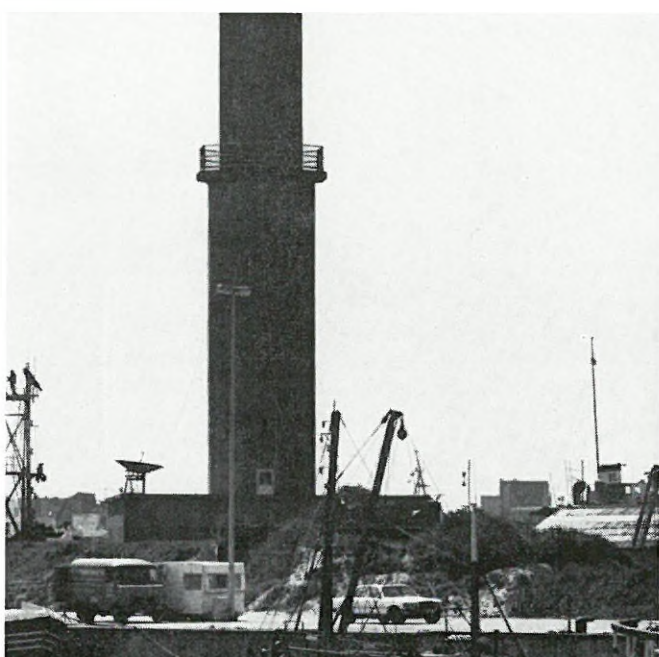


west-vlaanderen werkt

4.1982

tweemaandelijks tijdschrift / verschijnt niet in juli en augustus / september-oktober 1982

dossier
west-vlaanderen
maritiem



WES

west-vlaanderen werkt

4.1982

24e JAARGANG

inhoud

177

West-Vlaanderen maritiem
O. Vanneste

178

West-Vlaanderen en zijn historische binding met de zee
W. Debrock

185

België op de wereldzeeën
M. Poppe

191

Veranderende havens in een veranderende wereld
F. Traen

197

Maritieme industrialisering in West-Vlaanderen
N. Vanhove

203

**Evolutie van de voornaamste trafiëken
in de Westvlaamse havens**
A. De Raes

215

Uitbouw van de haven van Brugge-Zeebrugge
R. Simoen

225

De Belgische zeevisserij
W. Van Roose

229

De Belgische zeemacht in dienst van de economie
P. Van Damme

234

Spektrum
**Brussel levert mastodont-ankerlier / Verhuringen en
verkoppen aan de kust / Transportzone Zeebrugge nv /
GMIC in nieuwe lokalen / Spillier Truck Center bouwt /
Townsend breidt uit / Job-infoeurs te Brugge /
FN produceert roltrappen.**

242

Nieuwtjes

Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de
verantwoordelijkheid van de auteur.

WES

**WESTVLAAMS
EKONOMISCH
STUDIEBUREAU**

Baron Ruzettelaan 33

8320 Brugge 4

Telefoon : 050/35.84.42

Postrekening 000-0125243-16

BTW : 408.382.668

Beschermkomitee

Baron P. van Outryve d'Ydewalle,
Ere-gouverneur, Ere-voorzitter WES ;

De heren H. Smissaert (†) en P. Monballyu,
Ere-voorzitters Raad van Beheer WES ;

Prof. Dr. O. Vanneste,
Gouverneur, Voorzitter WES ;

De heer H. De fauw,
Voorzitter Raad van Beheer WES ;

De heren C. Boghemans, R. Eerebout, A. Legein,
H. Olivier, P. Rosseel ;

Leden van de Bestendige Deputatie.

Redaktiekomitee

De heren R. Annoot, L. Bockstaele, G. Declercq,
P. Delafontaine, J. Pattyn, J. Theys,
F. Van Damme, N. Vanhove.

Redaktiesekretaris

De heer D. Sanders.

Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Abonnement 1982 : 223 fr. (BTW inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Ontwerp lay-out

Johan Mahieu, Brugge

Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk

Klichees

Deckmyn, Roeselare

Foto kافت

H. Maertens, Brugge

west-vlaanderen maritiem

ten geleide

Onder de druk van de liberalisering van de wereldhandel, gaat de moderne mens steeds meer maritiem denken. Maritiem denken betekent meteen mondiaal denken. De zee is immers in de handelswereld altijd een brug geweest tussen continenten.

In de loop van de eeuwen voeren de schepen steeds verder en werd de wereld steeds kleiner. Landen grenzend aan de zee, hadden aldus het uitzonderlijk voorrecht bij het wereldgebeuren betrokken te worden. Deze openheid langs de zee is meestal een bron van commerciële, technische en kulturele verrijking voor haar bewoners.

België hoort bij deze bevoorrechte landen en West-Vlaanderen neemt in ons land duidelijk een bevoorrechte plaats in. Drie functies zijn hierbij te onderscheiden, drie konstanten die in het verleden als in het heden, het leven van de Westvlamingen hebben bepaald: de visserij, de overzeese handel en de maritieme industrialisering. De eerste twee brengen sinds lange tijd welvaart voor onze streken. Van meer recente aard is de groei van de industrie naar de zee toe, een trend die zowel nationaal als internationaal merkbaar is.

In dergelijk geheel is de ontwikkeling van onze havens een zeer belangrijk gegeven. De havens zijn immers het bindteken tussen het zeegebeuren en het vasteland. In en rond de havens krijgt de maritimizing van het land een concreet gezicht; de havens trekken goederen en industrieën aan en zij bieden ook de nodige infra- en superstructuur voor de visserij en de aanverwante activiteiten. Niet te ontkennen is verder het feit dat via de evolutie van de transportmiddelen en de transport- en behandelingstechnieken het havengebeuren steeds verder om zich heen grijpt en dus op grotere afstand dan vroeger zijn invloed laat gelden.

Dit geldt zowel aan de zeezijde, waar voor West-Vlaanderen de laatste jaren, naast de traditionele Engeland-trafiek, ook een mundale dimensie uitgebouwd wordt, als voor de landzijde. Het achterland van onze West-vlaamse havens is nu reeds gans West- en een gedeelte van Oost-Europa geworden. Daarenboven is er, binnen de provincie zelf, een uitdeining gekomen van de invloedssfeer. Een haven wordt meer en meer beschouwd als een economische groeipool en deze realiteit is in West-Vlaanderen duidelijk zichtbaar.

Over al deze feiten wordt in het 'Dossier West-Vlaanderen Maritiem' uitvoerig gehandeld. Eén aspect komt hierin echter niet aan bod: het kusttoerisme. Het toerisme heeft een specifiek karakter en het vertoont zovele facetten, dat het moeilijk met de overige onderwerpen in één nummer van dit tijdschrift geïntegreerd kan worden.

Het kusttoerisme komt overigens in dit tijdschrift regelmatig aan bod. De redactie heeft terecht geoordeeld dat de aandacht nu in eerste instantie kan gaan naar de bewustwording van de Westvlaamse bevolking, dat het lot van deze provincie meer dan ooit verbonden is en blijft met de zee.

Prof. dr. ec. O. VANNESTE
Gouverneur van West-Vlaanderen
Voorzitter WES

west-vlaanderen en zijn historische binding met de zee

W. Debrock,

Voorzitter van de Marine Akademie

De verdediging tegen de zee

De Noordzee ontstond, na het einde van de IJstijd, ca. 10.000 v. Kr., ingevolge het langzaam wegsmeiten van de ijskap die van Vlaanderen een barre preglaciale toendra had gemaakt. De Noordzee had een 9.000 jaren nodig om ongeveer op het huidige dieptepeil te komen.

Stilaan trok het warmere jaargetijde jagers aan naar het Noorden. Hun oudste sporen zijn wellicht reeds in het Brugse te vinden, in de periode tussen 10.000 en 7.000 v. Kr. Een permanente bewoning van West-Vlaanderen zou echter nog lang uitblijven; de grondwaterstand gaf het ontstaan aan moerassen, soms ver achter de kust, waar de rottende vegetatie tot veen werd omgezet en nog in de 19de eeuw als brandstof — turf of dering — werd aangewend door de bevolking. Gedurende de periode 200 v. Kr. en de 11de eeuw grijpen de zgn. Duinkerkse transgressies plaats, brede overstromingen van de zee die van de kustvorming van West-Vlaanderen een zeer complexe geschiedenis maken.

In de Romeinse tijd is de toenmalige kuststreek reeds dun bevolkt. Volgens Julius Caesar wonen er Morinen en Menapiërs.

