populus X euramericana 'Unal II'*.

In een eerste faze werden reeds $413 + 55 = 468$ bomen herplant begin 1979 ; in hetzelfde jaar werden nog eens 110 nieuwe bomen (2de faze) geplant. Er zijn thans in de 2de faze nog 50 nieuwe bomen te planten.

2. De kwaliteit van het water

De Damse Vaart wordt in grote mate gebruikt voor de bevoeiing van de omliggende polders.

Vóór de afdamming te Brugge werd de vaart evenwel gevoed met water van soms bedenkelijke kwaliteit uit de Gentse vaart ; nu gebeurt dit langs de hoger geciteerde vijzel die het water uit het Leopoldkanaal overhevelt. Dit laagliggend Leopoldkanaal wordt onder meer gevoed met overtollig water van de aanpalende polders en landerijen.

De bevoeiing van diezelfde polders vanuit de Damse vaart werd mogelijk gemaakt door de bouw in 1976, door de Provincie, van 11 watertappingen : 5 langs de westelijke oever (Zwinpolder) en 6 langs de oostelijke oever (Damse polder).

Vanaf juni tot en met oktober gebeurt de bevoeiing van de polders vanuit de Damse vaart.

De kwaliteit van het water dient bestendig beschermd te worden. Zo wordt het onzuiver water van de Zuidervaart opzij van de Damse vaart gedurende de zomer in het Schipdonkkanaal gepompt ; gedurende de andere perioden

wordt het naar het Leopoldkanaal gevoerd ; in Oost-Vlaanderen wordt erop gelet geen zout water uit de Nederlandse Kreeken in het Leopoldkanaal toe te laten.

Naast de mogelijkheid tot bevoeiing van de polders heeft de zorg voor de kwaliteit nog een ander zeer belangrijk gevolg voor de bevolking : de Damse vaart is op haar volledige lengte uitgegroeid tot een goed-geziene rekreatiemogelijkheid voor lijnvissers.

3. De oeerversterkingen

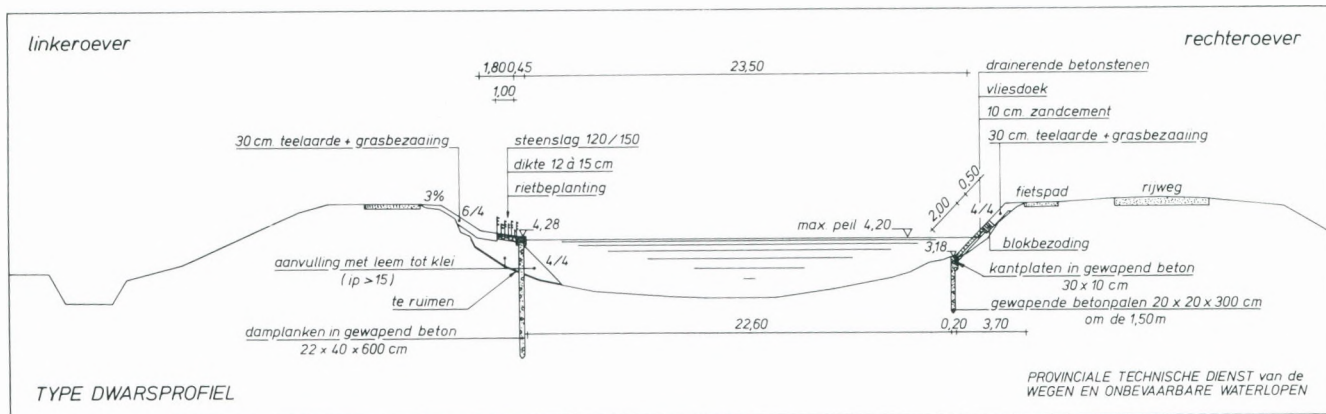
Reeds enkele jaren werd vastgesteld dat de oevers van de Damse vaart op grote afstanden begonnen in te storten ; er ontstonden afschuivingen en de natuurlijke vegetatie verdween geleidelijk. De linkeroever vooral is waterdoorlatend, waardoor het gevaar voor dijkdoorbraak niet denkbeeldig is ; dit mede door de activiteit van de muskusratten.

Bij de oeerversterking diende men met een speciaal aspekt rekening te houden ; er komen immers twee soorten dijken voor. De onder Napoleon gegraven oevers hebben een steile helling, met als gevolg een gemakkelijke afbrokkeling ; het gedeelte van Hoeke tot Sluis, gegraven tijdens het Hollands regime, heeft een zachte helling die gemakkelijker standhoudt en die gesierd is met een rijke plantengroei.

In een eerste faze van de geplande werken, werden in 1978-79 de oevers tussen de Sifon en Oostkerkebrug versterkt ; de totale uitgave bedroeg 19 miljoen fr.



Foto D. Santens



Daarbij werd de linkeroever ontworpen als recreatie-oever voor hengelaars. Het bestaande steile en gevaarlijke talud werd vervangen door een zacht talud. Onder het normaal waterpeil werden damplanken aangebracht die de polders moeten beveiligen tegen waterdoordracht en dijkdoorbraken. De oever wordt beplant met een 1 meter-brede rietgordel.

De rest van het talud wordt voorzien van gras. Vóór de damplanken komt een aanvulling om natuurlijke vegetatie mogelijk te maken, die mettertijd zal overgroeien.

De rechteroever is een recreatieve weg voor fietsers en auto's. Hier werd gewerkt met een betonnen betuining onder het waterpeil en een overbekleding in drainerende betonstenen, waardoor plantengroei mogelijk is. Daarenboven komt er graszodenwerk en een grasbezaaiing op het overblijvend gedeelte tot tegen het fietspad.

In de loop van 1979 zullen de oeeverversterkingswerken aan de rechteroever tussen Dammebrug en de Sifon aanvangen (lengte 1.700 m). Deze oeeverversterking wordt volgens hetzelfde type uitgevoerd als de rechteroever tussen de Sifon en Oostkerkebrug. Hiervoor werd reeds op 28 augustus 1979 een aanbesteding uitgeschreven. Deze werken zullen nagenoeg 9.500.00 fr bedragen. In de begroting 1980 werden de nodige kredieten voorgesteld voor de linkeroever tussen Dammebrug en de Sifon (raming 50 miljoen fr). Tenslotte zullen ter hoogte van de molen van Damme op de linkeroever eveneens over $\pm$ 500 m oeeverversterkingen uitgevoerd moeten worden omwille van de toenemende verzwakking en waterdoordracht van de dijk.

4. Toeristische uitbouw

Op het vlak van de verdere uitbouw van het domein als toeristisch oord dient nog vermeld dat in 1976-77 de wegen langs de vaart een bijzondere onderhoudsbeurt kregen; bij deze gelegenheid werden ook een deel van de wegen vernieuwd. Zo werden o.m. langs de weg op de rechteroever volgende werken uitgevoerd:

- tussen de Sifon (kmp. 6,700) en Oostkerkebrug (kmp. 7,500) werd een steenslagverbreding aangebracht naast het bestaande KWS-wegdek;
- tussen Oostkerkebrug (kmp. 7,500) en Hoekebrug (kmp. 10,650) werd een nieuwe 3,10 m brede KWS-sleetlaag geplaatst en werd eveneens een steenslagverbreding aangebracht.

Op de linkeroever werden soortgelijke werken gerealiseerd, zo o.m. werd tussen Hoekebrug en grens met Nederland (kmp. 13,600) een 3,40 m brede KWS-sleetlaag geplaatst, terwijl in het vak tussen kmp. 1,- en kmp. 8,820

besproeiingswerken werden uitgevoerd op de bestaande KWS-verharding.

Deze werken, aanbesteed op 16.9.76, werden uitgevoerd in 1976-77, en kostten 4.465.002,- fr.

Anderzijds werd ook nog ter hoogte van Hoekebrug (rechtkant) een kleine parkeerplaats aangelegd met een bijpassende ingewerkte beplanting. Dit gebeurde in het begin van 1977 in het kader van de gewone onderhoudswerken van het dienstjaar 1976.

Het fietspad langs de rechterkant van de vaart is in slechte toestand en moet onverwijld worden hersteld en vernieuwd. Hiertoe zijn in de begroting 1980 de nodige kredieten opgenomen, en zal de vernieuwing van het fietspad kunnen gerealiseerd worden in de loop van hetzelfde jaar. De raming hiervoor bedraagt nagenoeg 8.000.000,- fr.



PARK HOTEL RESTAURANT

F. GAELENS - VAN VYVE

176 Elizabetlaan

8390 KNOCKE-HEIST

Tel. (050) 60 09 01

Aanbevolen voor gastronomische week-ends,
zakendiners en banketten.

Vergaderzaal voor Seminaries.

12 kamers met alle comfort.

Open gans het jaar.

buitenshuiswerkenden (incl. in eigen gemeente) per gemeente (nieuwe grenzen), 1961-70

	1961						1970					
	Dagelijks reizenden in tijds- afstand (enkel traject)					n.d.r. (b)	Dagelijks reizenden naar tijdsafstand (enkel traject)					n.d.r. (b)
	Totaal (a)	0 - 29'	30' - 59'	1u. - 1u.29'	1u. 30' - 2u. en +	met loge- ment	Totaal (a)	0 - 29'	30' - 59'	1u. - 1u.29'	1u. 30' - 2u. en +	met loge- ment
Arrondissement Brugge												
Beernem	2.390	972	734	273	215	179	3.146	2.177	624	176	129	84
Blankenberge	2.816	1.828	529	120	124	166	3.298	2.725	315	74	104	99
Brugge	26.963	18.355	3.889	1.456	1.353	1.371	32.669	27.092	2.599	1.107	960	780
Damme	1.629	664	702	101	60	89	1.933	1.426	404	39	47	52
Jabbeke	1.816	737	659	181	73	145	2.149	1.565	427	70	38	52
Knokke-Heist	4.907	3.561	694	185	143	260	5.772	4.706	558	122	168	306
Oostkamp	3.198	1.703	898	205	164	199	4.243	3.487	445	106	113	96
Torhout	3.065	1.550	783	302	146	268	3.989	3.043	604	167	151	79
Zedelgem	3.442	2.104	774	229	121	189	4.407	3.862	323	96	52	94
Zuienkerke	392	145	169	20	12	41	395	320	44	14	3	16
Totaal arrondissement	50.618	31.619	9.831	3.072	2.411	2.907	62.001	50.403	6.343	1.971	1.765	1.658
Arrondissement Diksmuide												
Diksmuide	2.735	1.118	547	343	203	495	3.195	2.070	696	166	128	256
Houthulst	1.075	377	264	115	43	269	1.436	912	298	117	89	106
Koekelare	1.339	347	416	250	54	264	1.794	829	502	159	205	88
Kortemark	2.484	1.144	511	259	187	369	2.884	1.931	557	137	112	103
Lo	405	160	72	31	36	103	398	293	58	26	12	59
Totaal arrondissement	8.038	3.146	1.810	998	523	1.500	9.707	6.035	2.111	605	546	612
Arrondissement Ieper												
Heuvelland	1.652	591	545	173	181	150	1.577	1.163	271	50	38	100
Ieper	7.301	4.481	776	794	652	480	8.214	6.528	850	380	277	267
Langemark-Poelkapelle	1.306	466	212	132	333	153	1.525	1.012	327	88	57	71
Mesen	282	109	108	27	16	21	258	189	55	6	3	20
Poperinge	3.997	2.006	541	304	683	408	4.189	3.278	422	257	161	220
Vleteren	669	227	160	16	170	92	673	482	99	45	35	31
Wervik	5.647	3.077	1.587	567	187	186	5.544	4.092	948	149	91	138
Zonnebeke	2.671	636	528	980	309	201	2.465	1.459	657	238	64	83
Totaal arrondissement	23.525	11.593	4.457	2.993	2.531	1.691	24.445	18.203	3.629	1.213	726	930

(a) Totaal : incl. onbekenden
(b) n.d.r. : niet dagelijks reizenden
Bron : Volkstelling

Arrondissement Kortrijk												
Anzegem	3.260	2.369	598	139	60	74	3.613	3.187	246	74	30	44
Avelgem	2.523	1.552	587	194	89	60	2.590	2.124	351	55	38	46
Deerlijk	2.450	2.090	262	15	28	39	2.907	2.758	89	22	21	24
Harelbeke	6.950	4.738	1.468	214	278	186	7.636	6.621	512	83	116	87
Kortrijk	20.340	15.951	2.484	562	467	564	21.654	19.467	1.214	303	349	489
Kuurne	3.239	2.616	356	76	52	75	3.879	3.506	230	29	52	48
Lendelede	1.348	979	230	70	36	27	1.536	1.359	108	8	10	21
Menen	10.798	6.286	3.030	775	284	269	10.661	8.803	1.361	179	197	163
Spiere-Helkijn	550	199	140	167	17	26	536	406	110	14	4	10
Waregem	7.330	5.643	1.032	187	170	200	8.391	7.727	418	99	81	100
Wevelgem	7.719	4.301	2.029	796	221	274	7.926	6.670	875	108	123	126
Zwevegem	5.806	4.347	956	252	70	152	6.291	5.696	426	38	23	71
Totaal arrondissement	72.313	51.071	13.172	3.447	1.772	1.946	77.620	68.324	5.940	1.012	1.044	1.229
Arrondissement Oostende												
Bredene	2.299	1.648	377	81	75	91	2.513	2.144	196	52	75	93
De Haan	1.333	705	337	91	49	123	1.497	1.226	194	17	34	70
Gistel	1.796	707	689	115	80	173	1.995	1.348	397	39	75	96
Ichtegem	2.746	637	1.066	381	214	415	3.099	1.786	847	175	184	107
Middelkerke	2.481	1.354	592	117	99	279	2.796	2.157	357	63	76	170
Oostende	16.720	12.097	1.898	625	571	1.294	18.071	15.276	1.404	457	587	933
Oudenburg	1.636	733	606	80	58	147	1.868	1.357	369	50	45	39
Totaal arrondissement	29.011	17.881	5.565	1.490	1.146	2.522	31.839	25.294	3.764	853	1.076	1.508
Arrondissement Roeselare												
Hooglede	1.825	1.129	393	68	42	164	2.096	1.868	124	24	19	42
Ingelmunster	2.906	2.115	518	74	37	123	3.116	2.746	252	31	47	41
Izegem	7.140	6.231	501	113	97	159	7.725	7.253	320	68	73	111
Ledegem	2.430	1.066	622	546	102	78	2.381	1.873	393	45	22	45
Lichtervelde	1.480	789	403	118	32	108	1.877	1.422	250	47	33	38
Moorslede	2.465	841	598	548	297	156	2.537	1.943	440	103	43	59
Roeselare	13.485	10.732	1.307	425	287	564	14.873	13.269	949	200	229	352
Staden	2.153	1.238	556	77	40	224	2.483	2.156	239	25	26	96
Totaal arrondissement	33.884	24.141	4.898	1.969	934	1.576	37.088	32.530	2.967	543	492	784
Arrondissement Tielt												
Ardooie	2.194	1.647	363	48	56	69	2.357	2.145	109	21	19	54
Dentergem	1.577	1.073	276	79	49	95	1.700	1.402	159	31	26	28
Meulebeke	2.625	1.641	611	186	77	93	2.982	2.209	309	57	53	36
Oostrozebeke	1.395	1.017	234	49	15	69	1.724	1.574	83	15	9	22
Pittem	1.213	686	222	73	72	153	1.297	1.025	145	38	29	42
Ruiselede	997	359	165	131	219	113	1.050	715	213	57	62	48
Tielt	4.244	2.306	747	340	488	278	4.680	3.574	633	226	168	134
Wielsbeke	1.812	1.182	448	47	42	71	2.120	1.893	153	21	18	27
Wingene	2.431	1.455	464	157	149	172	2.730	2.161	355	77	44	79
Totaal arrondissement	18.488	11.366	3.530	1.110	1.167	1.113	20.640	16.698	2.159	543	428	470
Arrondissement Veurne												
Alveringem	754	362	179	53	45	108	876	636	147	43	18	90
De Panne	1.678	1.189	242	51	47	123	1.986	1.713	153	45	51	149
Koksijde	1.873	1.217	239	53	50	234	2.280	1.951	177	39	63	147
Nieuwpoort	1.775	1.226	186	41	32	184	1.610	1.373	164	24	29	111
Veurne	1.979	1.279	316	72	42	252	2.197	1.914	162	43	35	134
Totaal arrondissement	8.059	5.273	1.162	270	216	901	8.949	7.587	803	194	196	631
Totaal West-Vlaanderen	243.936	156.090	44.425	15.349	10.700	14.156	272.289	225.074	27.716	6.934	6.273	7.822

IN MEMORIAM GOEVERNEUR L. VANACKERE

De heer L. Vanackere, goeverneur van West-Vlaanderen, overleed op 18 augustus jongstleden. De heer L. Vanackere was pas aangesteld op 1 juni jongstleden. Hij was 52 jaar. Hij werd ten grave gedragen op 23 augustus, in aanwezigheid van de hoogste nationale gezagsdragers, van talrijke provinciale prominenten en Westvlaamse burgers. Namens de Provinciale Raad zei de Heer S. Doussy, Voorzitter, ondermeer :

'Van echte dienstvaardigheid heeft goeverneur Vanackere ons een werkelijke getuigenis gegeven. Op persoonlijke wijze benaderde hij de mensen. Iedereen was voor hem belangrijk en hij beschouwde het contact slechts als voltooid wanneer het resultaat bereikt was. Medemenselijkheid was een levenshouding die met zijn persoonlijkheid vergroeid was.