Geleidelijk geschiedde de definitieve bescherming van West-Vlaanderen tegen de woede van de zee door inpoldering vanwege de soms nog schaarse kustbevolking, met de steun der grote abdijen en der Vlaamse graven. De cisterciënse Abdij der Duinen, die zich rond 1107 reeds tussen Veurne en Nieuwpoort had gevestigd, verrichtte hierbij belangrijk werk, samen met de Abdij van Ter Doest aan de oostkust. De lekebroeders werkten aan het droogleggen der moerassen en de ontginning van de woeste grond. Schorren, krekens en geulen werden afgedamd of ingedijkt.

Waar de duinen een voldoende geachte bescherming tegen de rechtstreekse aanvallen van de Noordzee schenen te bieden, wierpen de bewoners op de gevaarlijke inzijselingsplaatsen dijken op tegen overstromingen en om het land tegen flankaanvallen van de zee te behoeden.

Een zware overstroming, ingevolge een hevige stormvloed, in 1134, kon duinen en dijken niet overweldigen, maar gaf aanleiding tot het ontstaan van een diepe kreek landinwaarts in de buurt van Knokke-Heist, tussen de aangelegde dijken, wat in het zuid-westen het ontstaan gaf aan het latere Damme (1180) en het eigenlijke Zwin uitmaakte. Door inpoldering kon dit gebied herwonnen worden op de zee.

De eerste nederzettingen

Tussen 1150 en 1180 ontstonden de vissersnederzettingen Grevelingen, Duinkerke, Kales, Nieuwpoort, Damme en Biervliet. Nieuwpoort kreeg reeds in 1163 zijn stadsvrijheden van graaf Filips van de Elzas. Rond 1185 ontstond Wenduine, als onafhankelijke parochie van Uitkerke.

De aangroei van de kustbevolking, hoofdzakelijk vissers, was bestendig: in 1246 ontstond Nieuwe Yde, opgegaan in het latere Oost-Duinkerke, in 1248 Lombardzide, terwijl Oostende in 1267 en Blankenberge in 1275 stedelijke gemeenten werden.

Waar de meeste gemeenten vissersplaatsen bleven, zou Brugge, en met Brugge het Brugse gewest, wegens haar bijzonder gunstige ligging een handelshaven worden. De evolutie van Brugge als handelshaven werd wel begünstigd door het ontstaan van een reeks andere nederzettingen aan het Zwin, w.o. Muide (1242), Monnikenrede (± 1250), Hoeke (ca. 1270), Sluis (vóór 1290) en Biervliet.

De door de Romeinen verbeterde landwegen, die op Brugge uitkwamen, bezorgden overlaadmogelijkheden tussen zee- en landverkeer. Uit recente archeologische opzoekingen zou blijken dat de vroegste bewoningssporen te Brugge opklimmen tot de 9de eeuw.

Een andere grote stormvloed — onder de vele — in 1394, gedurende de beruchte Sint-Vincentiusnacht, waarvan hertog Filips van Bourgondië de trieste gevolgen ter plaatse kwam meten, had voor de bestaande kustlijn slechte resultaten, maar tastte in het bijzonder Oostende aan. Te Oostende was men verplicht geleidelijk te verhuizen. Men verplaatste zich van de oude stad — gelegen vóór de huidige zeedijk, ongeveer tussen Kemmelbergstraat en staketsel — met kerk, stadhuis, markthalle en hospitaal, naar de 'nieuwe' stad, meer zuidwaarts gelegen. Met de bouwstoffen van de afgebroken huizen en gebouwen bouwde men nieuwe woonsten. De nieuwe stadskerk werd opgericht gedurende deze verhuizing, in 1478. Alleen de toren dezer kerk blijft vandaag nog recht, nadat een brand het gebouw teisterde in 1896. Hij kreeg de naam van 'peperbusse' toebedeeld vanwege de olijke Oostendenaars, wegens zijn achthoekige vorm.

Na het bekende beleg van 1601-1604 zou wat nog overbleef van de oude stad definitief in de golven verdwijnen. Met het verval van Brugge zouden de Zwinsteden eveneens geleidelijk verdwijnen of hun belang verliezen.

In de loop van de 16de eeuw zouden de kustbewoners nog herhaaldelijk West-Vlaanderen moeten verdedigen tegen de gevolgen van zware stormen en overstromingen, weliswaar met steeds verbeterde technieken, maar toch telkens met zware schade.

Aldus spoelde de vloed tot bij Brugge in 1502; in de herfst van 1530 en 1532 dienden de polderdijken stevig versterkt te worden, terwijl men in 1505 zelfs de hulp van de dorpsbewoners van het binnenland inriep. De strijd tegen de zee vereiste in deze eeuw nog belangrijke geldmiddelen vanwege de Overheid. Vaak moest de kustbevolking zelf hiervoor opdraaien: zo werd de bescherming van de haveningen weleens gedekt door taksen op de import van Engels bier, op de reders en 'weerden' ter visserij, op de haardsteden.

Over de oorsprong van de kustbewoners is bekend dat Friese en Saksische inwijking er een deel aan had, terwijl Franken bij voorkeur het binnenland koloniseerden.

Bloeiende visvangst

De hoofdzakelijk reeds in de 14de eeuw nijvere vissersnederzettingen van de ganse Westvlaamse kust werden centra van zeevisserij, al gingen diverse plaatsen in de loop der eeuwen volledig teniet.

Door hun vlakke ligging waren de meeste plaatsen gunstig gelegen voor het in- en uitvaren van de toenmalige platbodemse visserssloepen, soms slabberts geheten. Dit was zeker het geval voor de talrijke 'yden' of inhammen: Nieuwe Yde, Lombardzijde, Koksijde, (Wal-)Raversijde, de Yde van Wenduine, het weinig bekende en verdwenen Blutsie, alle plaatsen die in een tekst van 1480 genoemd worden de 'Yden op den zeecost'.

De haringvisserij was de grote bron van inkomsten, al is in de beginjaren, rond de jaren 1000, het vissen op platvis vooral gewoon geweest.

In de loop van de 15de eeuw telde men niet minder dan veertien plaatsen of yden die zich op de haringvisserij toelieden: Biervliet, Heist, Hughevliet, Blankenberge, Oostburg, Oostende, Stapeldamme, Raversijde, Wenduine, Coxyde, Duinkerke, Lombardzijde, Nieuwpoort, Nieuwe Yde.

Men vergete niet dat wijn, zout, graan en haring reeds zeer vroeg internationaal verhandelde voedingswaren zijn geweest. De kustgemeenten zullen hierbij een belangrijke rol spelen bij de voedselvoorziening van de grote massa van het Westvlaamse binnenland en daarbuiten.

Er bestond immers in het binnenland een grote vraag naar vis, die nog steeg gedurende de jaarlijkse vastentijd.

Men vindt ook zeer spoedig vismarkten, waar de vis werd verhandeld, bv. te Ieper in 1127, te Gent in 1199 en in andere steden.

Het probleem van de consumptie in het binnenland bestond vooral in de conservatie van de gevraagde viswaren. Deze werden oorspronkelijk gewoon gezouten, het zgn. steuren, (abberdaen, moluwe, stokvis, kabeljauw of gezouten kabeljauw) en gerookt.

De Vlaamse visvangst volstond niet altijd om de markt te voorzien van het noodzakelijke, want rond 1300 werd het tekort aangevuld met de invoer van gekaakte of tonharing uit Denemarken die via de Duitse Hanze langs het Zwin werd geïmporteerd.

De brutale en algemene zeeroverij in het Baltikum, op het einde der 14de eeuw, verhinderde deze invoer, zodat de Vlamingen hun gevangen haring zelf begonnen te kaken.

Het kaken begon dadelijk na de vangst, door het verwijderen van de ingewanden, waarna de vis in tonnen werd gestapeld per lagen en met zout besprenkeld; na een verblijf in eigen bloedpekkel werd de tonharing opnieuw verpakt.

Het procédé van het kaken werd voor het eerst toegepast in onze gewesten, in nabootsing van de Baltische techniek, door Gillis Beukels, een stuurman uit Hughevliet bij Biervliet, en door de Oostendenaar Jacob Kien. Oostende, Nieuwpoort en Sluis kregen voor het eerst van de vorst toelating op zee te kaken. De 'zeesteden zo weljn t oosten als jn t westen', maar vooral de drie zeesteden van het Westen, Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende, brachten hun kaakharing aan te Damme, dat de stapelplaats van deze tonharing was. De hoge produktie van kaakharing had ook sociale gevolgen. Destijds was de stuurman-eigenaar, met zijn vissers als deelgenoten, de

uitbater van zijn eigen bedrijf en zorgde hij voor verkoop en verdeling van de vangst. Daar het kaken reizen van langere duur toeliet, werden tussenpersonen nodig, de 'weerden', die oorspronkelijk de rol van verkoper, boekhouder en geldschietter vervulden en later zelfs medereeder en ook reder zijn geworden. In de vissersplaatsen ontstonden vismijnen, waar de vis bij afslag werd verkocht, op kommissieloon voor de weerd.