Goeverneur Vanackere heeft die gedachte een levende gestalte gegeven. Hij heeft een synthese kunnen maken van dat veelzijdige, rijkge vulde, moderne leven en het ideaal dat hem bezielde en waarin hij geloofde. Volkomen thuis in het moderne levensgewoel met zijn vragen en problemen, maar ook met zijn mogelijkheden en kansen, wist hij het contact te leggen met zijn persoonlijke overtuiging. Hij besepte dat zijn inzet om de wereld meer woonbaar, het leven meer leefbaar te maken en de levensvreugde van de mens mooier, precies hoorde bij de levensvisie die hij zich verworven had.

Zo was dan ook zijn leven één grote inzet voor de gemeenschap. Hij was alles voor allen. Hij heeft zich geheel ingezet voor zijn gemeente, zijn provincie, zijn land, voor alle verenigingen en initiatieven waaraan hij meewerkte. Zeer velen onder ons zouden hierover vandaag wel zeker getuigenis willen afleggen. Het zou een eindeloze reeks kunnen zijn, maar wellicht onvoldoende om de rijkdom van dit leven en deze persoonlijkheid te beschrijven. Met hun verlot zou ik me vandaag als een tolk van hen allen willen beschouwen om uiting te geven aan de dankbaarheid om alles wat Goeverneur Vanackere heeft gedaan en misschien nog eerder om wat hij zelf was.'

KWALITATIEVE ASPEKTEN VAN HET WONINGBESTAND IN WEST-VLAANDEREN, 1977

De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen vestigt de aandacht op een aantal gegevens gepubliceerd door het Nationaal Instituut voor de uit het sociaal-ekonomisch onderzoek van april 1977, Statistiek, betrekking hebbend op het woningpatrimonium. Zoals de andere gegevens van het sociaal-ekonomisch onderzoek is ook deze statistische informatie gesteund op een steekproef van circa 7,5 % van het aantal gezinnen.

Volgens voormeld onderzoek dagtekenen in West-Vlaanderen 20,4 % van de bewoonde partikuliere woningen (als hoofdverblijf) van vóór 1919 tegenover gemiddeld 28,3 % in het Rijk. Enkel in Limburg (10,6 %) en Antwerpen (17,1 %) is het overeenkomstig aandeel geringer ; zeer hoge percentages worden genoteerd in de

Waalse provincies Henegouwen (49,1 %), Namen (47,9 %), Luxemburg (41,7 %) en Luik (36,1 %). Binnen West-Vlaanderen komt het arrondissement Tielt naar voren met een hoog aandeel woningen van vóór 1919, namelijk 32,9 % terwijl de arrondissementen van de frontstreek evenals de Middenkust, de laagste percentages hebben (Diksmuide 15,4 %, Oostende 15,5 %, Ieper 15,7 %).

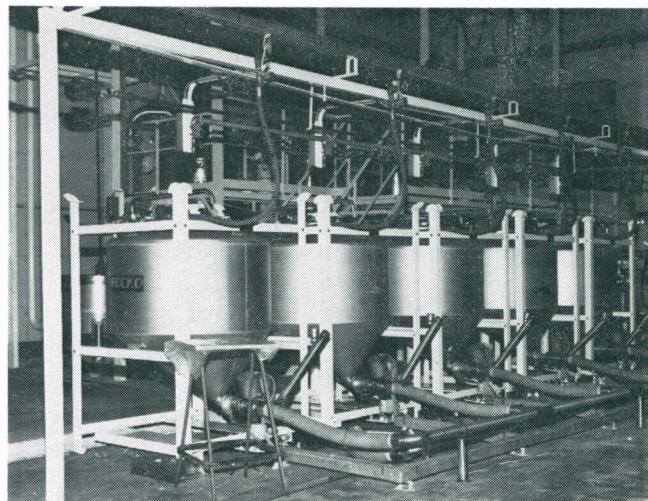
Het aandeel van de bewoonde partikuliere woningen (als hoofdverblijf) met centrale verwarming is in West-Vlaanderen gestegen van nagenoeg 22 % in 1970 tot 39 % in 1977; het aandeel voor West-Vlaanderen is nog steeds beduidend lager dan gemiddeld in het Rijk (47 %) en enkel in Henegouwen (35 %) en Oost-Vlaanderen (37 %) wordt een lager aandeel genoteerd. Binnen West-Vlaanderen is de situatie relatief gunstig in de arrondissementen Oostende (48 %) en Brugge (46 %) en ongunstig in de meest agrarische arrondissementen Diksmuide (28 %) en Ieper (30 %). Ongeveer 46 % van de woningen in West-Vlaanderen maakt gebruik van stookolie voor de verwarming, 23 % gebruikt stadsgas of aardgas, 25 % doet het met steenkool en 3 % met elektrische verwarming.

In 1977 beschikte in West-Vlaanderen 63 % van de woningen over een badkamer of stortbad; in 1970 was het aandeel 42 %. Ook hier blijft West-Vlaanderen onder het gemiddelde van het Rijk (69 %) en wordt enkel in Oost-Vlaanderen (61 %) en Henegouwen (62 %) een lager percentage genoteerd. Binnen West-Vlaanderen is de situatie relatief gunstig in de arrondissementen Oostende (67 %), Kortrijk (67 %) en Brugge (66 %) en ongunstig in de arrondissementen Diksmuide (51 %), Ieper (55 %) en Tielt (56 %).

In 1977 beschikte ongeveer 69 % van de gezinnen over een of meer wagens; 41 % van de woningen had een individuele garage in het gebouw van de woning. In vergelijking met het Rijk was in West-Vlaanderen het wagenbezit gemiddeld iets groter (Rijk 67 %) en waren er duidelijk gemiddeld meer woningen met een individuele garage (Rijk 34 %). Enkel in de provincies Limburg en Luxemburg werd telkens een hoger percentage genoteerd dan in West-Vlaanderen. Binnen West-Vlaanderen is het aantal woningen met garage relatief groot in de arrondissementen Diksmuide (51 %), Kortrijk (46 %), Ieper (44 %) en Roeselare (43 %). In de arrondissementen met grote bevolkingsspreiding, zoals Diksmuide (75 %) en Tielt (74 %), is het wagenbezit per 100 gezinnen het grootst. In de kustarrondissementen Veurne (39 %), Brugge (36 %) en Oostende (35 %), is het aantal woningen met individuele garage relatief laag; in deze arrondissementen is ook het wagenbezit het geringst.

BEDRIJFSRESULTATEN : PACKO-PRODUKTIELIJN

In mei heeft de heer W. Claes, minister van Economische Zaken, bij de konfituurfabriek Goessens, Sint-Truiden, een ingenieuze produktielijn voor fruityoghurt in gebruik gesteld. Het betreft een produktielijn in inox, vervaardigd door de Zedelgemse familieonderneming Packo. Research, ontwerp en engineering werden door de beide bedrijven gezamenlijk aangevat en vormen een voorbeeld van een maximaal gebruik van know-how. Voor Packo



betekent deze realisatie bovendien een bevestiging van een nieuwe bedrijfsstrategie: het aanwenden van alle ervaring en know-how om produktielijnen te produceren waardoor de opdrachtgevers hun concurrentievermogens duidelijk verhogen.

IVAW 1978-79

Het jaarverslag van de IVAW geeft traditiegetrouw de toestand weer van de drie Westvlaamse autosnelwegen, in uitvoering bij de IVAW.

De A17-Brugge-Kortrijk-Doornik is reeds opengesteld van de E3 tot Roeselare. In augustus 1979 werd het vak Roeselare-Izegem (Kanaal Roeselare-Leie) afgewerkt. Tussen Izegem en Aardooie worden 5 km weg afgewerkt, wat het knelpunt Roeselare dient weg te werken. Aardooie-Lichtervelde en de werken te Lichtervelde zelf worden in 1979 nog aanbesteed.

Op de rijksweg 905 (meestal genoemd Expressweg) te Brugge wordt voornamelijk te Oostkamp en te Loppem gewerkt aan de aansluiting met en de bruggen van de E5.

Op de A18 werd een brug te Jabbeke (verbinding E5) aangevat, terwijl daar én een beplanting én een rijkswachtpost werd aanbesteed. Te Nieuwpoort werd de verkeerswisselaar met de Rijksweg 57 naar Nieuwpoort beëindigd. Tegen oktober 1979 moet ook het vak Nieuwpoort-Wulpen (Oostduinkerke) voltooid zijn.

Op de sekties tussen Gullegem en Ieper (Sint-Jan) waren diverse konstrukties en grondwerken aan de gang. Het geheel zal slechts in 1981 gebruikt kunnen worden. Wel komt half 1979 de brug B13 te Geluveld open voor het verkeer. Begin 1980 moet het verkeer tussen Ieper en Zonnebeke over 8,3 km mogelijk worden.

Overzicht van de in 1979 aangevangen werken :

A17

1) Verkeerswisselaar E5-A17 te Oostkamp
+ Brug over de E5
241 mln fr
Aanvangsdatum : 19.2.1979
Termijn : 400 werkdagen

2) Brug B45 over de A17 in de Roeselarestraat te Izegem

Termijn: 200 werkdagen

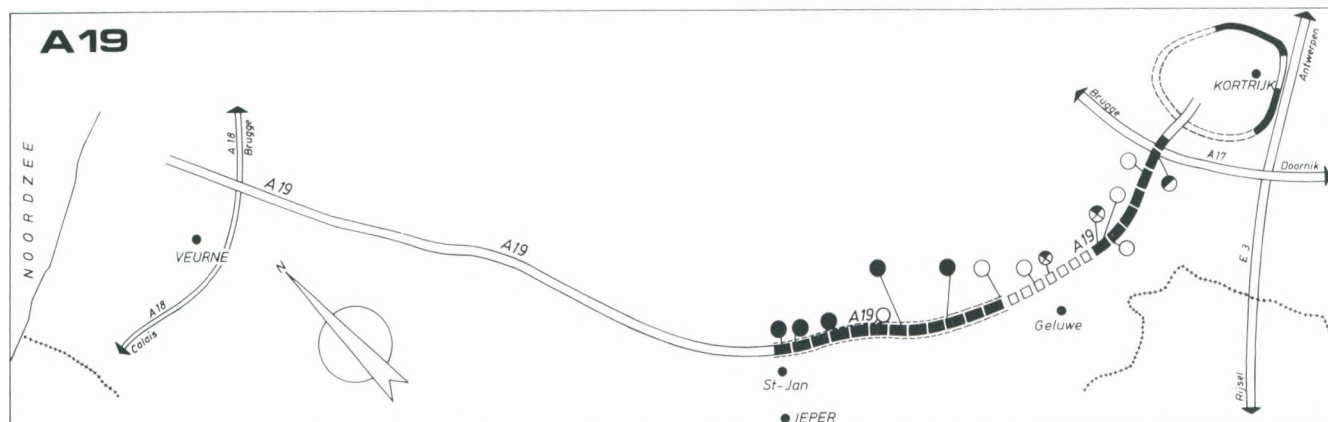
Termijn : 200 werkdagen

Termijn : 360 werkdagen

Termijn : 200 werkdagen

Termijn : 12 kalendermaanden

Termijn : 11 kalendermaanden



grondwerken	verhardingen	kunstwerken	
			<i>aanbesteed - niet in uitvoering</i>
			<i>aan te besteden programma 1979</i>

OPHALINGS-, REKUPERATIE- EN VERWERKINGSMOGELIJKHEDEN VAN BEDRIJFSAFVAL IN WEST-VLAANDEREN — AANVULLING

In West-Vlaanderen Werkt 1.1978 (blz. 25 e.v.)
verscheen een eerste lijst van bedrijven die zich inlaten
met in de titel vermelde activiteiten. Deze lijst kan reeds
aangevuld worden met volgende gegevens :

Aanvulling : 1 juli 1979

Ophaling van bedrijfsafval

Trans-Devo pvba
Bietstraat 61
8800 Roeselare
Tel. 051/21.14.88 - 21.16.88

Containervervoer Buysse
Masteneikstraat 39
8700 Izegem
Tel. 051/30.13.03

Containervervoer Gheysens
Houtkaai 9
8000 Brugge
Tel. 050/31.48.14

Verbranding van bedrijfsafval

Montenay Belgium nv
adres West-Vlaanderen
Sluisstraat 52
8300 Knokke-Heist
Tel. 050/60.82.92

Ophaling en rekuperatie van solventen

Recysol
De heer J.P. Lecoutre en de heer J. Vanhoutte
Diesveldstraat 6
8740 St.-Lod.-Deerlijk
Tel. 056/77.96.96 - 051/30.52.00

Ophaling semi-vloeibare afvalstoffen

Alfons Janssens
Industriële Cleaning - Ophaling Afvalolie - Tank-Cleaning
Koningin Fabiolalaan 11
9230 Melle
Tel. 091/52.15.62 - 52.27.15 - 52.28.00

pvba All-Clean
Werfstraat 23
8000 Brugge
Tel. 050/33.22.88

Autobanden rekuperatie

Caruba België nv
Industrielaan 13
3581 Hammont-Achiel
Tel. 011/44.57.61 - 44.56.73

Retyco nv
Gentsestraat 93
8748 Desselgem-Waregem
Tel. 050/60.94.09 (de heer D. Ruyschaert)

Ophaling en rekuperatie van glas

De heer Daenekindt José
Steenstraat 1
8710 Heule
Tel. 056/35.21.69

Korrektie

Het kengetal van de Firma Animalia nv (zie W.W.
1.1978, blz. 29 - 4de bedrijf) is 050 en niet 051.

WATERZUIVERINGSMAATSCHAPPIJ VAN HET KUSTBEKKEN

In zijn inleiding op het jaarverslag 1977-78 van de
WZK stelt de heer P. Monballyu, plaatsvervangend
voorzitter van de maatschappij, dat er ernstig werk dient
te worden gemaakt van overheidswege, van de
werkingsgebieden van de waterzuiveringsmaatschappijen
in België en van het inningsprobleem. De inning dient
inderdaad over gans het grondgebied van West-Vlaanderen
te gebeuren (Wet 26.3.1971), maar de WZK heeft alleen
een beperkt werkterrein, namelijk het Kust- en IJzerbekken.
Ingevolge moeilijkheden werd de inning dan ook van
overheidswege stopgezet.

Verder pleit de WZK voor een ruimer stellen van de
objektieven, van de waterzuivering naar de bescherming
van de oppervlaktewateren, materie die nu over
verschillende besturen gespreid ligt. Gepleit wordt voor
bevoegdheden inzake rioleringsplannen en
kollektorenstelsels, verbeterings- en zuiveringswerken aan
onbevaarbare waterlopen, overwelling van waterlopen,
het aanleggen van winningen uit waterlopen, en andere.

De WZK bestaat bijna 4 jaar ; tegen 1990 moet in
principe alle huishoudelijk afvalwater in het Vlaams
gewest gezuiverd zijn. De laatste aanbestedingen worden
voorzien voor 1986 ; deze realisatie zal van de overheid
een investering van 66 miljard fr vergen in de komende
8 jaar, zijnde 8,5 miljard fr per jaar. In 1978 is 4,75
miljard geïnvesteerd ; voor 1979 wordt 6 miljard fr
voorzien. De WZK neemt daarvan 2,5 miljard fr voor
haar rekening. Alle voor 1979 en 1980 geplande projecten
dienen tegen 1983 bedrijfsklaar te zijn. Dergelijke
overheidsinspanningen doen de WZK besluiten dat de
privé-inspanningen terzake zeker niet achter mogen
blijven.

Programma der werken 1979 en 1980

A. Inzake bescherming van de kuststrook als toeristische
zone is de toestand als volgt :

1. Het zuiveringsstation te Knokke-Heist werd in
bedrijf genomen. De bestaande gemeentelijke installatie
te Knokke wordt door de WZK overgenomen. De
verontreiniging van de Oostkust is opgelost ;
2. Voor de Middenkust, van Westende tot Bredene,
zal de in aanbouw zijnde installatie te Oostende, midden
1980 in bedrijf komen ;
3. Het afvalwater van Blankenberge wordt gezuiverd
te Brugge-Noord. De installatie wordt in 1979 prioritair
aanbesteed.

de ASLK biedt u een complete bankservice

girale betaling van de lonen, Eurocheques en Eurocheque-kaart, korte termijnrekeningen, alle moderne spaar- en beleggingsformules, persoonlijk krediet, kaskrediet, beroeps- en industrieel krediet, krediet voorafbetaling belastingen, hypotheekleningen, beleningen tegen inpandgeving van Belgische beurswaarden, diverse vormen van discontokrediet, levensverzekeringen, voorschotten op levensverzekeringen, termijnninleggingen en spaarbons, wisselverrichtingen, buitenlandse betalingen, beursorders, huur van brandkoffertjes, reisverzekeringen, aankoop en verkoop van goudstaven en gouden munten.

**en daarbij:
een absolute discretie**



ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTKAS

PROVINCIALE ZETEL

Vrijdagmarkt 10, 8000 BRUGGE Tel. 33.73.05
06

4. Voor de Westkust, vanaf De Panne tot Nieuwpoort, is het kollektorennet ongeveer klaar. De centrale zuiveringsinstallatie wordt in 1980 aanbesteed.

B. Voor de andere gebieden is de toestand als volgt :

1. Stroomgebied van de IJzer : het oppervlaktewater ten behoeve van De Blankaart wordt momenteel vooral gevonden in de IJzer. De uitbreiding van deze produktie-eenheid vraagt zuiveringsinstallaties en kollektoren in de sektoren Poperinge, Ieper en De Blankaart.

2. De zuiveringsinstallatie van Brugge (plus Blankenberge) wordt in 1979 aanbesteed. Een deel van het kollektorennet (noordelijk deel) is reeds in 1978 aanbesteed ; in 1979-80 volgt de aansluiting van het centrum.

EVOLUTIE VAN ZEEBRUGGE 1974-78

Bij een recente perskonferentie gaf de heer F. Traen, voorzitter MBZ, een overzicht van de evolutie van Zeebrugge over meerdere jaren.

1. De globale zeetrafiëk van Brugge-Zeebrugge bereikte in 1965 voor de eerste maal een volume van 2 miljoen ton goederen. Vanaf 1965 steeg dit cijfer snel om in 1974 een totaal van 14 miljoen ton te bereiken.

1974 betekent een piekjaar voor praktisch alle Europese havens.

1974 levert dan ook een interessante vergelijkingsbasis.

2. Tussen 1974 en 1978 evolueerden de relevante trafieken als volgt :

de totale zeetrafiëk : van 14.043.769 t naar 13.465.699 t, waarvan o.a. :

trein-ferry :	van	347.342 t	naar	409.014 t.
car-ferry :	van	1.950.400 t	naar	3.214.608 t.
containers :	van	1.639.295 t	naar	2.138.099 t.
ruwe olie :	van	7.138,158 t	naar	4.641.612 t.
kolen en kooks :	van	403.107 t	naar	146.000 t.

Dit zijn enkele van de belangrijkste trafieken in de Brugse haven.

Volgende trekken vallen op :

het totaal volume heeft zich zeer behoorlijk gehandhaaft ;

ruwe olie is sterk achteruit gelopen en ook begin 1979 zet deze trend zich door ;

het volume stukgoederen, onder de vorm van containers en ro/ro-verkeer, stijgt snel in absolute cijfers en voor hun aandeel in het havenverkeer om in 1978 niet minder dan 44 % te bereiken ;

de trein-ferry kent, tegen de verwachtingen in, een nieuwe belangstelling. De trafieken op deze lijn naar Harwich groeien verder, en men mag zich zeer waarschijnlijk verwachten aan nieuwe investeringen, onder de vorm van nieuwe schepen en wellicht ook nieuwe havenuitrustingen ;

de car-ferry-trafiëken zijn veruit het snelst gegroeid. Toch vertraagde deze groei in 1978. Begin 1979 startte een nieuwe Ro/Ro-lijn op Zweden, die reeds vanaf het begin een zeer bevredigend succes kent. Ook andere

Ro/Ro-schepen (waaronder Scan Carriers) lopen Zeebrugge aan.

Remmend werk het gebrek aan parkeerterruimte en aan een voldoende aantal landingsbruggen.

het containerverkeer kende een zeer bevredigende evolutie. Toch dient onderstreept dat het cijfer van 1974 uitzonderlijk gunstig was dank zij het groot aantal containers naar of van Groot-Brittannië. Ondertussen en vooral vanaf 1977 is daar een relatieve wijziging ingekomen : de cijfers voor Groot-Brittannië stagneren terwijl het aandeel van de transoceanische diensten meer dan verdubbeld is. In aantal boxes blijven de diensten op Zuid-Afrika en Australië de belangrijkste. Het aantal containers van de verbinding op Groot-Brittannië is voor 1978 nagenoeg hetzelfde gebleven als voor 1974 ;

het verloop van het volume kolen en kooks illustreert nog het scherpst het plaatsgebrek en de veroudering van grote delen van de haveninfrastructuur.

Thans verwerkt de bestaande kooksfabriek kolen die van de Verenigde Staten over Terneuzen, langs de binnenwaterwegen, worden aangevoerd, en na verwerking tot kooks, vanop de 'môle' terug worden uitgevoerd. De thans voorziene nieuwe kaaimuren in de achterhaven betekenen nog géén oplossing voor deze soort trafieken.

Duidelijk kunnen in Zeebrugge volgende knelpunten worden aangewezen :

1. de totale veroudering van de 'môle' van 1571 m kaailengte. Deze kaaimuren laat de behandeling niet meer toe van grote schepen, o.m. voor de kolen- en houttrafiëken.
2. het tekort aan landingsbruggen voor de short-sea-trafiëken onder Ro/Ro-vorm, en aan daarbij horende parkeerterreinen.
3. het tekort aan ruimte voor containerbehandeling. Op beide terminals is het optimum bereikt.

De opening van de nieuwe zeesluis zal toelaten 2.200 m kaailengte met waterdiepte 14 m in gebruik te nemen.

Daarna dient dringend gezorgd voor :

1. in achterhaven : een diepwaterkaai met 17,5 m waterdiepte en met een lengte van 800 m.
2. in voorhaven : een nieuwe diepwaterkaai met een lengte van 1.800 m en diepte van minstens - 15 m bij LLWS, ter vervanging van de 'môle'.
3. twee landingsbruggen voor short-sea eveneens in de voorhaven.

TEWERKSTELLING EN KUSTTOERISME

Gezien het belang van de horekasektor voor de tewerkstelling in het gewest Brugge-Oostende-Veurne-Diksmuide, werd op initiatief van het Subregionaal Tewerkstellingskomitee Brugge-Oostende een werkgroep 'Seizoentewerkstelling' opgericht.

Tot de taken van het Subregionaal Tewerkstellingskomitee behoren onder meer : het bestendig onderzoeken van de tewerkstelling, het zoeken van de middelen die moeten aangewend worden tot bevordering van een actief arbeidskrachtenbeleid op het regionale vlak en het verstrekken van aanbevelingen betreffende de materies die tot zijn bevoegdheid behoren.

voor AL uw financiële zaken
(zowel de grote als de kleine)
kunt U best terecht
bij de



een Westvlaamse bank
voor Westvlaamse mensen!

Zetel: Noordstraat, 38, Roeselare
Succursale te Brugge en te Kortrijk
70 agentschappen in West-Vlaanderen

het **EI** van columbus
(vindt u soms in eigen land)

poperinge
met zijn
industriepark



HET INDUSTRIEPARK "SAPPENLEEN" IS DE IDEALE
VESTIGINGSPLAATS VOOR UW NIJVERHEIDSinPLANTING.
EEN INDUSTRIEPARK VAN NATIONAAL BELANG RECHT-
STREEKS AANGESLOTEN OP HET FRANSE AUTOWEGENNET.

INFO

stadsbestuur 057/33 40 81
WIER Brugge 050/33 81 28

De volgende suggesties en voorstellen, die naar het oordeel van de werkgroep kunnen bijdragen tot een grotere en/of betere tewerkstelling in de horecasektor, werden aan de bevoegde Ministers overgemaakt.

1. Verbetering van de werkloosheidsreglementering ten aanzien van deeltijdse arbeid

Een betere verdeling van de arbeid, samengaand met de naleving van de wettelijke arbeidsduur, zou heel wat arbeidsplaatsen kunnen vrijmaken. In de praktijk stuit dit echter op bezwaren, zowel van werkgevers- als van werknemerszijde. Zo is het feit dat in kleinere instellingen het aantal thans gepresteerde uren onvoldoende is om een supplementaire voltijdse betrekking te kunnen creëren.

De uitbreiding van deeltijdse arbeid stuit bij de werknemers eveneens op bezwaren, onder meer omdat de overstap van een voltijds naar een deeltijds regime in het algemeen nadelige gevolgen heeft met betrekking tot het recht op werkloosheidsuitkeringen.

Het Subregionaal Tewerkstellingscomité is van oordeel dat een betere verdeling van de werkgelegenheid in de horecasektor en in de daarmee verbonden handels- en dienstensektor, sterk ondersteund zou worden indien een *verbetering van de werkloosheidsreglementering ten aanzien van deeltijdse arbeid* zou gerealiseerd worden. Deze aanpassing zou als basisidee moeten hebben dat — zoals dit in andere landen reeds het geval is — ten aanzien van de sociale wetgeving de nadelen uitgeschakeld worden, verbonden aan het aanvaarden van een deeltijdse job.

Het gewest Brugge-Oostende, dat permanent behoort tot de gewesten van ons land met de hoogste werkloosheidsgraad, dient inderdaad in de meest optimale voorwaarden gebruik te kunnen maken van alle mogelijkheden tot het bijkomend inschakelen van arbeidskrachten.

2. Avondwerk voor vrouwen

Het verbod op tewerkstelling na 24 uur voor vrouwen stelt voor talrijke horekainstellingen reële problemen. Algemeen is men van oordeel dat, gelet op de principiële gelijkheid van man en vrouw inzake tewerkstelling, deze verbodsbepaling voorbijgestreefd is en overigens in de praktijk nauwelijks wordt nageleefd. Wel wordt door het Comité uitdrukkelijk gesteld dat alleen van een versoepeling van de bepalingen kan sprake zijn voor zover de wettelijke arbeidsduur strikt gerespecteerd wordt, wat de controleerbaarheid hiervan insluit.

In aanmerking nemend een aantal overwegingen van praktische aard, drukt het Subregionaal Tewerkstellingscomité de wens uit dat een *onderzoek* zou gebeuren *angaande een versoepeling van de beperkingen inzake avondwerk voor vrouwen*. Inzonderheid dient hierbij aandacht te worden besteed aan de vraag of een eventuele versoepeling moet gekoppeld worden aan bepaalde voorwaarden (onder meer inzake arbeidsduur) en beperkt moet blijven tot bepaalde sectoren (bijvoorbeeld horeka) of tot bepaalde regio's (bijvoorbeeld kuststreek).

3. Vakantiespreiding

In aansluiting op zijn advies van 10 januari 1977, beklemtoont het Subregionaal Tewerkstellingscomité Brugge-Oostende nogmaals het belang van de *vakantiespreiding* als middel tot het verbeteren van de

werkgelegenheidssituatie en het verminderen van de werkloosheid in het gebied Brugge-Oostende.

Hoewel de seizoengevoeligheid van de werkgelegenheid in de horecasektor ongetwijfeld groot zal blijven, kan het realiseren van een grotere vakantiespreiding stellig de werkloosheid in deze sector in de korte tot half lange periode gevoelig reduceren. De gevolgen zullen bovendien niet beperkt blijven tot de horecasektor, maar doorwerken in een veelheid van sectoren die bij de toeristische activiteit zijn betrokken.

Het Subregionaal Tewerkstellingscomité dringt daarom nogmaals aan op een spoedige beslissing over het tot stand brengen van een grotere vakantiespreiding tijdens de zomermaanden.

4. Beter verkoops- en promotiebeleid ten voordele van het kusttoerisme

Het Comité meent dat een ernstige inspanning moet geleverd worden om de promotieinspanningen ten voordele van het kusttoerisme op een kwantitatief en kwalitatief hoger vlak te brengen.

Inzonderheid wordt de aandacht gevestigd op de ontoereikende promotie-inspanningen in het buitenland en het te geringe onderscheid dat bij de verdeling van de budgetten wordt gemaakt tussen het kusttoerisme, met heel wat stuwende activiteiten, enerzijds en zuiver rekreatieve projecten anderzijds.

Het Subregionaal Tewerkstellingscomité beklemtoont dan ook met nadruk de noodzaak van een *betere promotie* van het kusttoerisme en het in voldoende mate beschikbaar stellen op nationaal niveau en adequaat aanwenden van de daartoe vereiste fondsen.