De vissers werden van vennoten van de stuurman-eigenaar gesalarieerden met vast loon of op kommissie.

Het systeem werd nog breder uitgebouwd omdat nog langere reizen wegens het in gebruik nemen van een nieuw model schip, de haringbuis, en dus ook grotere vangsten mogelijk werden. De vroeger platboomde scheepjes of slabberts moesten het laten afweten voor de buis die vanaf de 15de eeuw het voornaamste schip ter haringvisserij en op kabeljauwvangst werd en trouwens in de loop der eeuwen herhaaldelijk van uiterlijk zou veranderen.

Ook het in voege komen van de vleet, een geheel van 50 tot 80 netten waarmee in één beurt werd gevist, versterkte de tendens naar grotere vangsten.

Intussen kwam eveneens het ventjagen in voege; een ventjager was een schip dat op zee de vangst van de vissers ging opnemen of opkopen om deze zo vlug mogelijk op de markt te brengen.

Zeevisserij, roof en staatsbelang

De Vlamingen stelden zich er niet mee tevreden hun vis naar de Vlaamse wal te brengen; ze gingen ook vaak in Engeland verkopen, hoofdzakelijk te Yarmouth en te Scarborough, waar men zich ook ging ravitailleren. Hun laatste vangst was dan bestemd voor Vlaanderen.

De talrijke oorlogen, w.o. de Honderdjarige oorlog, veroorzaakten op grote schaal onzekerheid op zee wegens de ontelbare zeeroverijen, waarbij niemand werd ontzien, zodat de ernstig bedreigde Vlaamse visserij tot zelfbescherming werd verplicht. De zeesteden redden daarom zelf konvoischepen uit, gewapende oorlogsschepen die de vissersvloeten moesten beveiligen. Reeds vroeg sloten de zeesteden ter zake onderlinge akkoorden af. Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende hielden met dit doel talrijke bijeenkomsten waarop hun afgevaardigden de zaak bespraken, Oostende sloot eveneens kontrakten af met Blankenberge, Heist en Wenduine.

De echo's van dergelijke drukke bijeenkomsten zijn terug te vinden in de rekeningen van de zeesteden betreffende o.a. de 'presentwijnen' die men aanbood aan de bezoekers. In 1539, om 't faict van de pieraten in zee zijnde' te bespreken werd lekker gegeten in de 'Papegay' te Nieuwpoort door de vertegenwoordigers der drie zeesteden van het Westen, die bij dergelijke besprekingen niet erg nauw keken op de consumptie van heel wat 'kannen wijns'. ... Nochtans voelde de centrale Overheid zich genoopt in te grijpen omdat het van kwaad naar erger ging. In 1471 deed Karel de Stoute van overheidswege vierentwintig konvoischepen uitrusten om de visserij te beschermen; de kosten moesten gedekt worden door een speciale belasting op de vis. Onder aartshertog Maximiliaan, in 1488, werd de konvoicering een staatszaak, met een admiraal als gezagdrager over de konvooiers, terwijl de vorst, de provinciale staten en de zeesteden de kosten moesten delen.

Zo groeide de Vlaamse zeevisserij, als bevoorradster van het land en als bron van grote winsten, tot staatsbelang uit.

De Vlaamse visvangst greep hoofdzakelijk plaats van Sint-Jan (24 juni) tot Sint-Maarten (11 november).

Het hoogtepunt van de Vlaamse zeevisserij lag in de 16de eeuw onder Karel V. Ze werd door de vorst met talrijke plakaten en verordeningen bedacht.

Na de dood van Keizer Karel begon de inzinking en telde de Westvlaamse kust nog amper een honderdtal buizen. De revolutionaire troebelen troffen de Vlamingen die door de Watergeuzen en andere rebellen uit het Noorden bestendig werden aangevallen. Men kon weldra niet of althans niet ver meer uitvaren; wel bracht de Pacificatie van Gent een korte tijd wat opluchting, maar daarna was het voor een eeuw afgelopen met de grote Vlaamse visserij. De verovering door de Spanjaarden van Duinkerke en Nieuwpoort richtte alles te gronde. Talrijke Vlaamse vissers weken uit naar het Noorden of gingen in dienst van een nieuw bedrijf: de kaapvaart op de vijanden van Spanje. Oostende liep leeg gedurende het vierjarig beleg.

Een zwakke herleving greep plaats toen de Vlamingen, bij privilegie van de Engelse vorst Karel II, onder de bescherming van de Engelsen de gelegenheid kregen, in 1666, in de Engelse wateren te vissen.

Het lot van de vissersplaatsen

Gedurende de laatste kwarteeuw van de 16de eeuw woedde de oorlog met bijzondere wreedheid tussen de Spaanse legers en de opstandige steden, ook aan de kust. Het garnizoen van Oostende dat in handen der Geuzen was gebleven, schuimde jarenlang gans West-Vlaanderen af. Oostende werd gebrandmerkt als het wijd geduchte roofoest. Na de overgave van de stad in 1604 was de ganse bevolking uitgeweken en lag de stad volledig in puin. Het herstel zou tientallen jaren in beslag nemen. In de langzaam opnieuw bevolkte stad zou men zich, samen met de Duinkerkers, richten op de 'kaperij' en er trouwens, bij momenten rijklijk van leven.

Op het einde van de 16de eeuw waren bovendien reeds ettelijke gemeenten als vissersplaatsen verdwenen: Lombardzijde, Raversijde, Wenduine, Blutsie, Nieuw Yde.

De voornaamste vissersplaatsen waren dan toch Blankenberge, Nieuwpoort en Oostende, die elkaar de loef afstaken, terwijl Damme de grote haringstapelplaats was sinds 1324. Hoewel bij stadskeure van 1163 Nieuwpoort de stapelplaats en centrale markt van de vis was geweest en nog in 1395-1396 met Sint-Omaars, Brugge, Duinkerke, Rijsel, Sluis en Kales onderhandelde, was Blankenberge reeds een bedrijvige markt geworden.

Blankenberge had een stevige haringmarkt en dreef handel met gans Vlaanderen. Men beweert dat de uitdrukking 'een Blankenbergse rekening' voor een zeer onontwarbare rekening uit die tijd zou stammen...

Tussen 1309 en 1378 stond Blankenberge als visserijcentrum boven Oostende; slechts in 1408 bracht Oostende hogere belastingen op op de visserij dan Blankenberge. Ook Nieuwpoort, dat vóór 1466 de enige echte haven bezat, spande de kroon boven Oostende en werd maar overtroefd in 1483, nadat Oostende, na veel moeilijkheden

verwekt door de naijver van andere steden, eindelijk de aanbouw van een eigen haven had bekomen.

De 18de eeuw zou vanwege de Provinciale Staten van Vlaanderen een grote belangstelling verwekken voor een herleving van de zeevisserij.

Reeds in 1727 was er te Brugge een maatschappij opgericht tot uitrusting van schepen op de walvisvangst, waarbij het zieden van walvistraan een bijzonder doel scheen te zijn. Zeer spoedig, na een eerste uitvaart, viel de walviskompagnie uiteen en werd opgedoekt.

In 1727 kreeg Nieuwpoort een 'Compagnie van Vischvaart' die echter ter ziele ging tien jaren nadien.

Intussen overstroonden Holland, Engeland en Frankrijk ons land met vreemde vis. Ondernemende burgers in samenwerking met de Staten van Vlaanderen namen aandelen in het uitreden ter visserij en bekwamen succes. Er werd voorzien in transport van vis van de kust naar de steden in het binnenland. Om dit transport beter te verzekeren werd de 'kalseyde' van Oostende naar Torhout aangelegd vnl. om het vervoer naar Frankrijk te organiseren. Maatregelen van protektionistische aard werden genomen. Een jachtschuit werd ingelegd om de verse vis tussen Nieuwpoort en Oostende op zee te gaan ophalen. Kredieten voor scheepsbouw werden voorzien. Nieuwe reglementen zagen het licht.

Deze gunstige atmosfeer bracht mee dat de visserij te Nieuwpoort en te Oostende opnicuw ging bloeien en tientallen sloepen in de vaart kwamen: in 1787 waren het er een zeventigtal te Oostende alleen.