Het Subregionaal Tewerkstellingscomité Brugge-Oostende, dat reeds bij herhaling wees op de scherpe werkgelegenheidsproblemen in dit gewest, verzocht de betrokken Ministers met aandrang waar mogelijk zelf het nodige te doen om tot positieve besluitvorming te komen ten aanzien van de voorgelegde problemen en algemeen tussen te komen om via een gekoördineerde aanpak voor het geheel van de gestelde problematiek binnen afzienbare tijd bevredigende oplossingen te bereiken.

ONGUNSTIG VERLOOP VAN DE MANNELIJKE WERKLOZEN IN DE KUSTARRONDISSEMENTEN VEURNE EN OOSTENDE EN IN HET ARRONDISSEMENT KORTRIJK

Het aantal uitkeringsgerechtigde volledig werkloze vrouwen vertoont sinds het begin van de jaren zeventig een stijgende tendens en deze toename loopt nog steeds door. Bij de mannen werd de trend pas stijgend naar aanleiding van de depressie ingezet tijdens het tweede halfjaar 1974. De stijgende tendens bij de mannen liep door tot augustus 1978, met een korte onderbreking eind 1976. Vanaf september 1978 werden werkloosheidscijfers genoteerd voor de mannen die lager waren dan tijdens de overeenkomstige maanden van het jaar 1977. De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen wijst er op dat de daling van het aantal volledig werkloze mannen zich doorzet in het Rijk, maar dat in

West-Vlaanderen vanaf februari 1979 opnieuw maand na maand hogere cijfers worden genoteerd in vergelijking met de overeenkomstige maanden van het voorgaande jaar.

Eind juni 1979 waren er in West-Vlaanderen 9.315 uitkeringsgerechtigde volledig werkloze mannen tegenover 8.282 in juni 1978, dit is een aangroei van 12,5 % ; in het Rijk was er een daling van 1,5 % . In de provincies Antwerpen (+ 3,1 %) en Brabant (+ 1,3 %) was er weliswaar ook een toename, maar die was vrij beperkt ; er was een daling van 2,6 % in Henegouwen, 3,4 % in Oost-Vlaanderen, 4,2 % in Namen, 7,1 % in Luik, 9,9 % in Limburg en 28,4 in Luxemburg.

Het aandeel van West-Vlaanderen in het aantal uitkeringsgerechtigde volledig werkloze mannen in het Rijk is gestegen van 8,1 % eind juni 1978 tot 9,3 % eind juni 1979.

Ook bij de vrouwen is het aandeel stijgend verlopen, maar in mindere mate dan bij de mannen ; er was een toename van 8,0 % tot 8,5 %.

De evolutie was in het voorbije jaar zeer ongunstig in de arrondissementen Veurne, Kortrijk en Oostende.

In het arrondissement Veurne was het aantal uitkeringsgerechtigde volledig werklozen eind juni 1979 69,4 % hoger dan eind juni 1978, in het arrondissement Kortrijk was er een aangroei van 27,5 % en in het arrondissement Oostende van 19,9 % . In geen enkel ander Gewestelijk Bureau van het land werden dergelijke groeipercentsages genoteerd ; er waren nog 9 Gewestelijke Bureaus met een toename, die varieerde tussen 11,9 % (Doornik) en 0,3 % (Moeskroen), terwijl er een daling was in 18 Gewestelijke Bureaus, gaande van 0,8 % (Charleroi) tot 28,4 % (Aarlen). In West-Vlaanderen was er een daling in de arrondissementen Brugge (- 2,5 %) en Diksmuide (- 10,5 %).

De sterke aangroei bij de mannen is bijzonder verontrustend voor de arrondissementen Veurne en Oostende, die voorheen reeds een bijzonder hoge werkloosheidsgraad bereikten. Eind juni 1979 waren er in het arrondissement Veurne 11,2 uitkeringsgerechtigde volledig werkloze mannen per 100 tegen werkloosheid verzekerde mannen ; hiermede wordt het niveau overschreden van de Gewestelijke Bureaus Bergen (10,6 %) en Luik-Hoei (9,6 %) die geregeld de hoogste werkloosheidsgraad van het land hadden en die tussen juni 1978 en juni 1979 een daling noteerden. Na de Gewestelijke Bureaus Bergen en Luik-Hoei volgt het arrondissement Oostende met 9,4 % ; het verschil met de daarop volgende Gewestelijke Bureaus Moeskroen (8,1 %) en Doornik (8,0 %) is reeds vrij groot. Het gemiddelde van het Rijk bedraagt 6,2 %.

De toename in de arrondissementen Veurne en Oostende situeert zich vooral in de bedrijfstakken bouw, diensten, metaal en horeca.

In juni 1978 had het arrondissement Kortrijk bij de mannen een werkloosheidsgraad van 3,8 % ; enkel in het Gewestelijk Bureau Roeselare (3,2 %) werd een geringer percentage genoteerd. Eind juni 1979 is het percentage in het arrondissement Kortrijk gestegen tot 4,8 % en werden lagere percentages genoteerd in de Gewestelijke Bureaus Roeselare (3,4 %), St-Niklaas (3,8 %), Nijvel (3,8 %), Aarlen (4,3 %) en Antwerpen-Boom (4,3 %).

De toename van de werkloze mannen was in het arrondissement Kortrijk vooral groot in de bedrijfstakken

diensten en textiel en aanzienlijk in de sectoren metaal, bouw en handel.

Duidelijk is zeker dat de kustarrondissementen Veurne en Oostende tot de meest getroffen behoren van het gehele land en dat alle maatregelen die er de werkgelegenheid kunnen ondersteunen (vakantiespreiding, uitbouw van de havens, steun scheepsbouw en toelevering) van de Centrale Overheid de volle aandacht dienen te krijgen.

TOP-TECHNOLOGIE : ' BARCO-DATA '

Van 1 juli tot 30 september kreeg het publiek te Lessives in het RTT-satelliet-kaptatiecentrum de gelegenheid via een ' Modem en Decoder '-apparaat, verbonden met een huiskamer-TV, telefonisch komputergegevens op te vragen. Het ' Modem en Decoder '-apparaat werd door Barco-Kuurne ontwikkeld ; het kan in een eenvoudige attaché-case worden meegenomen. Voor bedrijven is de combinatie reeds direkt bruikbaar voor de verbindingen met de eigen komputer ; voor het breder publiek dient nog gewacht op het invoeren van een teletext-systeem in ons land.

Barco-Kuurne is gespecialiseerd in breedbandige telecommunicatie, met als specialiteit alle technieken in verband met televisie-audio-apparaten : beeldscherm-apparaten, gekoncentreerde aanschakeltechnieken en verbindingskomponenten met netten en zenders.

De firma legt zich toe op het verstrekken van toeleveringsactiviteiten inzake gedrukte schakelingen, tekenen op komputer-vision, automatische en hand-bestukking, thickfilm, LTTF, testen, meubelmakerij, gereedschapsmakerij.



ZELFBEDIENING INZAKE WERKLOOSHEID

Het Beheerskomitee van de RVA duidde in zijn zitting van 9.11.1978 de Subregionale Tewerkstellingsdienst Brugge (met inbegrip van het Plaatsingsbureau Blankenberge) aan als testbureau voor ' Zelfbediening inzake werkloosheid '. Op 1.5.1979 werd daarmee aangevangen.

Deze 'zelfbediening' bestaat erin in een voor ieder vrij toegankelijk lokaal alle werkaanbiedingen kenbaar te maken. Op etalageborden worden kaarten geprikt die vermelden: beroep, kwalifikatiegraad, loon, werktijd, arbeidsvoorwaarden. Alleen de naam van de werkgever komt er niet op voor.

De werkzoekende die een, volgens hem interessante job vindt, wordt via de bevoegde bemiddelaar in kontakt gebracht met de betrokken werkgever.

De voordelen liggen in hoofdzaak op het vlak van de motivatie van de toekomstige werknemer, van een ruimere beroepsmobiliteit, van de snelheid van het werkaanbod.

De eerste resultaten (begin juli) waren zeker bevredigend te noemen. Voor 228 werkaanbiedingen kwamen er 346 aanvragers, waarvan 72 % vergoede werklozen, 11 % vrij ingeschrevenen en 17 % niet-ingeschrevenen (waarvan méér dan de helft onbekend bij de RVA). 60 % van de vergoede werklozen verzochten om een job buiten hun oorspronkelijk beroep. De eerste maand waren de plaatsingen zelf nog eerder onbevredigend.

BELANGRIJKE HAVENWERKEN TE OOSTENDE

Voor het jaar 1979 werd de instemming bekomen van de heer G. Mathot, Minister van Openbare Werken, met het voorgelegde programma voor de gesubsidieerde havenwerken, voor een bedrag van 95 miljoen frank.

Dit programma omvat:

- (a) twee polyvalente sluisdeurvleugels met elektro- en mechanische uitrusting aan de toegangssluis tot het vlotdok van de Handelshaven;
- (b) stormdeuren aan de toegangssluis tot het vlotdok van de Vissershaven;
- (c) wegeniswerken;
- (d) losinstallatie voor het droogzetten van jachten.

Aan overheidsinvesteringen voor de haven wordt een bedrag van 135 miljoen frank op de rijksbegroting 1979 uitgetrokken.

Met deze 135 miljoen frank wordt de uitvoering van de volgende werken beoogd:

- (a) Bouw kanaaldok. Oeverbekleding en kanaalverbreding;
- (b) Heropbouw van de loods in de Handelshaven- 1ste faze;
- (c) Voltooien wegenis rond nieuw visserijdok;
- (d) Nieuw geleidingsstaketsel aan de ingang van het nieuw visserijdok;
- (e) Verbetering en herstelling van houten staketsel in de haven.

Besprekingen werden verder gevoerd voor overheidsinvestering gedurende het jaar 1980 voor de volgende werken in de haven:

- (a) Bouwen oeververdediging zuidelijke oever van nieuw visserijdok;
- (b) Bouwen kaaimuur in toegang tijdok vissershaven;
- (c) Opruimen van wrakresten in de havengeul;
- (d) Bouwen van loods - 2de faze.
- (e) Vernieuwen van rijweg rond de Spuikom - 1ste faze;
- (f) Herbouwen van glooingen in achterhaven;

GROEP G.M.I.C.



SCHEEPVAART, NIJVERHEIDS- & HANDELSWACHT n.v.
(Garde Maritime, Industrielle & Commerciale s.a.)

- Alle Bewakings- en veiligheidsdiensten
- Vervoer van fondsen, waarden en documenten
- Electronische veiligheids- en alarmapparaten
- Begeleiding van uitzonderlijke baantransporten (afbakening van de weg, organisatie enz.) in binnen- en buitenland
- Cleaning (schoonmaakdiensten voor scheepvaart en nijverheid) diensten voor o.a. onderhoud van kantoren, kuisen van tanks, ketels, enz...



SHIPPING- & SIGNALLING SERVICES n.v.

- Dagelijkse uitgave van 'Scheepvaartbulletin' met informaties omtrent de scheepbeweging in de haven van Brugge-Zeebrugge
- 'Port Meteo Watch' met berichtgeving omtrent de weersgesteldenis in het Kanaal, de Noordzee en op de Schelde
- Afleveren van dienstorders, mededelingen of documenten aan boord van schepen in de haven van Brugge-Zeebrugge, eveneens dienst naar andere binnen- en buitenlandse havens en naar Luchthaven
- Verzending aan binnen- en buitenlandse havens van bericht van afvaart of aankomst per « Sailing en/of Arrival Telegram »
- Opgave van Rijnwaterstanden
- Rapportage van alle schepen bij passage aan de loodsboot

ZETEL WEST-VLAANDEREN:

Zeediijk 1

B.8380-BRUGGE 5 (Zeebrugge)

tel. : (050) 54.40.26 - 54.52.15

telex : 82039 SSSzee B.

bijkantoor te Kortrijk
voor diensten regio Kortrijk/Tournai

**met bedrijfsafval
geen problemen...**

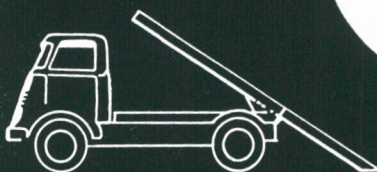
TRANSCOBEL

P.V.B.A. BRUGSESTRAAT 641 8600 MENEN

zorgt voor overname en
vernietiging van bedrijfsafval
onder alle vormen



TEL:
056 / 51.34.39
51.12.39



Ook verhuring van containers
10 jaar ondervinding
Ruime marktpositie

- (g) Bouwen van nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Noord-Ede ;
- (h) Kanaalverbreding en oeververdediging in achterhaven - 1ste fase.
- (i) Vlotter in het Montgomerydok - Oostkant ;
- (j) Verbeteren en herstellen houten staketsels.

TERUGLOOP IN DE TEXTIELNIJVERHEID ZEER ONGUNSTIG VOOR WEST-VLAANDEREN

De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid publiceerde zopas de gegevens betreffende de bezoldigde werkgelegenheid op 30 juni 1978 ; in deze statistiek zijn ook de werknemers opgenomen in het 'bijzonder tijdelijk kader'. Om een zinvolle vergelijking te maken van de werkelijke evolutie van de bezoldigde werkgelegenheid moeten de uitkeringsgerechtigde volledig werklozen, tewerkgesteld in het bijzonder tijdelijk kader, uit de tewerkstellingscijfers van 1978 worden geweerd. De Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen wijst er op dat West-Vlaanderen behoort tot de 4 provincies met een dalende werkgelegenheid tussen juni 1977 en juni 1978. In West-Vlaanderen liep het aantal bezoldigden terug van 299.278 in juni 1977 tot 298.428 in juni 1977 (exclusief bijzonder tijdelijk kader), dit is met 850 eenheden of 0,3 % ; er was een daling van 1,9 % in Henegouwen, 1,7 % in de provincie Luik en 1,3 % in Oost-Vlaanderen en in het Rijk als geheel van 0,3 %. Een aangroei werd genoteerd van 1,6 % in Limburg, 1,4 % in de provincie Namen, 0,7 % in de provincie Luxemburg, 0,2 % in de provincie Antwerpen en 0,1 % in Brabant. Voor het Vlaamse gewest was er praktisch een stabilisering, in het arrondissement Brussel-hoofdstad een daling van 0,1 % en in het Franstalig en Duitstalig gebied van 1,1 %.

De daling van de bezoldigde werkgelegenheid in West-Vlaanderen was te wijten aan een verdergaande terugloop in de industrie. In alle provincies werd een daling in de industrie genoteerd.

In West-Vlaanderen verminderde de bezoldigde werkgelegenheid in de industrie en energie en waterhuishouding van 123.117 in juni 1977 tot 117.752 in juni 1978, dit is met 5.365 eenheden of 4,4 %. Een nog grotere procentuele daling werd genoteerd in de provincies Luxemburg (- 16,7 %), Luik (- 7,6 %), Henegouwen (- 6,3 %) en Oost-Vlaanderen (- 5,0 %) ; de procentuele daling was geringer in de provincies Namen (- 2,6 %), Brabant (- 2,2 %), Antwerpen (- 2,5 %) en Limburg (- 1,0 %) evenals gemiddeld in het Rijk (- 4,1 %). In West-Vlaanderen werd vooral de textielnijverheid getroffen (- 2.476), gevolgd door de metaalnijverheid (- 973), de kledingnijverheid (- 767) en de houtnijverheid (- 719).