Een embargo op de uitvoer van visnetten uit Duinkerke, dat terzake een soort monopolie had, bracht zelfs het ontstaan mede, op initiatief van de Staten, van een nettenfabriek te Brugge die winstgevend werd en het naijverige Duinkerke ten laatste dwong aan dumping te doen in de plaats van embargo.

De moderne zeevisserij zou in de 19de eeuw de structuur van het bedrijf gans wijzigen. Oostende, Nieuwpoort en het intussen aangelegde havencomplex van Zeebrugge zouden een nooit gekende bloei kennen. Met de stoomvisserij verdwijnen alle andere vissersplaatsen voor goed voor de grote vangst. De Panne, Koksijde, Oostduinkerke, Heist hadden geen havens en moesten, soms na lange strijd, het opgeven. Blankenberge is ter zake een eigenaardige uitzondering. In de 18de eeuw kende het een grote bloei: in 1778 waren er 80 vaartuigen ofschoon er geen haven was. Vaak werd op de aanleg van een behoorlijke haven aangedrongen, omdat de visserij er zeer druk was. In 1862 werd eindelijk een haven aangelegd en een vismijn geopend in 1887. En toch, gedeeltelijk door verzanding van de haven, moest het visserijbedrijf tenondergaan: in 1955 was Blankenberge geen vissershaven meer, maar het groeide uit tot florerende badstad met goed gekende jachthaven.

De groei van Brugge dank zij de zee

Omstreeks de 10de eeuw ontstaat het ruilverkeer met als tussenpersoon de koopman.

De prille middeleeuwse handel bezorgt reeds omstreeks de 11de eeuw talrijke kooplieden aan Brugge, dat profiteert van zijn ligging aan de zee via het Zwin, Sluis en Damme. Er bestond reeds vroeg een regelmatig scheepsverkeer tussen Brugge en Engeland.

Een eerste spoor van de Vlamingen in Engeland dateert uit 991-1002 en wordt gevonden in een tolltarief dat vermeldt dat wanneer de Vlamingen te Londen aankwamen, ze hun waren toonden en tol betaalden.

Omstreeks 1150 ging men niet enkel naar Engeland, maar ook naar Duitsland en de zuidwestelijke kusten van Frankrijk. De schippers uit die landen zullen op hun beurt de Zwinoevers opzoeken. De rol van Brugge als handelscentrum gericht op de koopvaardij tekent zich af. Een aftakking van de oude Romeinse baan Bavai-Keulen bezorgt de wisselwerking tussen Brugge en Keulen, langs de Brabantse steden.

Bij de aanvang beperkte zich de handelsactiviteit enigszins tot de wolhandel met Engeland. De langs de zee ingevoerde wol werd verwerkt tot laken dat als ruilmiddel met andere waren zal dienen. Gans het achterland zal aldus van de zee profiteren, ondanks de vaak tergende concurrentiële pesterijen die de steden onderling tegen elkaar gebruiken. De wol werd in Engeland door de Vlaamse kooplui die het land doorkruisten, opgestapeld in een grote 'spijker' om vandaar naar Vlaanderen te worden verscheept, terwijl de Vlamingen Bordeauxwijn en laken aan de man brachten. Vanaf het begin der 13de eeuw kreeg Brugge dank zij zijn ligging de ganse wolhandel in handen.

Brugge, internationale haven- en handelsslad

De hoofdzakelijk eenzijdige ruilhandel wol-laken breidde zich uit tot een internationale handel van zeer diverse aard. De koopvaardij bracht de kooplui van alle naties naar Brugge.

De Vlamingen hadden te Londen hun eigen Hanze, die leden telde uit de meeste Vlaamse draperiesteden, met Brugge aan de leiding.

De vreemde kooplieden hadden te Brugge hun eigen Hanzen, w.o. de belangrijkste de Duitse Hanze was. Het Zwin was nl. de vertrekhaven voor de Hamburgers die de handel met de Russen en het Baltikum in handen hadden.

Weldra verschenen de Italianen met een gans nieuw scheepstype, de galei, sterk bemand maar te duur, zodat een ander schip, de kraak, de galei ging vervangen.

In het midden van de 13de eeuw verschijnen de eerste 'Lombarden' te Brugge en richten er de eerste pandhuizen op. Weldra volgen de Florentijnen met de vertegenwoordigers van hun grote banken.

De Vlamingen gingen wijn halen naar Zuid-Frankrijk en maakten van Damme de grote stapelplaats van Bordeauxwijn, met het oog op de heruitvoer naar Engeland, de Nederlanden en Noord-Duitsland. De wijn was trouwens reeds zeer vroeg een dagelijkse drank geworden in Vlaanderen althans voor de gegoede klassen, terwijl ook aan boord van de schepen deze drank welkom was omdat hij niet aan bederf onderhevig was zoals water en bier. Men kon becijferen, als voorbeeld, dat te Gent, omtrent 1350, het verbruik per hoofd en per jaar ongeveer 36 liter bedroeg.

Het zout, een bijzonder kostbaar produkt voor de verduurzaming van voedingswaren, werd door de Vlaamse koopvaardij via het Zwin ingevoerd uit het Zuiden waar het gemakkelijk werd gewonnen door verdamping. Dit belette niet dat er zoutziederijen waren aan de kust, o.a. te Oostende en te Nieuwpoort dat nog in 1574 bij ordon-

nantie de toelating kreeg om 57 pannen, 'om sout te raffineren', te doen werken. Koren, waaraan in Vlaanderen spoedig een tekort was, werd gehaald in Normandië en in het Sommebekken.

Uit rekeningen van 1551-1552 vernemen we dat via Oostende stoelen, haring, appels, wortelen, hop en zout naar Engeland werden ingescheept, terwijl Engels bier werd ingevoerd.

De zee bezorgde Brugge de actieve handel van de Vlaamse kooplui en zijn positie als wereldmarkt, waarop vooral met de lakennijverheid de voorspoed van de Westvlaamse steden was gebouwd.

Protektionistische maatregelen moesten echter de Bruggelingen gaan beschermen en gaven hun het alleenrecht als makelaars, dwz. verdelers op te treden. Het stapelprivilegie van 1323 waarbij alle koopwaar ingevoerd langs het Zwin op de Brugse markt moest worden verhandeld, moedigde die rol van verdelers aan. De actieve koopmansrol komt also in de verdrukking. Na 1302 zien we bovendien de grote meerderheid van de Brugse patriciërs-kooplui, ingevolgd de democratische omkering, zich terugtrekken uit de eigenlijke handel en overstappen naar het makelaarsbedrijf. Brugge zou stilaan eerder verdelingscentrum dan actief handelscentrum worden.

Het verval van Brugge

Het verval zal beginnen met het verzanden van het Zwin en met de strijd tegen Maximiliaan die de buitenlandse handelaars verplichtte naar Antwerpen te verhuizen.

De revolutionaire troebelen der 16de eeuw en de concurrentie met Antwerpen bezegelden het lot van Brugge als Venetië van het Noorden. Het graven van kanalen of van nieuwe vaarten, o.a. met Oostende en Gent, kon dit niet verhelpen. Als gevolg van de bloei en de opgestapelde rijkdom te Brugge, werd de stad tevens een aantrekkingspunt voor kunstenaars: de Duitser Memlinc, de Maaslanders Van Eyck, de Doornikenaar Jean le Tavernier, de Artesiaan Loysel Liedet, de Parijzenaar Philippe de Mazerolles, de Utrechtenaar Willem Vrelant, zoveel beroemde namen die hun roem in Brugge vonden.

Grotendeels met als aanvoerhaven Oostende, zal Brugge opnieuw een havenbeweging en handelsdrukte van belang kennen in de 18de eeuw, zodat nog tussen 1769 en 1779 368 zeeschepen aan haar kaden meerden.