In het bouwbedrijf was de bezoldigde werkgelegenheid in West-Vlaanderen nog stijgend van 30.473 tot 31.240, dit is met 767 eenheden of 2,5 % terwijl er in het Rijk als geheel een daling was van 1,5 % ; een aangroei werd genoteerd in de provincies Luxemburg (+ 11,8 %), Namen (+ 5,2 %) en Limburg (+ 1,6 %) en een daling in de provincies Antwerpen (- 0,16), Luik (- 3,0 %), Oost-

Vlaanderen (- 3,9 %), Henegouwen (- 4,6 %) en Brabant (- 4,7 %).

In de tertiaire sektor (vervoer, handel en diensten) was er in alle provincies een aangroei. In West-Vlaanderen was er een toename van 142.972 tot 146.705 bezoldigden (exclusief bijzonder tijdelijk kader), dit is met 3.733 eenheden of 2,6 % ; de procentuele aangroei was groter in de provincies Limburg (4,3 %), Luxemburg (3,0 %), Luik (2,8 %) en Oost-Vlaanderen (2,7 %), even hoog in Namen (2,6 %) en lager in de provincies Antwerpen (2,3 %), Henegouwen (2,1 %) en Brabant (1,3 %) evenals in het Rijk (2,1 %). De concentratie van de werkgelegenheid in de tertiaire sektor in Brabant is zeer groot ; de toename van de bezoldigde werkgelegenheid in de tertiaire sektor *uitgedrukt per 1.000 inwoners* was in Brabant (3,5 per 1.000 inwoners) even groot als in West-Vlaanderen.

In de sektor landbouw en visserij waren de wijzigingen in het algemeen gering.

Binnen West-Vlaanderen werd een aangroei van de bezoldigde werkgelegenheid genoteerd in de arrondissementen Brugge (+ 759), Diksmuide (+ 183) en Tielt (+ 81) ; er was een daling in de arrondissementen Kortrijk (- 894), Roeselare (- 383), Ieper (- 247), Oostende (- 177) en Veurne (- 172). In relatieve termen was de daling in de arrondissementen Veurne (- 1,4 %), Ieper (- 1,1 %), Kortrijk (- 1,0 %), Roeselare (- 0,9 %) en Oostende (- 0,5 %) groter dan in het Rijk (- 0,3 %).

De bezoldigde werkgelegenheid in de industrie (inclusief energie en waterhuishouding) was dalend in alle Westvlaamse arrondissementen ; in absolute cijfers

DE EUROCHEQUEREKENING EN DE ORANJE REKENING, DE ZICHTREKENINGEN VAN HET GEMEENTEKREDIET

★ EENVOUDIG

★ VEILIG

★ PRAKTISCH

VOOR EEN VERANTWOORD GELDBEHEER

Vraag hierover meer informatie aan uw agent van het Gemeentekrediet.



**Sparen bij het
GEMEENTEKREDIET
zeker en vast**

Sinds 1919

DE KORTRIJKSE VERZEKERING N.V.

Dynamische Verzekeringsmaatschappij van eigen bodem :

STREEKGEBONDEN en PRIJSGUNSTIG !

ALLE GELDZAKEN VOOR GEZIN EN BEROEP



RAIFFEISENKAS

DE BELANGRIJKSTE PRIVE-SPAARKAS VAN HET LAND

PROVINCIAAL KANTOOR : ZUIDSTRAAT 15 8800 ROESELARE

VOOR ADRESSEN - ZIE GOUDEN GIDS - RUBRIEK SPAARKASSEN

was de vermindering het grootst in het arrondissement Kortrijk (- 2.470), gevolgd door de arrondissementen Brugge (- 784), Roeselare (- 771), Ieper (- 541), Oostende (- 420), Tielt (- 230), Veurne (- 92) en Diksmuide (- 57). In relatieve termen was de daling het grootst in de arrondissementen Oostende (- 8,6 %), Ieper (- 6,2 %) en Kortrijk (- 5,2 %), gevolgd door Veurne (- 4,2 %), Roeselare (- 3,5 %), Brugge (- 3,1 %), Tielt (- 2,2 %) en Diksmuide (- 2,2 %). In West-Vlaanderen was er een daling in de textielnijverheid van 2.476 bezoldigden, waarvan 1.614 in het arrondissement Kortrijk, 316 in het arrondissement Tielt, 259 in het arrondissement Ieper en 219 in het arrondissement Roeselare. Omvangrijk is ook de daling in de metaalnijverheid in de arrondissementen Brugge (- 393), Roeselare (- 230), Kortrijk (- 154) en Ieper (- 100), de daling in de kledingnijverheid in de arrondissementen Kortrijk (- 235), Roeselare (- 136) en Oostende (- 115) en de daling in de houtnijverheid in de arrondissementen Kortrijk (- 284), Roeselare (- 133) en Oostende (- 92).

In het bouwbedrijf was er groei in de arrondissementen Kortrijk (+ 368), Brugge (+ 305), Veurne (+ 89), Diksmuide (+ 86) en Tielt (+ 57) en een daling in de arrondissementen Oostende (- 66), Ieper (- 48) en Roeselare (- 24).

In de tertiaire sektor was er in alle Westvlaamse arrondissementen een aangroei, behalve in het arrondissement Veurne (- 195), waar er in de sektor Overheidsdiensten en onderwijs een terugloop was van 235 personen. In absolute cijfers was de toename het grootst in de arrondissementen Brugge (+ 1.313) en Kortrijk (+ 1.203); de procentuele aangroei situeerde zich tussen 3,1 % à 3,9 %, behoudens in de arrondissementen Roeselare (+ 2,5 %) en Oostende (+ 1,3 %).

Van alle bedrijfstakken in het Rijk met meer dan 5.000 bezoldigden werd de textielnijverheid het sterkst getroffen, met een daling in het Rijk van 10,2 %; ook al bleef het dalingspercentage in West-Vlaanderen in de textielnijverheid (- 9,0 %) beneden het rijksgemiddelde, toch heeft de teruggang in deze bedrijfstak het tewerkstellingsverloop in West-Vlaanderen bijzonder ongunstig beïnvloed.

BELGISCHE TOERISME NAAR BUITENLAND STAGNEERT

Volgens Sunair, Oostends touroperator, stagneert het Belgisch toerisme naar het Buitenland, voor het eerst sinds 25 jaar. Dit is te wijten aan de huidige conjunctuur, en aan de verminderde koopkracht van de cliënten van inclusieve vliegtuigvakanties.

Daardoor werd Sun International verplicht zijn produkt aan te passen in de zin van een package toerisme, waarin de cliënten duidelijk zien wat hen wordt aangeboden voor een bepaalde prijs, met toch een voldoende vrijheid om deel te nemen aan bijvoorbeeld Club-animatie-activiteiten.

Dit aanpassingsvermogen betekende voor Sunair 5.000 cliënten méér dan vorig jaar op hetzelfde moment, met een te verwachten verhoging van het zakencijfer van ongeveer 250 miljoen fr.

De Sun International groep nam een 52 % participatie in de luchtvaartmaatschappij Abela Airways. De animatieformule Sun Club Hotel werd verder uitgebouwd.

In 1979 werden de klassieke winterbestemmingen aangekondigd met 5 à 10 % opslag; de fueltoeslagen zijn reële toeslagen waar noch de agent, noch de touroperator, noch de vervoerder winst op neemt. Deze toeslag was onder meer noodzakelijk, omdat bepaalde recente monetaire schommelingen reeds integraal ten laste werden genomen door de touroperators.

Vastgesteld wordt dat vooral de tweede vakantie te lijden heeft van de recente conjunctuurmoeilijkheden: minitours en kleine reizen worden moeilijk verkocht en de uitgetrokken reissom van de cliënten bleef de laatste jaren schommelen rond de 13.00 BF; in Frankrijk bleef dit 1.600 FF.

ERTA NV TE TIELT BREIDT UIT

Erta nv, Tielt, België, producent van kunststof halfmaterialen en afgewerkte stukken, met een omzet van 600.000.000 BF, heeft zijn produktiekapaciteit voor nylon halfmaterialen verdubbeld, en zijn produktengamma uitgebreid met geëxtrudeerde staven tot diameter 320 mm en met gegoten platen van 2000 mm × 1200 mm.

Door de aquisitie van Cestidur in Lyon (Frankrijk) heeft Erta nu ook platen in UHMW polyethyleen, 6000 × 12000 mm, in zijn programma opgenomen.

De Erta-produkten worden over de hele wereld afgezet via eigen verkoopbureaus en een uitgebreid verdelersnet onder de merken Ertalon (nylon), Ertacetal (acetaal), Ertalyte (PETP), Ertalene (PE).

'DE WESTVLAAMSE HOTELSELEKTIE': EEN NIEUWE 'QUALITY CONTROL' BROCHURE

Het Instituut voor Kwaliteitscontrole en Informatieve Etikettering, beter gekend onder de naam Quality Control nam het initiatief tot de oprichting van een kwaliteitshotelselectie in West-Vlaanderen.

In samenwerking met het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme, Westtoerisme, de Westvlaamse hotelscholen, de Bond van Grote en van Jonge Gezinnen en verscheidene experts ter zake, en met voorkennis van de Horeca-federaties, werd het *Technisch Komitee* gevormd dat de kwaliteitscriteria bestudeerde en vastlegde.

De hotels die aan de kwaliteitscriteria beantwoorden, verkregen de Quality Control label en werden opgenomen in de 'Westvlaamse Hotelselectie'. Op de 42 hotels die hun kandidatuur stelden, werden 35 hotels uiteindelijk aanvaard.

De kwaliteitscertificatie van het hotelwezen heeft tot doel aan de toeristen-verbruikers een konstante kwaliteit te waarborgen, die regelmatig wordt nagegaan door controleurs.



*Bekaert-Stanwick:
één van de vele facetten
van de Bekaert-Groep*

Deskundig advies van Bekaert-Stanwick zorgt voor kristalzuiver rivierwater

Rivierwater zuiveren en ervoor zorgen dat het zuiver blijft is in onze huidige leefomstandigheden een zware, maar noodzakelijke opgave. Dat dit niettemin meer en meer tot de mogelijkheden behoort, is mede te danken aan de kennis en de technologie van Bekaert-Stanwick.

Bekaert-Stanwick is een adviesbureau dat uitsluitend specialisten van diverse disciplines onder zijn leden telt. Door hun uitgebreide en veelzijdige know-how en ervaring opereren zij

met goed gevolg in alle takken van het bedrijfsleven. Want Bekaert-Stanwick werkt volgens de meest recente management-technieken en met een objectieve en haast onbeperkte creatieve inbreng.

Zo is het bureau een waardevolle hulp voor de meest diverse problemen. Onder meer voor project-management, onderhoudsorganisatie, opleiding, bedrijfsrationalisatie, informatica, marketing, enz. Bekaert-Stanwick is een treffend voorbeeld van de Bekaert-filosofie. Want

Bekaert-mensen werken onafgebroken aan nieuwe ideeën, projecten en toepassingen. Op de meest uiteenlopende gebieden, met de meest gevarieerde problemen, met vrijwel elke bedrijfstak. Met als doel producten te verwezenlijken of te helpen verwezenlijken, die het leven van iedereen beter, veiliger en aangenamer maken.

@ BEKAERT

B-8550 Zwevegem - Tel. 056/75 61 11

Om te worden opgenomen in de Westvlaamse Hotelselectie, moeten de hotels ten minste voldoen aan de eisen die gesteld zijn voor de klasse 1a van de Beneluxklassifikatie voor logiesverstrekkende bedrijven.

De hotels worden ingedeeld volgens het aantal punten dat zij behaalden voor :

1. de algemene uitrusting van het hotel ;
2. het comfort van het hotel ;
3. het comfort van de kamers ;
4. de maaltijden en de bediening ;
5. de reservatie en het onthaal ;
6. het prijsbeheer (verhouding prijs/kwaliteit).

Bijzondere aandacht werd besteed aan de kindvriendelijkheid van de hoteliers.

Voor elk afzonderlijk gedeelte van de kwaliteitscriteria dient de hotelhouder ten minste 60 %, en voor het geheel van de criteria ten minste 70 % van de punten te behalen.

De hotels die respectievelijk 70, 80, 90 , 95 % van de punten behaalden, komen terecht in de categorieën gaande van 1 tot 4, die aangeduid worden met een regionaal symbool.

Zoals de hertekop het symbool is van de Ardense Hotelketen, zo werd voor de Westvlaamse Hotelselectie de ' uil-en-spiegel ' als symbool gesteld.

De restaurants die gekend zijn om hun verfijnde keuken, kregen een 'speciale vermelding'. Het symbool hiervoor is de muts met lepel van Lamme Goedzak.

Evenals in de Ardense Hotelketen, worden in de hotels van de Westvlaamse Hotelselectie beoordelingskaarten ter beschikking gesteld van de hotelgasten.

Deze kaarten worden door de klanten teruggestuurd naar Quality Control (port betaald door de bestemmeling). Zij laten de gasten toe hun indrukken, beoordelingen en eventuele opmerkingen over de verstrekte dienstverleningen kenbaar te maken.

De hotelfolder die werd uitgegeven in vier talen, werd gedrukt op 60.000 exemplaren en geldt voor twee jaar. De verspreiding zal gebeuren door tussenkomst van Quality Control, Westtoerisme, de plaatselijke V.V.V. van West-Vlaanderen, de informatiebureau's van het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme in binnen- en buitenland, e.a.

Deze folder kan bekomen worden bij Quality Control s.v., Lombardstraat 26 - bus 2, 1000 BRUSSEL (een postzegel van 8 fr bijvoegen voor verzending).

Het is bedoeling om in de toekomst de voor één jaar gangbare prijzen op een insteekblad in te lassen, en wel 'bediening en B.T.W. inbegrepen'.

MILIEUZORG IN WEST-VLAANDEREN, 1975-85

In voorbereiding van het Plan 1981-85 werd door de GOM-West-Vlaanderen een verslag ingdiend over 'Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1975-85'. Dit rapport kwam zopas van de pers in de reeks 'Facetten van West-Vlaanderen' (nr 17) van het Westvlaams Economisch Studiebureau.

Het rapport maakt, in een eerste deel, een analyse van de vaste afvalverwerking in West-Vlaanderen. Men gaat daarbij uit van de studies gedaan door de Interkommunale Verenigingen WITAB en Leiedal en van de sektoriële indeling van de provincie, die aan de basis ligt van de gebiedsomschrijving van de tegenwoordige Interkommunale Verenigingen voor Vuilverwerking in West-Vlaanderen.

Qua hoeveelheden wordt geraamd dat per jaar circa 900.000 ton vaste afval wordt geproduceerd. Daarvan is circa 305.000 ton van huishoudelijke en ambachtelijke aard, naast een totaal van circa 595.000 ton industriële afvalstoffen. Van deze laatste wordt per jaar circa 70.000 ton gerecupereerd in verschillende industriële sectoren.

Als algemene verwerkingstechniek werd in West-Vlaanderen om diverse specifieke redenen gekozen voor de verbranding van de afvalstoffen. Vier installaties zijn reeds in werking terwijl nog eens 4 andere in opbouw of in planning zijn. De totale geïnstalleerde verwerkingscapaciteit zal bij voltooiing van het programma circa 455.000 ton per jaar bedragen.