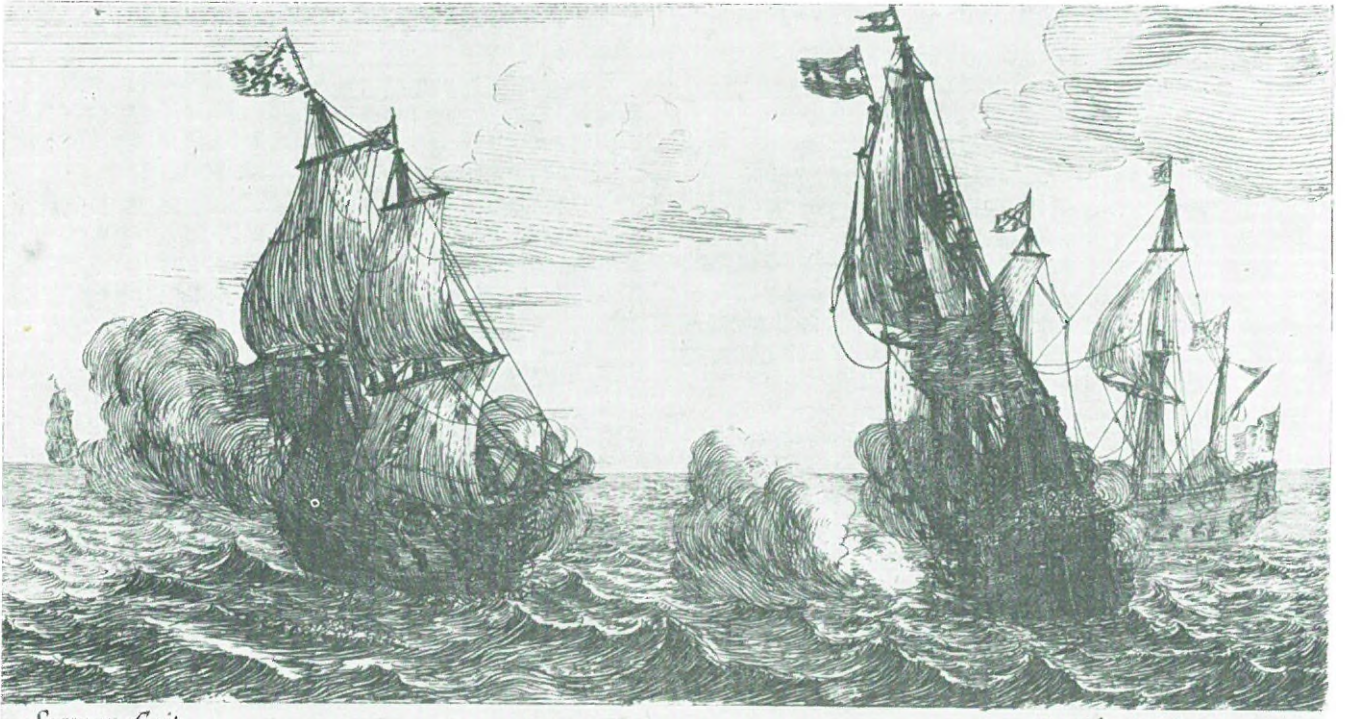
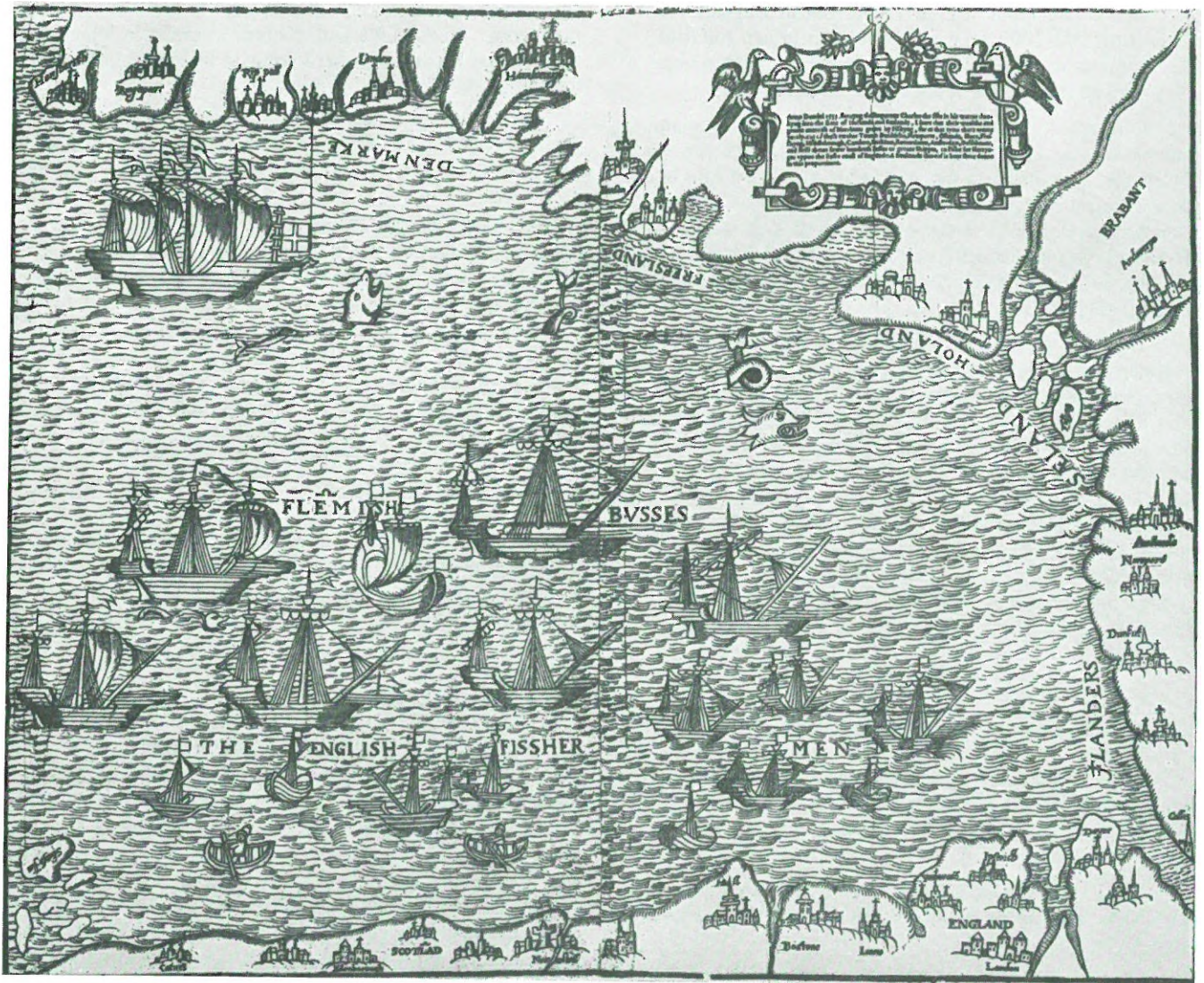
Uiteindelijk, met de aanleg van het grootste havencomplex van Zeebrugge, bij wet van 1895, zal Brugge een plaats veroveren in de internationale maritieme wereld. Maar dat is reeds hedendaagse geschiedenis en statistiek.

Kapers op de Vlaamse kust

De belegering van Oostende van 1601-1604 had Oostende niet alleen grondig verwoest, maar tevens totaal ontvolkt. Men zal een eeuw nodig hebben om de Oostendse haven uit te rusten om grote koopvaarders te kunnen ontvangen.

Met een wat primitieve tijhaven zal Oostende gedurende de ganse 17de eeuw een kapersnest worden dat als een soort oorlogshaven de meest vooruitgeschoven post van het Spaanse zeewezen zal zijn.

Reeds was het recht op represaille toegestaan geworden aan zeelui die door zeerovers waren geplunderd.



Seamus fecit

le Blond Auce priuilege

Vlaamse haringbuizen op de Noordzee.

Uit R. Hitchcock, 'A politique platt for the honour of the prince'. London, 1580.

(Kollektie Nationaal Scheepvaartmuseum - Antwerpen).

Daartoe verleende de Overheid 'lettres de marque' of commissiebrieven die toelieten gewapenderhand te recuperen op de zeeroovers of hun natiegenoten. De zeeroverij in de Noordzee was een ware pest in de 14de eeuw. De Engelsen, die belust waren op de handel met Vlaanderen, oordeelden dat deze handel bijzonder belangrijk was en zeer winstgevend, maar 'if one could get past the pirates'...

Vanaf 1448, door Maximiliaan en later bevestigd door diverse plakkaten, w.o. vooral dit van 1624 van Isabella, werd officieel een procedure ingesteld voor het afleveren van commissiebrieven of patenten aan privé-reders om schepen uit te reden, te bewapenen en te oorlog te varen op de vijand met het doel buit te maken, d.i. 'prijzen' te veroveren. Er werd een Admiraliteit opgericht met zetels te Duinkerke en te Oostende. De Admiraliteitszetel was tevens prijzenhof en oordeelde in eerste instantie over de wettelijkheid van de buitgemaakte prijs en zorgde voor de verkoop ervan. Daar de 17de eeuw een eeuw van oorlogen was, ook ter zee, hebben de Oostendenaren en in mindere mate ook de Nieuwpoortenaren zonder ophouden de Noordzee en de Noordwestelijke Atlantische Oceaan onveilig gemaakt voor de vijanden van hun toenmalige vorsten.

Reeds in 1600 en 1601 zijn er reders ter kaapvaart te Nieuwpoort, vaak hogere militairen die er dat maar bij namen. In 1604 werd al uitgevaren te kaap vanuit Oostende. De totale opbrengst van de kaapvaart op onze kust werd berekend voor de periode 1626-1712 op niet minder dan het voor de tijd enorme bedrag van 44.040.589 gulden.

Over de opbrengst van de 'caperye' gedurende de jaren 1702-1706 zegde de bekende Oostendse kronijkschrijver J.J. Bowns dat de Hollanders en de Engelsen zoveel verloren dat 'het niet te verwonderen zoude wezen, waert dat de daken en deuren van d'Huyzen dezer steden met Goud en Zilver afgezet waeren'.

Bekende namen van kaperkapiteins zijn Jacob Besage, Jan Jacobsen, Erasmus de Brouwer, Passchien de Moor, Jan Coopman, die tientallen gekaapte schepen te Oostende oprahten. Gans het binnenland deelde in de koek.

Niet alleen werd er geïnvesteerd in het uitreden van kapers door belangstellenden uit het ganse land, doch de gekaapte waren zelf waren aanleiding tot een drukke handel in vnl. Bordeauxwijn, zout, graan, textiel en zelfs vis. De gekaapte waren werden immers openbaar verkocht en de verkopeningen werden aangekondigd per affiche door-

gaans te Oostende, Brugge, Nieuwpoort, Gent en soms Brussel.

Een gevolg van de talrijke oorlogen was de reorganisatie van de konvooiëring. Omstreeks 1684 werd de konvooidienst door de Staten van Vlaanderen onder handen genomen. Tussen 1684 en 1703 kwamen 36 konvooischepen in de vaart. Ze beschermden visserij- en koopvaardijvloeden die ze begeleidden ofwel patrouilleerden ze om de vijand verwijderd te houden. Ze bezaten een eigen recht op kapen. Ze hadden ook de toelating koopwaren en passagiers te vervoeren en vaarden tot onder Cadix en langs de Franse kusten. Bekende namen van konvooiërs zijn de Van Maestricts, de Bestenbustels, Michiel Mansvelt, Jacques Francke, Ebelets, Verduyze.

Oostende, handelshaven

Oostende, na het sluiten van de Schelde, was de enige belangrijke haven van de Zuidelijke Nederlanden.

Op het einde der 17de eeuw hadden belangrijke werken de haven geopend voor groot zeeverkeer.

Benevens talrijke troeentransporten zag de haven reeds een drukke koopvaardijvaart. Schepen tot 300 ton gingen naar Bordeaux (steeds die wijn!), Bilbao, Nantes, La Rochelle, zelfs de Noorse kusten. De kustvaart tussen Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke was permanent.

Men had in 1698 geprobeerd een scheepvaartmaatschappij op touw zetten, maar die kende een voortijdig einde wegens de naderende Successieoorlog.

De verovering van Oostende, in 1706, — de tweede belegering — door de Anglo-Bataafse troepen van Marlborough was van onschatbare betekenis voor Engeland; de Engelsen werden verlost van een lastig kapersnest, de verbindingslijnen tussen het Engelse leger en Engeland werden aanzienlijk ingekort en vooral, de Engelsen kregen via Oostende een ingangspoort waardoor hun manufakturen buiten de controle van de Hollanders het afzetgebied van de Nederlanden konden binnenstromen. De Hollanders hebben zich daar dan ook bitter om beklaagd.

Na het Barrièretractaat (1715) kende Oostende onmiddellijk de aanvang van de handel op China en Indië. Het rijke succes van enkele eerste reizen zette aan om een handelskompagnie op te richten, de fameuze Oostendse Kompagnie die, in 1722, keizerlijk oktrooi bekam. Er was een enorme opgang van het zakenwezen. De aandelen van deze Kompagnie werden op 7 uur tijds op de beurs van Antwerpen alle aan de man gebracht: zesduizend aandelen van 1.000 gulden elk. De investeerders kwamen uit het ganse land: Oostende, Brugge, Gent, Brussel, Antwerpen. De dividenden brachten soms meer dan 25 % op. Het Chinese porselein stroomde langs Oostende gans Europa door; tee en zijde waren geprijsde waren. Soms leken de kaden van Oostende een allure van wereldhaven te krijgen. Nadat, door de ijverzucht van de andere mogendheden, de Kompagnie na 1731 haar werkzaamheden moest staken, zou een bijzondere heropleving, dank zij de Amerikaanse vrijheidsoorlog, Oostende een zeer voordelige positie bezorgen. Daar Oostenrijk neutraal bleef in het heersende konflikt en bovendien Oostende tot vrijhaven werd uitgeroepen door Jozef I, kreeg de havenactiviteit een nooit geziene omvang. Oostende werd o.a. overzwermd door Engelse 'blauwers' die van daaruit de rebellen kwamen bevoorraden: business is business...

←
Strijd van een Hollands fregat met 2 Vlaamse kapers (met 'hourgognevlag') 1652.

Ets van Reinier Nooms, alias Seeman.

(Kollektie Nationaal Scheepvaartmuseum - Antwerpen).

De stad werd een waar kosmopolitisch centrum waar alle naties zich terugvonden. Een beurs en een verzekeringsmaatschappij werden ter plaatse opgericht. Honderden zware schepen lagen op de rede. Nog in 1793-1794 meldt men 1987 koopvaardijsschepen van alle tonnages, w.o. 27 komende van China en Indië.

Ook de uitvoer van eigen produkten gebeurde vanuit Oostende. Andere ondernemingen ontstonden. De gebroeders Jan en Pieter De Loose, Gentse handelaars, begonnen met het aanleggen van oesterputten in 1765 en werden gevolgd door anderen. Men voerde de oesters in vanuit Colchester in Engeland, kweekte ze en voerde ze opnieuw uit naar alle windstreken. Zij brachten de naam van 'huîtres d'Ostende' op alle rijke menu's van Europa.

De Franse tijd zou dat alles overhoop halen ; de Oostendenaars zijn er de Fransen nooit dankbaar voor geweest en bleven eerder Engelsgezind, zoals een Frans rapport het duidelijk vermeldt.

Na 1830 kwam de heropleving, maar dan ook met gans andere elementen.

De kust schept kommunikatiwegen

Langs de Vlaamse kust bezorgden de duinen de eerste verkeersweg voor reizigers in een tijd die nog de aanleg van goede wegen niet kende ; een duinenweg werd reeds vermeld in de Vlaams-Engelse akkoorden van 1408.

De vaartweg op zee werd afgebakend door vierboeten of vuurbakens, de latere vuurtorens.

De Bruggelingen graafden een kanaal naar de kreek door de zee gevormd, het Oude Zwin, omstreeks de 10de eeuw. Andere kanalen zullen de verbindingen met de zee in de loop der eeuwen aanvullen en uitbreiden, o.a. het kanaal Brugge-Damme-Sluis en de Koolkerkse vaart.

Na het Twaalfjarig Bestand bleven de kusthavens de enige plaatsen waarlangs de Hollanders de Zuidelijke Nederlanden niet konden verhinderen handel te drijven.

Daarom werden de verbindingen kust-binnenland verbeterd door het aanleggen van een reeks kanalen : de vaart Gent-Brugge (1621), Brugge-Plassendale (1622), Plassendale-Nieuwpoort (1639), Nieuwpoort-Veurne (1648), Veurne-Duinkerke (1648).

Door het bouwen van de sluizen van Sas-Slijkens in 1664-1665 kon Oostende weldra schepen van grote tonnage ontvangen en aldus werden de koopwaren van de kust verscheept tot in het Scheldebekken.

Door dit kanalenstelsel kon Brugge, sedert 1665, schepen van 120 ton zien meren en Gent kleinere schepen van 100 ton. Onder het Verenigd Koninkrijk koesterde Willem I de ambitie Brugge opnieuw met de zee te verbinden via de Wester-Schelde door de vaart Brugge-Sluis door te trekken ; verder dan Sluis geraakte men niet en 1830 was aldus voor Brugge geen zegen...

Binnenwegen van West-Vlaanderen werden aangelegd, zoals de 'kalseyde' van Oostende naar Torhout, afgewerkt in 1766 en dienend hoofdzakelijk voor het visvervoer.