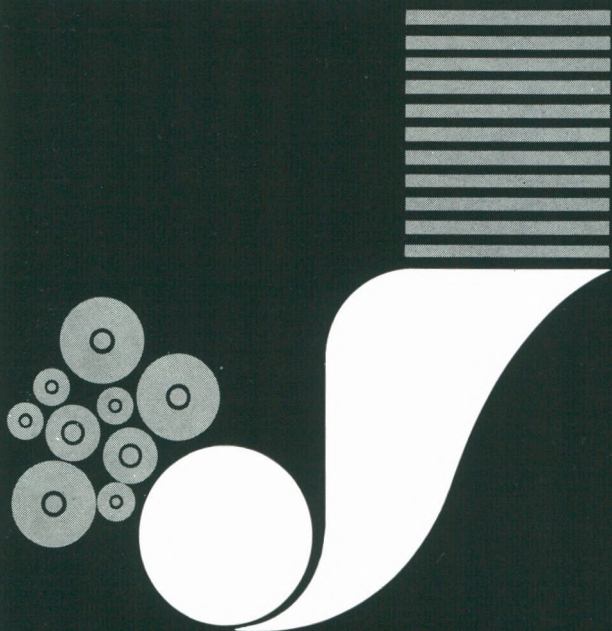
Naast de verbranding komt voor bepaalde afvalstoffen nog de dumping of het gekontroleerd storten in aanmerking. Uitgaande van de gegevens van de gewestplannen kon een selectie worden voorgesteld van meerdere geschikte stortplaatsen, waarvan de totale capaciteit geraamd werd op circa 15 miljoen m³. Dat zou mogelijkheden bieden voor een periode van circa 15 jaar. Dit deel wordt afgesloten met een voorstel tot bouw van een compostbedrijf in Diksmuide ter vervanging van de aldaar voorgestelde verbrandingsinstallatie.

Een tweede deel gaat in op de problematiek van de afvalwaterzuivering in West-Vlaanderen. Om organisatorische redenen wordt voorgesteld het ambtsgebied van de Waterzuiveringsmaatschappij van het Kustbekken uit te breiden tot het hele grondgebied van de provincie.

Op basis van een emissie-inventaris, opgemaakt door het WES, kan geraamd worden dat circa 6.000.000 inwonerequivalenten vanuit en via West-Vlaanderen naar de Noordzee worden afgevoerd. Een meer precieze analyse laat toe daaruit af te leiden dat in West-Vlaanderen daarvan circa 900.000 inwonerequivalenten zullen geëlimineerd worden door industriële sanering en industriële afvalwaterzuivering, dat circa 3.500.000 inwonerequivalenten moeten bestreden worden door de openbare afvalwaterzuivering terwijl circa 1.600.000 inwonerequivalenten afkomstig zijn van grensoverschrijdende en diffuse verontreinigingen.

Wat de openbare afvalwaterzuivering aangaat, bedraagt de huidige operationele zuiveringscapaciteit circa 325.000 inwonerequivalenten. Een aanvullende capaciteit van circa 665.000 inwonerequivalenten is in aanbouw, terwijl daarnaast nog eens een totale capaciteit van circa 1.100.000 inwonerequivalenten gepland is vóór 1980-81. Met de globale openbare afvalwaterzuivering in West-Vlaanderen te realiseren of vast te leggen in de periode 1979-85, is uiteindelijk een budget gemoeid van circa 5,5 miljard fr.

In een derde deel wordt de problematiek van de verwerking van de semi-vloeibare afvalstoffen, vooral van agrarische aard, en van het zuiveringsslib besproken. Hier wordt voornamelijk verwezen naar de studies in uitvoering door het Studiesyndikaat Synexa, dat met dit doel door de GOM-West-Vlaanderen werd opgericht.



drukkerij vansevanant nv

prof. dewulfstraat 68
8970 poperinge
tel. 057 / 33 34 87 - 33 47 87



servaco

tramstraat 2
(industrieterrein zuid)
8610 wevelgem
tel (056) 41 01 51

laboratorium voor industriële analyses
erkend door ministeries

voeding veevoeding

analyses in de sectoren
- bouw - wegenbouw
- water
- algemene scheikunde
- geluid

U investeert?... Bel de N.M.K.N.!

Wij hebben een aanzienlijke ervaring opgedaan
op het gebied van krediet aan de nijverheid en de handel.
Neem contact met ons op:



Antwerpen (031) 32 19 60	Gent (091) 25 51 95	Namen (081) 71 32 91
Bergen (065) 33 76 06	Hasselt (011) 22 79 51	Nijvel (067) 22 55 61
Brugge (050) 33 51 33	Kortrijk (056) 21 43 20	Sint-Niklaas (031) 76 34 05
Brussel (02) 513 62 80	Leuven (016) 23 98 51	Turnhout (014) 41 34 52
Charleroi (071) 32 41 54	Luik (041) 23 02 12	Verviers (087) 22 71 01
Doornik (069) 22 84 60	Mechelen (015) 41 60 08	



KREDIET A/D NIJVERHEID

NMKN, Specialisten in krediet aan de nijverheid.
Maatschappelijke Zetel: 1000 Brussel - Waterloolaan, 16 - Tel. 02: 513 62 80

Mijn werkplaats? Ja ge-
bouwd met een beroepskrediet
van BAC. Op die billijke BAC-
voorwaarden. BAC doet trou-
wens heel mijn financiële huis-
houding. Prima bankservice
bij die mensen! Daar moet u
ook eens informeren!



Ook voor
beroepskrediet
de gunstigste
voorwaarden!

BAC
PRIVATE SPAARKAS

Een laatste deel behandelt de luchtmeetnetten in West-Vlaanderen als een werkinstrument bij de bestrijding van de luchtverontreiniging. Naast een beschrijving van de bestaande toestand worden voorstellen gedaan om het automatisch meetnet evenals het nationaal zwavel-rookmeetnet zodanig aan te passen dat meer precieze en meer representatieve gegevens over West-Vlaanderen worden verzameld. Tenslotte wordt voorgesteld om de Belgische kustzone op te nemen in de 'beschermde gebieden', voorzien in de wet tegen de luchtverontreiniging en dat op basis van de evolutie van het wintertoerisme en de grote concentratie aan woonzones in dit gebied.

INKOMENSEVOLUTIE IN DE KUSTZONE
RELATIEF ONGUNSTIG

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek publiceerde zopas de 'Fiskale Statistiek van de inkomens onderworpen aan de personenbelasting en aan de belasting van de niet verblijfhouders, aanslagjaar 1977 inkomen van 1976'.

Voor de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen is dit een aanleiding om te wijzen op enkele markante gegevens.

In de rangorde van de Belgische provincies, in dalende orde van het gemiddeld belastbaar inkomen per belastingplichtige, bekleedt West-Vlaanderen de zesde plaats; voor het inkomstenjaar 1963 kwam West-Vlaanderen slechts op de achtste plaats en in de periode 1965-71 werd de zevende plaats ingenomen.

Het gemiddeld inkomen per belastingplichtige in West-Vlaanderen bereikte in 1976 93,9 % van het rijksgemiddelde; in 1963 was het percentage slechts 84,4 %. Voor het Rijk kan algemeen gewezen worden op een vernauwing van de dispariteiten; in 1963 haalde de provincie met het hoogste gemiddeld inkomen (Brabant) index 147 tegenover de provincie met het laagste gemiddeld inkomen (Limburg), terwijl in 1976 de index 130 bedroeg, met Luxemburg op de laatste plaats.

Opvallend is de relatieve teruggang na 1969 van de Westvlaamse kustzone, terwijl het gebied Brugge-Kortrijk zijn positie duidelijk verbeterde en ook de Westhoek vooruitgang boekte in vergelijking met het algemeen verloop in het Rijk.

In 1963 bereikte het gemiddeld inkomen in de kustzone 97,5 % van het rijksgemiddelde tegenover nog slechts 93,5 % in 1976; voor het gebied Brugge-Kortrijk was er een aangroei van index 84,2 tot 97,0 en voor de Westhoek van 74,7 tot 85,2.

	Index Rijk = 100		
	1963	1969	1976
Kustzone	97,5	100,8	93,5
Brugge-Kortrijk	84,2	91,3	97,0
Westhoek	74,7	79,5	85,2
West-Vlaanderen	84,4	90,4	93,9

De kustarrondissementen konden in de periode 1963-69 hun relatieve positie verbeteren ten aanzien van de andere Belgische arrondissementen, maar in de jaren zeventig zijn de arrondissementen Oostende en Veurne afgegleden, wat niet het geval was voor het arrondissement Brugge. Het arrondissement Oostende nam in de rangorde van de Belgische arrondissementen in 1963 de dertiende plaats in en was in 1969 opgeklimmen tot de elfde plaats; in 1976 was het arrondissement Oostende terugggevallen op de dertigste plaats. In 1963 had het arrondissement Oostende (in zijn huidige begrenzing) het hoogste gemiddeld inkomen van alle Westvlaamse arrondissementen; in 1969 werd het voorafgegaan door het arrondissement Brugge en in 1976 door de arrondissementen Brugge, Kortrijk, Roeselare en Veurne.

Rangorde onder de Belgische arrondissementen

	1963	1969	1975	1976
Oostende	13e	11e	21e	30e
Brugge	18e	8e	8e	8e
Veurne	20e	12e	26e	29e
Kortrijk	23e	17e	16e	11e
Roeselare	32e	25e	17e	13e
Tielt	42e	37e	36e	34e
Ieper	41e	41e	41e	41e
Diksmuide	43e	43e	43e	42e

Het arrondissement Veurne bekleedt in 1976 de 29ste plaats, nadat het in 1969 de 12de plaats had bereikt.

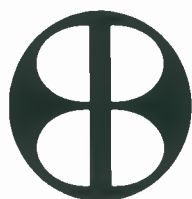
In 1963 werd het gemiddeld inkomen van de provincie West-Vlaanderen overschreden in de arrondissementen Oostende (index 108,7), Brugge (106,2), Veurne (105,5) en Kortrijk (103,6). In 1976 waren het de arrondissementen Brugge (105,5), Kortrijk (103,3) en Roeselare (101,7) die boven het Westvlaams gemiddelde uitkwamen en was dit niet meer het geval voor Oostende (97,2) en Veurne (97,6).

De relatieve vooruitgang is zeer duidelijk voor de arrondissementen Kortrijk, Roeselare en Tielt. Toch is de positie van het arrondissement Tielt, dat opsteeg van de voorlaatste plaats naar de 34ste plaats, nog allesbehalve schitterend. De arrondissementen Ieper en Diksmuide, behorend tot de Westhoek, blijven behoren tot de arrondissementen met het laagste inkomen en worden in 1976 enkel gevolgd door het arrondissement Bastenaken; het verschil met het gemiddeld inkomen van het Rijk is toch gemilderd en ook ten aanzien van het Westvlaams gemiddelde is de afstand enigszins verkleind.

Gemiddeld inkomen per belastingplichtige

Arrondissement	Rijk = 100		
	1963	1969	1976
Oostende	91,8	95,5	91,3
Brugge	89,6	96,6	99,1
Veurne	89,0	94,7	91,6
Kortrijk	87,4	92,1	97,0
Roeselare	80,9	89,0	95,5
Tielt	72,6	82,2	89,3
Ieper	74,6	78,2	84,5
Diksmuide	67,5	75,1	82,0

BANK BRUSSEL LAMBERT



Zetels te

- **BRUGGE**
Markt 18-19
- **KORTRIJK**
Grote Markt 50
- **OOSTENDE**
Wapenplein 3

RUILVERKAVELING VEURNE BEEINDIGD

In de provincie West-Vlaanderen ligt het zwaartepunt van de ruilverkavelingsactiviteit thans in de Westhoek, de helft van de provincie die overwegend agrarisch is. De ruilverkavelingen bevinden zich vooral in het noordelijk gedeelte behorend tot de Polders, dat aanleunt bij de Westkust.

Geleidelijk aan werden hier in een nagenoeg aaneengesloten gebied van ca. 16.000 ha een reeks ruilverkavelingen verwezenlijkt. Tijdens de volgende jaren moeten er nog drie hun voltooiing krijgen.

De ruilverkaveling Veurne die nu is gereedgekomen, is de elfde die in de Westhoek werd beëindigd. De akte van ruilverkaveling werd op 7 september tijdens een korte plechtigheid op het stadhuis te Veurne ondertekend.

Het ruilverkavelingsgebied

De Polders in de Westhoek beschikken over uitgestrekte, betrekkelijk ongestoorde landbouwzones, en vormen een agrarisch productiegebied van eerste orde. De grond is er van goede kwaliteit en de bedrijven hebben een gunstige gemiddelde exploitatiegrootte. Nochtans hebben zij te kampen met nadelige productieomstandigheden inzake waterhuishouding, versnipperde percelen en gebrekkige wegontsluiting. De voor de Polders zo belangrijke faktor van de afwatering schept problemen die niet te onderschatten zijn, omdat het gebied laag gelegen is, en mede het water ontvangt van de hoger gelegen zand-leemstreek die erbij aansluit. Via een complex stelsel van poldergeleden en kanalen, en via de sluizen te Nieuwpoort, moet het overtollig water bij laag tij in zee geloosd worden. De waterafvoer in dit vlakke gebied is gebrekkig in de laagste zones. Vooral de uitgeveende grond, waaruit eeuwen geleden de turf als brandstof uitgegraven werd, en waarvan er in de ruilverkaveling Veurne 256 ha voorkomt, is wegens de wateroverlast moeilijk bewerkbaar, en weinig produktief. In het natte seizoen kon het gebeuren dat hele gebieden blank stonden.

Zoals in deze streek kan worden vastgesteld, waren de natte zones gekenmerkt door sterke grondversnippering en door het ontbreken van goede landbouwwegen, zodat 174 ingesloten kavels voorkwamen.

De ruilverkaveling beslaat een aaneensluitend blok landbouwgrond van 1.348 ha, tussen de Lovaart in het oosten en de Bergenvaart in het westen. Ze strekt zich uit op gedeelten van de vroegere gemeenten Bulskamp, Wulveringem en Steenkerke, evenals op Veurne waarbij ze thans samengevoegd zijn, en op Oeren (thans Alveringem). 200 Grondgebruikers en 543 eigenaars en vruchtgebruikers waren bij de onderneming betrokken. Van de oppervlakte wordt 26 % door de landbouwers in eigendom uitgebaat. Wateroverlast kwam voor op 626 ha. Meer dan 80 % van de kadastrale oppervlakte in deze dorpen is in landbouwexploitatie. Het grasland beslaat 42 % van het blok.

Resultaten van de ruilverkaveling

Aangezien de meeste kavels omsloten waren door sloten en greppels, was de herverkaveling ten nauwste verbonden met de aanleg van een doeltreffend stelsel van

afvoersloten en het dempen, gepaard aan inkokeren, van heel wat overtollige sloten en greppels.

Er werd een aanvang gemaakt met het verbeteren van het stramien van de hoofdwaterlopen (22,5 km) en met de bouw van een pompgemaal met lozing in de Lovaart. De beheersing van het waterpeil in de lage zones schiep de mogelijkheid om op de grenzen van de nieuwe kavels het slotennet voor de detailontwatering aan te leggen (120,9 km), sloten te dempen (74,7 km) en door egalisatie goed bewerkbare kavels in te richten. Daarbij aansluitend konden tenslotte buisdraineringen geplaatst worden op 595 ha. Beide laatste onderdelen zijn nog in uitvoering en worden voltooid volgend voorjaar.

De kostprijs van deze groep werken bedraagt 87,7 miljoen fr.

Er werden nieuwe wegen gebouwd (8 km) en bestaande werden verbeterd (eveneens 8 km), voor een bedrag van 52,5 miljoen fr.

De kultuurtechnische werken worden voor het overgrote gedeelte bekostigd met de toelagen van Staat, Provincie, Gemeenten en Europese Economische Gemeenschap. Op basis van de vooruitzichten in dit verband kan het overschot dat uiteindelijk door de eigenaars zal worden bijgedragen voor de werken van algemeen nut geraamd worden op gemiddeld 4.500 fr/ha.

Landschappelijke aspecten

In de Polders in Veurne-Ambacht, 'het Blote', is het landschapstype open, vlak, met matig grote bouwland- en graslandkavels, talrijk sloten, verspreide hoeven, lintbebouwing bij de kleine, landschappelijk fraaie dorpen en weinig boombegroeiing, hoofdzakelijk op enkele kavelgrenzen en bij boerderijen.

Door de ruilverkaveling heeft het landschap weinig verandering ondergaan.

Als gevolg van de strategische zoutwateroverstromingen tijdens de laatste oorlog was de opgaande begroeiing grotendeels verdwenen, en slechts in zeer geringe mate wederaangeplant. In het kader van de ruilverkaveling worden groenschermen aangebracht, met aangepaste, vooral windbestendige soorten, op geschikte plaatsen van het openbaar domein.

De verspreide polderhoeven, sommige met monumetaal uitzicht, zijn dominerende landschapselementen. Erfbeplanting geeft niet alleen windbeschutting aan de hoeve, maar versterkt ook op harmonische wijze de diversiteit in het landschap. Een aktie bij de landbouwers in het ruilverkavelingsblok om erfbeplanting op privé-eigendom aan te brengen, kende een goed succes.

BEREIK HET
WESTVLAAMS
BEDRIJFSLEVEN
LANGS
' WEST-VLAANDEREN WERKT '

**sercu
microfilm service
biedt u de kans
om "up to date"
te zijn!**

**daar u alleen
het leesapparaat
dient aan te schaffen**

**(wij investeerden in
camera's, ontwikkel-
en afwerkings-
apparatuur)**

**is deze moderne
techniek nu ook door
u te benutten.**



**sercu
microfilm
service**

kortrijksestraat 2
8850 ardooie
tel. 051 / 74.40.65

Nieuwe goeverneur van West-Vlaanderen benoemd

De Koning benoemde op 1 oktober 1979 Prof. Dr. O. Vanneste tot goeverneur van West-Vlaanderen, in opvolging van de heer L. Vanackere, overleden.

De heer O. Vanneste studeerde te Leuven (1947-51) en behaalde er de graad van Doctor in de Economische Wetenschappen (1967).

Hij was medestichter en beheerder van de Westvlaamse Economische Raad (WER) en het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES); sinds 1957 was hij directeur van het WER-WES. In 1977 werd hij benoemd tot directeur-generaal van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij-West-Vlaanderen (GOM-West-Vlaanderen).

Nieuwe Directeur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

Naar aanleiding van de benoeming van Prof. Dr. O. Vanneste tot Goeverneur van de Provincie West-Vlaanderen is de Raad van Beheer van de GOM-West-Vlaanderen in haar zitting van 9 oktober jongstleden overgegaan tot de aanstelling van een nieuwe directie.

De heer N. Vanhove, Doctor in de Economische Wetenschappen, werd benoemd tot Directeur-Generaal. De heer J. Theys, Doctor in de Economische Wetenschappen, volgt Dr. N. Vanhove op als Adjunkt-Directeur-Generaal. De heer S. Beernaert, Doctor in de Wetenschappen en Hoofd van de Afdeling Technologie en Milieuzorg werd bevorderd tot Eerste Adviseur.

Organisatie van een BDBL-afvalbeurs

Door de Belgische Dienst voor bedrijfsleven en landbouw, sektor Industrieel bedrijfsleven, Trierstraat 82, 1040 Brussel wordt een afvalbeurs georganiseerd. Belangstellenden kunnen tevens terecht bij de afdeling Technologie en Milieuzorg van de GOM-West-Vlaanderen.

1. Voorwerp van de afvalstoffenbeurs

Door de meeste industriële procédés worden, benevens het hoofdprodukt, secundaire produkten en afval opgeleverd die door het bedrijf niet onmiddellijk kunnen worden gebruikt.

Grote bedrijven, met een gediversifieerde produktie, zijn bij machte in hun schoot een bepaald aantal nieuwe toepassingen voor hun eigen afvalstoffen te bedenken. Ze kunnen evenwel niet op de hoogte zijn van alle mogelijkheden die door de nijverheid worden geboden.

Kleinere bedrijven zijn meestal niet in staat de mogelijkheden tot recyclage van hun afvalstoffen en afval volledig te overzien.

Een afvalbeurs kan dus in deze beide gevallen nuttig blijken. Daar kunnen de vereiste kontakten tussen de producenten van afvalstoffen en de eventuele gebruikers ervan gelegd worden.

2. Werking van de afvalstoffenbeurs

Een bedrijf dat beschikt over afvalstoffen die het niet kan recycleren, bezorgt zijn voorstel aan de afvalbeurs,

langs een aanbodformulier om. De beurs vangt dit aanbod op en verspreidt het *anoniem*, wat naam en adres van het bedrijf betreft, in haar gespecialiseerd informatieblad.

Indien een ander bedrijf in dit aanbod belang stelt, richt het zich *schriftelijk* tot de beurs, die de beschikbare inlichtingen doorspeelt.

Het geïnteresseerde bedrijf neemt dan voeling op met het eerste bedrijf en beide partijen worden het eventueel eens over een transactie.

Een bedrijf dat zich beijvert om bepaalde afvalstoffen aan te kopen bezorgt zijn voorstel aan de afvalbeurs langs een formulier om. De beurs vangt deze aanvraag op en verspreidt ze *anoniem*, wat naam en adres van het bedrijf betreft, in haar gespecialiseerd informatieblad.

Indien een ander bedrijf in deze aanvraag belang stelt, richt het zich *schriftelijk* tot de beurs die het de inlichtingen doorspeelt waarover ze beschikt. Beide bedrijven nemen verder zelf contact met elkaar op.

In ieder der gevallen is de afvalbeurs een bemiddelingsorgaan dat bij de transakties tussen de partijen niet intervenieert. In geen enkel geval neemt de afvalbeurs zelf de afvalstoffen tot last.

De Provincieraad van West-Vlaanderen (1921-1978)

In opdracht van de Bestendige Deputatie schreef Luc Schepens het tweede deel van *De Provincieraad van West-Vlaanderen* dat de periode 1921-1978 behandelt.

In een eerste hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de talloze plannen voor de hervorming van de staat die geformuleerd werden vanaf het *Assemblée wallonne* van 1919 tot de akkoorden van *Egmont* en *Stuyvenberg* van 1977, en welke rol hierin aan de provincies werd toegekend. In dit hoofdstuk wordt gewezen op de vele tegenstellingen in al deze plannen, en op hun zeer relatieve betekenis.

De hoofdbrok van het boek is gewijd aan een gedetailleerde studie van enkele grote lijnen van het beleid van de Westvlaamse provincieraad sinds 1921. Na een beschrijving van de ontvangsten, worden de uitgaven bestudeerd voor landbouw, openbare werken, maatschappelijk welzijn en gezondheid, onderwijs en cultuur, de ondersteuning van de middenstand, en de drinkwatervoorziening. Hierbij worden minder bekende aspecten uitgediept zoals de vooroorlogse elektrifikatie van de provincie of de bestrijding van de werkloosheid. De studie omvat zowel de begrotingen als de rekeningen.

Het derde hoofdstuk bevat een globaal onderzoek van de samenstelling van de Westvlaamse provincieraad, de resultaten van de diverse verkiezingen, het specifieke kiesgedrag van een aantal distrikten, de spreiding over de provincie van de verschillende partijen. Vervolgens wordt een socio-politiek beeld geschetst van de verschillende types van provincieraadsleden en wordt onderzocht hoe democratisch de provincieraad en de Bestendige Deputatie wordt samengesteld.

In zijn algemeen besluit wijst de auteur niet alleen op de verdiensten, maar ook op de zieke plekken in het provinciaal apparaat en zet zijn persoonlijke opvattingen uiteen over de wijze waarop hieraan kan verholpen worden.

Het tweede deel van het boek is helemaal gewijd aan 550 biografieën van de Westvlaamse provincieraadsleden sinds 1921.

Het boek — een geïllustreerde uitgave van Lannoo te Tielt — is te verkrijgen in de boekhandel.

Co + Co als productie-organisatie

Elf onafhankelijke Belgische drukkerijbedrijven hebben zich in één combinatie verenigd onder de naam Co + Co of Coördinatie Comité Grafische Bedrijven sv.

In deze productie-organisatie zijn elf elkaar aanvullende specialisaties samengebracht.

De Westvlaamse deelgenoten zijn : Graficon pvba te Brugge, Grceninghe Drukkerij sv te Kortrijk, Drukkerij-Uitgeverij Lannoo pvba te Tielt, Drukkerij St. Catharina nv te Brugge, Drukkerij Strobbe pvba te Izegem en Walleyndruk pvba te Brugge.

Faillissementen 1975-78

Luidens het antwoord op een Parlementaire vraag waren er in de Westvlaamse arrondissementen een volgend aantal faillissementen en konkordaten :

Gerecht. Arr.	1975		1976		1977		1978
	2e sem.	1e sem.	2e sem.	1e sem.	2e sem.	1e sem.	2e sem.
<i>Faillissementen</i>							
Brugge	28	50	60	59	35	54	50
Kortrijk	20	30	15	29	26	49	24
Ieper	9	14	20	15	7	7	12
Veurne	12	17	10	17	7	13	28
Het Rijk	1.025	1.283	1.159	1.357	1.112	1.489	1.288
<i>Gerechtelijke konkordaten</i>							
Brugge	1	1	—	2	4	1	—
Kortrijk	3	6	5	4	3	8	4
Ieper	1	—	—	—	—	1	—
Veurne	1	—	—	—	—	—	—
Het Rijk	100	139	100	103	82	121	94

Bron : NIS

Grote orders voor PGW-rapiermachine Picañol

Half augustus kreeg Picañol te Ieper een ruime Amerikaanse bestelling van 200 spoelloze PGW-rapiermachines. In de USA zijn momenteel reeds 2.00 PGW-machines in bedrijf of in bestelling.

De bestelde machines zijn gebaseerd op de Presidentgetouwen met schietspoel, wat een eventuele ombouw tot schietspoelloze machines van een bestaand machinepark sterk vergemakkelijkt.

Nieuwe Zeebrugge-Hull en Zeebrugge-Schotland-verbinding

Sinds 25 juni startte Roto-Line een verbinding Zeebrugge-Hull met 1 afvaart per week naar Hull (op donderdag) en één afvaart per week vanuit Hull. De feeder-mogelijkheden zijn zo goed dat vanaf 15 september een tweede afvaart vanuit Hull ingelegd werd, met name op maandag en vrijdag.

Half september werd deze lijn aangevuld met een wekelijkse afvaart op Grangemouth (Schotland), waardoor voor het eerst een wekelijkse roll on/roll off-verbinding gelegd wordt tussen Schotland en het vasteland.

Roto-Line, dat sinds 2 januari 1979 te Zeebrugge actief is, behoort tot de Johansson Group (Zweden) en verbond in eerste instantie Walham (Göteborg-Zweden) en Oslo (Noorwegen) met Zeebrugge.

De diverse diensten worden verzekerd met 6 boten van 20.000 T, speciaal uitgerust voor de grote, eigen trailers.

Dezelfde groep startte halfweg dit jaar haar vaste verbindingen met de OT-Afrikalijn vanuit Zeebrugge naar Afrika. Andere verbindingen zowel naar Finland toe, als naar andere werelddelen vanuit Zeebrugge of met Zeebrugge als belangrijkste tussenschakel, liggen momenteel ter studie.

Voor 1979 meent de groep op Zeebrugge reeds 500.000 T verhandelingen te kunnen realiseren.

Schiaffino-lijn te Oostende

Sinds 1 juli jongstleden funktioneert er een nieuwe ro/ro-lijn voor vracht tussen Dover en Oostende. Zij wordt verzorgd door de Franse rederij Schiaffino.

Er wordt dagelijks in beide richtingen één afvaart genoteerd. Een tweede schip wordt in het vooruitzicht gesteld. De 'Cathérine' kan, op twee dekken, 52 zware vrachtwagens laden. Op een derde dek kunnen eventueel nieuwe vaartuigen overgebracht worden.

Agent te Oostende is Dens Ocean.

Nieuwe Oostendse luchtvaartmaatschappij

Eind juli werd te Oostende een nieuwe luchtvaartmaatschappij opgericht, voor chartervervoer op grote afstand. Belgium Air International (BAI) heeft nauwe banden met Zaïre Air Service. Het Oostends stadsbestuur heeft een terrein beschikbaar voor de bouw van werk- en stapelplaatsen.

De nieuwe maatschappij huurt momenteel drie vliegtuigen; voorzien wordt in drie vluchten per week naar Lumumbashi, over Kinsjasa. Bedoeld wordt uit Afrika kobalt aan te voeren en uit Europa algemene goederen. Er wordt ook gedacht aan chartervluchten voor passagiers naar diverse bestemmingen.

Geldzaken ?

Daar valt
over te praten.
Bij u of bij ons.



Generale
Bankmaatschappij

Permanente havententoonstelling te Zeebrugge

Onder grote belangstelling werd in juni, op de vooravond van het toeristisch seizoen, in het Zeestation te Zeebrugge, een permanente havententoonstelling geopend over de haven van Zeebrugge. De tentoonstelling werd gerealiseerd door het Ministerie van Openbare Werken en de Maatschappij van de Brugse Zeevaart-inrichtingen, in samenwerking met Distrigaz.

De opbouw gebeurde in een 10-tal cellen, waar het verleden, de recente evolutie van de haven, de grote uitbreidingswerken en het toekomstig uitzicht van de haven weergegeven worden.

Bij deze gelegenheid werd zowel door het Ministerie van Openbare Werken als door Distrigaz een Nederlandse en een Franstalige brochure uitgegeven.

Schelde II beëindigt deeltaak aanleg zuidelijke Oostdam te Zeebrugge

Op 10 augustus jongstleden verliet de (hopperzuiger) *Schelde II* de havenwerken te Zeebrugge voor een nieuwe opdracht te Antwerpen.

De hopperzuiger startte in februari 1979 haar opdracht in het kader van de uitbreidingswerken aan de haven. Voor de aanloop van de dijken naar de LNG-terminal in zee moest de ongeschikte grond voor de funderingen vervangen worden door 450.000 m³ zand, aangevoerd uit zee, op een afstand van 20 km. Het werk werd uitgevoerd door 3 continue ploegen, samen 26 personen.

De *Schelde II* is het 15de baggerschip in gebruik bij Dredging International nv uit Zwijndrecht (Antwerpen); het is het grootste dat in België werd gebouwd. Dit gebeurde op de Scheepswerven Belliard Murdoch te Oostende. Momenteel wordt daar een tweede hopperzuiger gebouwd van 2.700 m³ inhoud, die eind 1980 aan Dredging International nv zal overgedragen worden; de *Schelde II* heeft een inhoud van 3.200 m³ zand en een zuigdiepte van 29 meter. De kostprijs ligt telkens in de grootte-orde van 0,5 miljard frank.