Vanaf 1648 werd geregeld post verstuurd vanuit Engeland naar onze kust met 'packet-boten'. In 1678 werd dit praktisch een dienst die dan naar Oostende werd overgebracht en aan de oorsprong ligt van de beroemde Oostende-Doverlijn van onze maaltboten.

Naar de badsteden van de 'Belle Epoque'

Het badleven aan zee is zo oud als de zee, reeds in het Romeinse Rijk.

Ook op de Vlaamse stranden werd niet alleen pootje gebaad, doch zelfs volledig naakt gespelemeid in het zeewater. Blankenberge verbood in 1410 dat dit zou gebeuren op zon- en feestdagen... De bisschop van Brugge bekloeg zich in 1750 over de onzedelijke toestanden aan zee : de Bruggelingen gingen met hele diligences gedurende de zomermaanden naar Blankenberge en bezochten aldaar en onderweg veelvuldig de taveernen, waar ze vis kwamen eten en veel bier drinken.

In de jaren 1770-1780 was het badleven bekend te Oostende, vooral dank zij de Engelsen die deze mode erin hadden gebracht.

Oostende kon zich volledig als badplaats ontwikkelen na het aanleggen van de spoorlijn Brussel-Oostende, die de massa 'pleziertreinen' zal begunstigen in latere dagen, en na het slopen van de vestingen wat het strand en de duinen bereikbaar maakte.

Blankenberge ontwikkelde zich als badstad na de bouw van de spoorlijn Brugge-Blankenberge. De aanleg van de diverse aanvankelijk stoomtramlijnen, later elektrische tramlijnen, langsheen de ganse kust, liet toe alle kleinere plaatsen van de badgastenkoek te laten delen zowel aan de Oost- als aan de Westkust.

Oostende bleef lange tijd de 'koningin der badplaatsen', lustoord van vorsten en adellijke families van gans Europa, vanaf het midden der 19de eeuw.

Het badleven bracht een ongekende luxe mee. Grote hotels verrezen bij de zee. Het casinoleven en de organisatie van het badleven brachten werkgelegenheid mee voor velen en veel geld in de kas. Het ganse binnenland, vnl. van de provincie, genoot van de bevoorrading van een kust die in de zomermaanden tienduizenden consumenten (en welke) meer telde. Talrijke brochures en 'guides du baigneur', geschreven door geleerde dokters, prezen de deugden van het zeewater en van de zeelucht aan. Of ze mede de aantrekkelijkheid van de kust verhoogden weten we niet, doch ze gaven aan de genieters een degelijk alibi...

Daar Oostende tevens een pleisterplaats van de overtocht naar Engeland en terug was, konden velen enkele dagen aan de kust erbij nemen.

De Oostendenaars deden er zeker hun profijt mee en overdreven wel eens zoals blijkt uit een brief van Friedrich Engels aan zijn vriend Karl Marx, waarin Engels de bokende auteur van 'Das Kapital' op zijn hoede stelt voor de schraapzucht van de inwoners en de (toen reeds) hoge prijzen...

belgië op de wereldzeeën

M. Poppe,

Sekretaris-generaal

Ministerie van Verkeerswezen, Brussel

De Belgische koopvaardij behoort, met de luchtvaart, tot de vervoertakken die vrijwel uitsluitend op het internationaal vervoer zijn aangewezen. Overzees trafiek tussen de Belgische zeehavens is uitermate beperkt. Het internationaal karakter van onze koopvaardij heeft zich overigens in de laatste jaren nog geaccentueerd door een toenemende participatie van onze schepen in de zogenaamde 'cross-trades', dwz. vervoer tussen twee vreemde havens zonder een Belgische haven aan te doen. Zo varen Belgische koopvaardij schepen op een regelmatige lijn tussen Australië en de USA en worden door Belgische bulk-carriers kolen vervoerd van de USA naar Japan. Het aktieterrein waarop onze vloot zich beweegt beperkt zich dus niet tot de invoer van grondstoffen naar België en de uitvoer van half-afgewerkte of eindprodukten van België naar het buitenland, een traditioneel beeld dat nog al te dikwijls opgehangen wordt. Dit aktieterrein is thans de ganse wereld.

Zeer vanzelfsprekend ondervindt de Belgische koopvaardij dan ook rechtstreeks de invloed van het conjunctuurverloop in de werelddeconomie. Al naargelang het volume van de wereldhandel toeneemt, stagneert of afneemt, m.a.w. naargelang de vraag naar vervoermiddelen zich wijzigt, naargelang ook de omvang van de wereldvloot een evolutie ondergaat (de aanbodzijde aan vervoermiddelen), kent de Belgische koopvaardij beter of slechter tijden. Ze werkt op een markt die geen nationale protektie kent. Alle pogingen ten spijt om de Belgische industrie, de Belgische in- en uitvoerhandel er toe aan te zetten op de nationale vlag beroep te doen voor het overzees vervoer, zal dit slechts gebeuren in zover onze koopvaardij kompetitief blijft t.o.v. vreemde vlaggen.

Het woord zeevaart heeft altijd in de oren van velen een romantisch klankje gehad. Men denkt daarbij aan traditie, aan het begrip zeevarende naties, aan grimmige kapiteins van stoere windjammers. Hoewel de romantiek gelukkig niet helemaal uit de zeevaart verdwenen is, toch blijft daar voor de reder die zich met een schip van anderhalf miljard fr. op de wereldzeeën waagt, niet veel van over. Zeevarende naties, en men denkt in de eerste plaats aan Engeland of Noorwegen, die zijn al lang voorbijgestreefd door Liberia.

Stoere zeebonken vinden nog moeilijk hun plaats op de brug van een moderne cargo met de delikate apparatuur die eerder thuis lijkt te horen in een elektrische centrale dan op volle zee. En indien men in bewondering kon

staan voor een clipper onder volle zeil, dan moet er toch fantastisch veel verbeelding bij komen om een ten top geladen containerschip mooi te vinden.

Dit alles om aan te tonen dat zich in de laatste decennia en zelfs in de laatste jaren een evolutie in de koopvaardij heeft voorgedaan, die zich, door goede en slechte tijden heen, nog steeds verder doorzet. Deze evolutie vertoont vele aspecten, maar de twee meest merkwaardige zijn wel schaalvergroting en specialisatie. Schaalvergroting, van het Libertyschip van 10.000 ton tot bulk-carriers van 250.000 ton en tot containerschepen die 2.500 containers kunnen opladen. Specialisatie omdat de lijnschepen en trampers van vlak na de tweede wereldoorlog zich hebben opgesplitst in een groot aantal zeer gespecialiseerde categorieën schepen: containerschepen en bulk-carriers, Ro-Ro-schepen die vrachtwagens en opliggers vervoeren, OBO-schepen die zowel ijzererts als petroleum kunnen laden, om nog te zwijgen van de hoog gespecialiseerde bevoorradingschepen voor de booreilanden, LNG-tankers en Lash-schepen die eenheden voor de binnenvaart opnemen.

Die schaalvergroting en die specialisatie kon er niet gekomen zijn zonder een grote expansie van de wereldhandel en zonder een doorgedreven tendens naar lagere kostprijzen voor het overzees vervoer, waarbij een wisselwerking tussen die twee fenomenen is ontstaan. Dit verklaart hoe de wereldvloot van 124,9 miljoen bt in 1959 is uitgegroeid tot 420,8 miljoen bt medio 1981. Dit verklaart waarom een bulk-carrier van 65.000 twd (een zogenaamd Panamax-schip) niet langer bij de zeer grote schepen wordt gerekend en dit verklaart waarom Liberia thans de grootste zeevarende natie is — als men dit zo mag noemen — en niet langer Groot-Brittannië. Het wordt en het blijft, hoe langer hoe meer een probleem van grotere eenheidsladingen op te nemen om een lagere prijs per vervoerde ton te bekomen en dan die vlag te kiezen die de laagste kostprijs mogelijk maakt. Romantiek en sentiment zijn bij dit alles ver te zoeken.

Welke plaats neemt daarbij de Belgische koopvaardij in, welke rol speelt ze in dit concert van de zeevarende naties?

Een bescheiden rol, gewis, maar daarom zeker geen onbelangrijke rol.

Tabel I toont de plaats aan die de Belgische koopvaardij t.o.v. de zeevarende EEG-landen en t.o.v. de rest van de wereld inneemt.