Bij de bouw werd gestreefd naar een nieuwe conceptie, waarvan de voornaamste zijn: de opstelling van de brug vooraan en van de motoren achteraan. Tevens werd de *Schelde II* uitgerust met tal van gesofistikeerde apparaten, zowel voor de navigatie als voor de baggeractiviteiten.

Werkloosheidsbureaus en subregionale tewerkstellingskomitees

De Nationale Tewerkstellingskonferentie van 21.11.1972 gaf bepaalde duidelijke aanbevelingen aangaande het tewerkstellingsbeleid in België. Het Koninklijk Besluit van 6.10.1978 voerde de desbetreffende structuurhervorming door en splitste de RVA-activiteiten 'Tewerkstelling' en 'Werkloosheid'. In de realiteit werden deze bevoegdheden gesplitst met ingang van 1.1.1979 en dit zowel op nationaal als op gewestelijk vlak.

Regionaal gaf dit voor West-Vlaanderen:

- 5 subregionale tewerkstellingsdiensten: Brugge, Ieper, Kortrijk, Oostende en Roeselare belast met het tewerkstellingsbeleid, de beroepsopleiding en het administratief beheer van de andere diensten. Deze tewerkstellingsdienst wordt geleid door een directeur.
- 5 gewestelijke werkloosheidsbureaus, belast met de toepassing van de wetgeving inzake werkloosheidsverzekering, geleid door een werkloosheidsinspekteur.

Bij deze structuurwijziging zat duidelijk de zorg en bekommernis voor het imago van de tewerkstellingsdienst zo onbesproken mogelijk te houden door het te ontdoen van een voortaan uit den boze geachte alliantie met de werkloosheidsdiensten, die schijnbaar niet bevordelijk was voor het vertrouwen dat de werkzoekende normaler wijze in de tewerkstellingsdienst moet kunnen stellen.

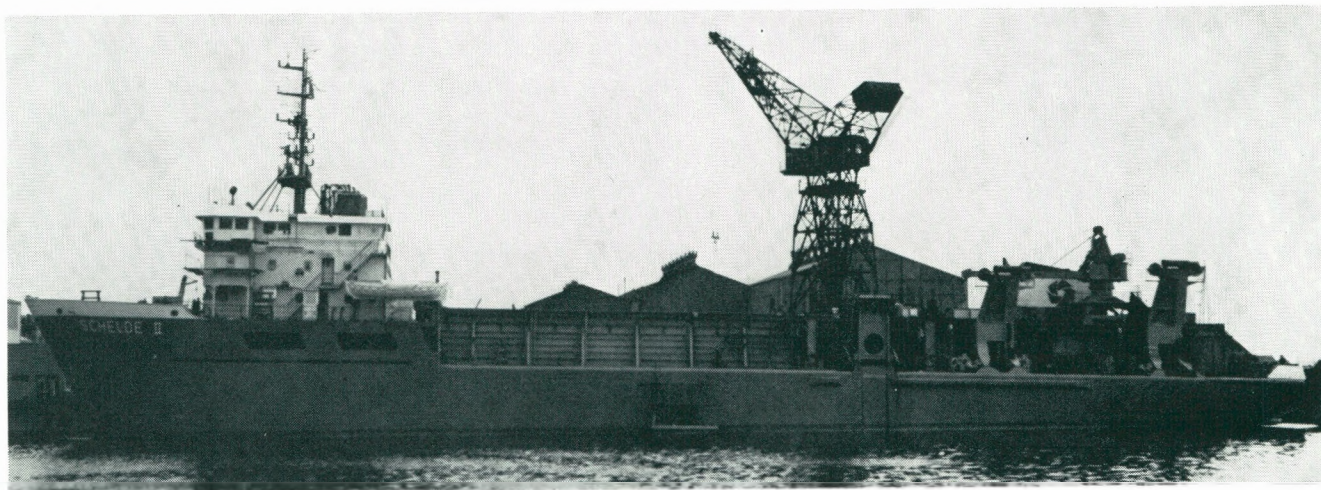
Voordrachten

Dr. O. Vanneste, Directeur-Generaal GOM-West-Vlaanderen, sprak op:

16 juni te Brugge: 'Tewerkstellingseffekten voor de uitbouw van Zeebrugge', Stad Brugge.

5 september te Brugge: 'Naar nieuwe functies voor Zeebrugge?', Marnixkring.

Dr. N. Vanhove, Adjunkt-Directeur-Generaal GOM-West-Vlaanderen, sprak op 14 september te Middelkerke: 'Het Belgisch Kustbedrijf voor een permanente uitdaging', I.K.B.K.



Voordrachtenreeks IZWO

Tussen 11 oktober 1979 en 13 maart 1980 gaat een voordrachtencyclus door over 'De Zee'. Deze cyclus wordt georganiseerd door het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek, Prinses Elisabethlaan 69 te 8401 Bredene. Het IZWO groepeerde vrijwel alle wetenschappelijke onderzoekers, die zich in het Vlaamse landsgedeelte in de universiteiten en openbare diensten met het maritiem milieu bezig houden.

Alle voordrachten zijn gratis. Zij worden gehouden in de konferentiezaal van het stadhuis te Oostende, telkens om 20.00 uur. Het programma voorziet volgende voordrachten :

11 oktober : Het leven in de zee (Prof. Ph. Polk en Dr. E. Coppejans)

15 november 1979 : Produktiviteit van de zee (Dr. C. Heip)

13 december 1979 : Exploitatie van de zeerijkdommen (Dr. P. Hovart en Dr. A. Bastin)

10 januari 1980 : De verontreiniging van de zee (Dr. S. Beernaert en Prof. R. Van Grieken)

14 februari 1980 : Landbouw op zee (Prof. G. Persoone)

13 maart 1980 : Het beheer van de zee (Dr. W. Baeyens)

Verhoogde cokes-transport te Zeebrugge

1979 kende in de eerste zes maanden een sterk verhoogde uitvoer van cokes. De aldaar gevestigde firma Carcoke (sinds 1902) is bezig een produktie- en uitvoerprogramma te realiseren dat ongeveer 400.000 T cokes zal bedragen. Dit betekent een trafiek van ongeveer 25 schepen van 15 à 16.000 T die uit Zeebrugge vertrekken in hoofdzaak naar de USA en naar Roemenië.

De aanvoer van kolen (ongeveer 450.000 T) gebeurt langs lichters, die aan de eigen kaai van het bedrijf aanleggen.

De cokes, herkomstig van Zeebrugge worden vanaf de môle naar de USA uitgevoerd ; een beperkte produktie cokes uit Wallonië wordt met de trein naar Zeebrugge gebracht en er eveneens verscheept.

Verwacht wordt dat het cokesprogramma 1979 ook in 1980 verder zal lopen. Een uitbreidings- en vernieuwingsprogramma van het laatste bedrijf is momenteel ter studie.

Westvlaamse firma's domineren Decosit-tentoonstelling

In het kader van de Vestirama-Decorama-beurs te Brussel, van 16 tot 19 september, werd dit jaar een nieuwe afdeling toegevoegd : Decosit. Deze nieuwe beurs wordt uitsluitend gebracht door de fabrikanten zelf van stoffen en toebehoren van de zetelindustrie. Van de 62 exposanten die de Belgische sektor op een representatieve wijze vertegenwoordigen zijn er 37 Westvlaamse bedrijven.

Daarnaast zijn er nog 16 Westvlaamse bedrijven aanwezig op de Vestirama-kledingbeurs (op 350 deelnemers)

en 17 op de Decorama-woningtextiel-beurs (op 66 exposanten).

De voorstelling aan de pers van deze diverse beurzen gaf de heer P. Leroy, sekretaris-generaal van de Breigoedfederatie de gelegenheid de aandacht te vestigen op de stagnatie van de breigoednijverheid in België. Als redenen somde hij op : (1) de groeiende diskrepantie tussen de in- en uitvoer in ons land, waarbij de invoer in hoofdzaak komt uit de EEG-landen en uit de lageloon-landen en (2) het systematisch verliezen van de export-markten. Dit laatste is vooral te wijten aan een algemene krisissfeer, die een protektionistische tendens bij de buurlanden meebrengt, inbegrepen officiële en officiële unilaterale maatregelen die de import van bepaalde artikelen 'kanaliseren'.

Als positief punt is in de breigoednijverheid de flexibiliteit van de kleinere KMO's te vermelden, wat een zeker tegengewicht betekent voor het ontbreken van een eigen 'sales department', dit tengevolge van een te kleine schaal.

K.V.S.-Brussel krijgt nieuwe Televic-klankinstallatie

Tussen het impressionant decor van 'De blijde intrede van Kristus in Brussel', een groots opgezette KVS-produktie ter gelegenheid van het Millennium, evolueren een aantal techniekers van de Westvlaamse audio-fabrikant TELEVIC om zo snel mogelijk de nieuwe klankinstallatie van de Koninklijke Vlaamse Schouwburg in gereedheid te brengen. Om het ingewikkelde schema van repetities en voorstellingen niet in de war te sturen wordt de montage trapsgewijze aangepakt.

Eerst komt het versterkerrack met een totaal vermogen van 1.000 W. aan de beurt. Nadien worden de 14 professionele klankkasten en hoornluidsprekers langs de toneelopening en in de koepel van de zaal opgesteld.

De door Televic speciaal voor schouwburgen ontworpen mengtafel met 12 universele ingangen en 15 uitgangen komt later aan de beurt. Deze konsole is modulair opgevat en laat de mixing toe van allerlei klankbronnen zoals bandopnemers, platendraaiers en een hele reeks van gesofistikeerde mikrofoons. Dit zal de klankkwaliteit bij opvoeringen met orkest en zang aanzienlijk verbeteren.

In het hele teatergebouw, gangen, hall, foyer en spelersloges zorgen een aantal plafondluidsprekers voor een aangepaste achtergrondmuziek of een meebelisteren van wat er zich op het toneel afspeelt.

Spelers en regisseurs krijgen met deze nieuwe apparatuur de mogelijkheid hun creaties met meer audio-elementen te stofferen.

Integraal kwaliteitsbeleid

Op 14 en 15 september is Dr. J.M. Juran te gast bij het Centrum voor Kwaliteitszorg West-Vlaanderen. Hij houdt er twee voordrachten in het Vormingsinstituut voor KMO te Kortrijk over het wezen van de kwaliteitszorg en over de toekomst van de Europese industrie in de nabije toekomst.

publikaties

wer / wes / gom

REEKS WES (BTW inbegrepen)

1. G. Declercq & O. Vanneste, De Economische Situatie en Mogelijkheden van het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz. (uitgeput).
2. O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij - een Economische Studie, 1959, 358 blz. (uitgeput).
3. O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge - Etude Economique, 1959, 358 pp., 212 fr.
4. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge - Een Regionaal Economische Studie, 1961, 463 blz. (uitgeput).
5. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende - Een Regionaal Economische Studie, 1962, 444 blz., 265 fr.
6. O. Vanneste & J. Theys, Menen - Een Economische Studie van een Grensstad, 1962, 256 blz. (uitgeput).
7. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare - Een Regionaal Economische Studie, 1963, 336 blz. (uitgeput).
8. J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 159 fr.
9. J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 159 fr.
10. O. Vanneste & J. Theys, Veurne - Een Economische Studie, 1964, 189 blz. (uitgeput).
11. M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz. (uitgeput).
12. O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 265 fr.
13. O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt - Een Regionaal Economische Studie, 1968, 410 blz., 265 fr.
14. J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 265 fr.
15. M. Zwaenepoel, Vrije Tijd - Een sociologische analyse van het vrijetijdsgebruik en de vrijetijdsbehoeften van de westvlaamse bevolking, 1969, 332 blz. (uitgeput).
16. N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 265 fr.
17. N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 265 fr.
18. J.M.L. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 159 fr.
19. R. Branson, J. Theys, H. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, 1971, 356 blz., 318 fr.
20. J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen - Bronnen, toestand en bestrijding door de ruimtelijke ordening, 1972, 209 blz., 265 fr.
21. N. Vanhove, Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 477 fr.
22. L. Schepens, Van Vlaskutser tot Franschman - Bijdrage tot de geschiedenis van de Westvlaamse plattelandsbevolking in de negentiende eeuw, 1973, 294 blz., 371 fr.
23. De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970 - Statistische tabellen, 1974, 128 blz., 191 fr.
24. Symarindus, De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering - Een technisch-economische evaluatie, 1977, 448 blz., 650 fr.

REEKS FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN

(BTW inbegrepen)

1. R. Simoen en O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge: Openbare werken in verleden en toekomst - De haven en de toeristische belangen van de Oostkust, 1972, 48 blz. (uitgeput).
2. C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf - Inplantings- en aanlegmogelijkheden, 1973, 100 blz., 106 fr.
3. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 133 fr.
4. Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 74 fr.
5. S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 133 fr.
6. N. Vanhove, Vakantiespreiding. Een nieuw voorstel voor België, 1975, 56 blz., 85 fr.
7. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 133 fr.
8. De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 133 fr.
9. P. Boerjan, De toeristische statistiek in België. Analyse, evaluatie en voorstellen tot hervorming, 1976, 84 blz., 133 fr.
10. S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 106 fr.
11. J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 159 fr.
12. S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen in 1980 en 1985, 40 blz., 64 fr.
13. Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1975-85, 48 blz., 87 fr.
14. P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking 1967-76, 124 blz., 230 fr.
15. Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1980-85, 60 blz., 111 fr.
16. Terreinbehoeften voor Teverkstelling, Toerisme en Rekreatie in West-Vlaanderen, 1981-85, 80 blz., 148 fr.
17. Milieuzorg in West-Vlaanderen 1975-85, 76 blz., 141 fr.
18. Infrastrukturele behoeften, 80 blz., 148 fr.

REEKS TOERISTISCH ABONNEMENT WES

Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1978

76. Het reisgedrag en de reisattitudes van de Parijse bevolking ten aanzien van de Belgische toeristische centra, 1978, 118 blz.
77. De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking 1967-76, 1978, 124 blz.
78. Toeristische index WES Kust en Achterland, 1978, 13 blz.
79. Makro-economische betekenis van een betere vakantie-spreiding en bedrijfseconomische gevolgen voor de toeristische sektor - Syntese, 221 blz.

(1.325 fr. per jaar-abonnement - BTW integrepen).

UITGAVEN WER EN GOM - WEST-VLAANDEREN

- O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland - Proeve van een toeristisch-economische studie, 1955, (uitgeput).
- O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland - Essai d'une étude d'économie touristique, 1955 (uitgeput).
- G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957 (uitgeput).
- West-Vlaanderens economische groei 1954-64, 1965, 98 foto's, 172 blz. (uitgeput).
- Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978 (uitgeput).

STEUNENDE LEDEN - 1979

Steunende leden (413 fr. - BTW inbegrepen) ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties, de reeks 'Toeristisch Abonnement' uitgezonderd.

TIJDSCHRIFT 'WEST-VLAANDEREN WERKT'

Tweemaandelijks uitgave - verschijnt niet in juli en augustus - abonnement 1979: 170 fr. (BTW inbegrepen).

ZEEBRUGGE



DE SNELHAVEN OP ENKELE KILOMETER VAN UW BEDRIJF

biedt U een waaier van mogelijkheden voor het geheel of
een gedeelte van uw maritieme transporten !

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
Louis Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge-Belgium Telefoon (050) 33 52 24 (4 l)