De beperkte omvang van de Belgische koopvaardij is zeker geen nieuw element in de nationale maritieme geschiedenis. In 1959 vaarde 0,5 % van de wereldvloot onder Belgische vlag, in 1981 nog 0,45 %. De voornaamste oorzaak van deze lichte achteruitgang ligt wel in het feit dat België praktisch geen rol heeft gespeeld in de bijzonder sterke expansie die zich bij de werelddankvloot heeft voorgedaan. Onze koopvaardijvloot telt minder dan 20 % tankers, de wereldvloot ruim meer dan 40 %. Het ontbreken van zeer grote petroleummaatschappijen in ons land (geen enkele Belgische maatschappij behoort tot de zogenaamde 7 big sisters, de 7 grootste petroleummaatschappijen ter wereld), en de beperkte toegankelijkheid die onze havens in het verleden, op het ogenblik dat de reuzetankers werden gebouwd, kenmerkte, hebben daarbij zeker een rol gespeeld. Het heeft ons ook wel aan waaghalzen ontbroken, zoals de Griekse reders, die op de zeer speculatieve vrije markt van de tankervaart, enorme

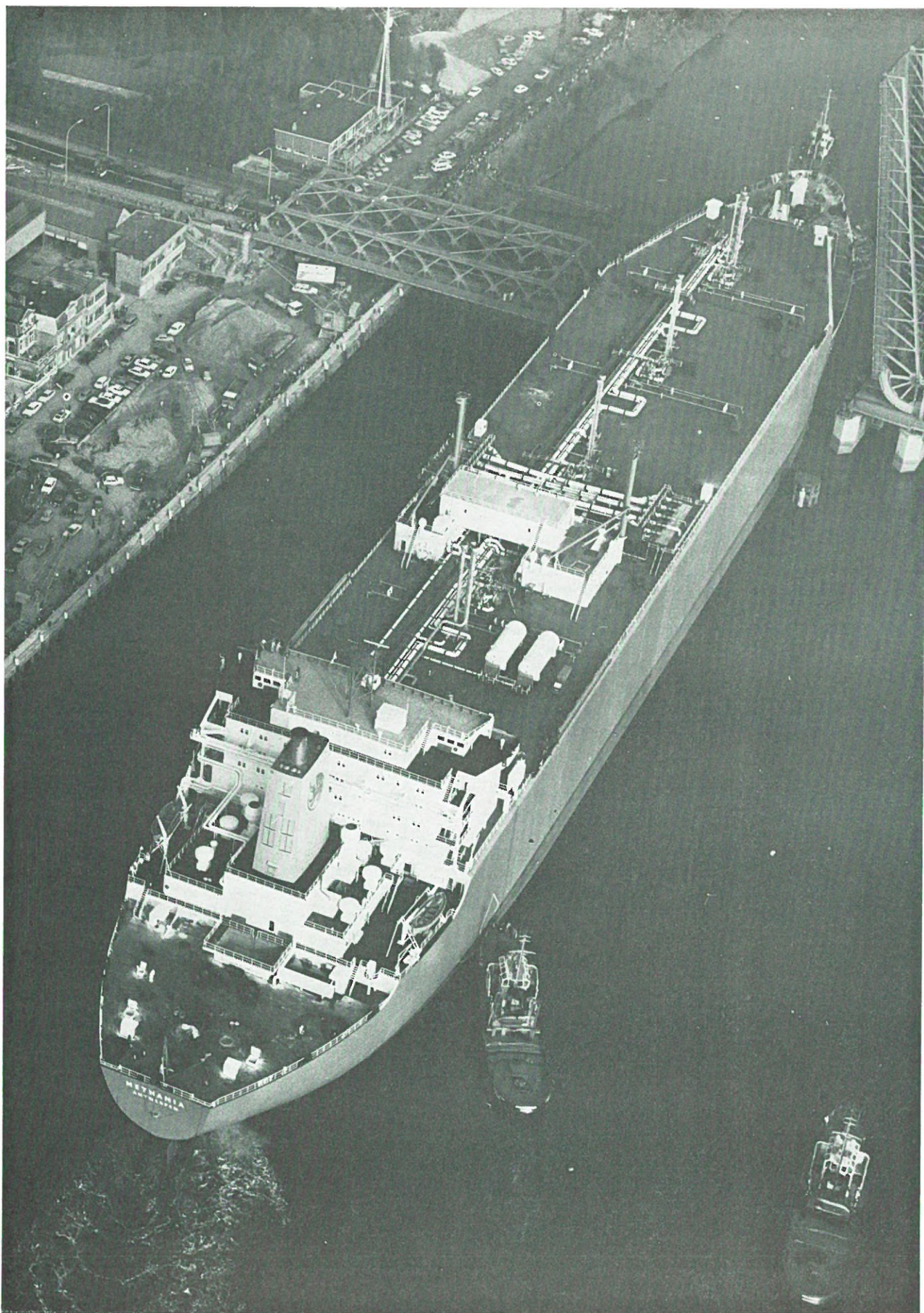


Foto Aero Survey, St.-Niklaas-Waas
186

'Methania' : 131.580 m³, 78.511 BRT, 67.879 twd, bouwjaar 1978.

risico's konden of durfden nemen. Gelet op de huidige toestand van de tankmarkt, zal dit zeker geen enkel Belgisch reder betreffen. Hun geldschieters, waaronder de Staat, nog minder.

Tabel 1 : De Belgische koopvaardijvloot en de wereldvloot (midden 1981)

	1.000 BRT	%	1.000 TDW	%
België	1.916.8	1.74	2.948.3	1.57
Denemarken	5.047.7	4.59	7.978.0	4.27
Frankrijk	11.455.0	10.42	20.112.4	10.77
Duitse Bondsrepubliek	7.708.2	7.01	12.409.5	6.65
Griekenland	42.005.0	38.21	75.513.9	40.46
Ierland	267.5	0.24	342.5	0.18
Italië	10.641.2	9.68	17.429.3	9.34
Nederland	5.467.5	4.97	8.599.9	4.60
Verenigd Koninkrijk	25.419.4	23.12	41.272.6	22.11
Totaal EEG	109.928.3	100	186.606.4	100
		26,12		26,76
Japan	40.835.7	9.70	67.496.7	9.68
Noorwegen	21.674.9	5.15	38.502.0	5,52
Spanje	8.133.7	1,93	13.801,1	1,97
Verenigde Staten	18.908,3	4,49	28.582,1	4,09
Anderen	15.249,5	3,62	20.180,4	2,89
Totaal OESO	214.730,4	51,02	355.168,7	50,94
Volksrepubliek China	7.653,2	1,81	11.542,9	1,65
Liberia	74.906,4	17,79	147.686,8	21,18
Panama	27.656,6	6,57	45.738,1	6,56
Singapore	6.888,5	1,63	11.546,5	1,65
USSR	23.492,9	5,58	26.234,2	3,76
Anderen	65.506,8	15,56	99.270,9	14,23
Totaal wereld	420.834,8	100	697.188,1	100

Bron : Les Transports Maritimes en 1981 - OCDE Paris 1982.

Dit alles hoeft niet te doen denken dat de Belgische koopvaardij aan een aftakeling zou toe zijn. Tabel 2 toont

Tabel 2 : Evolutie van de Belgische koopvaardijvloot in functie van de BRT

1 januari	Aantal schepen	Brutotonnenmaat	
		Totaal	Index
1965	100	727.851	100,00
1970	98	965.250	132,61
1975	93	1.258.291	172,87
1978	100	1.562.650	214,69
1979	90	1.628.477	223,73
1980	98	1.748.710	240,25
1981	100	1.771.171	243,34
1982 (1/7)	105	2.062.878	283,42
(1985 (a))	112	2.400.000	329,73

Bron : Ministerie van Verkeerswezen.

(a) Raming op basis van de thans beschikbare informatie van de Belgische reders en een jaarlijkse geschatte afvloeiing gelijk aan deze van 1981.

de evolutie aan sinds 1965 en de te verwachten evolutie tot 1985. Indien het aantal schepen vrijwel onveranderd gebleven is, dan is de brutotonnenmaat sterk toegenomen. Opmerkelijk is daarbij wel dat onder de landen van de Europese gemeenschap België, Ierland en Griekenland de enige landen zijn die in 1981 een aangroei van hun vloot kenden.

Meer verheugend is nog dat onder de EEG-landen België de eerste plaats bekleedt in het klassement van het vlootsegment van minder dan 5 jaar oud en de vierde plaats op basis van het segment van de maximum 10 jaar oude schepen. Dit blijkt uit tabel 3.

Tabel 3 : Verdeling per ouderdomsklasse van de Europese vloot

(Toestand midden 1981 - schepen van meer dan 100 BRT)

	minder dan 5 jaar	5-10 jaar	10-15 jaar	15-20 jaar	20-25 jaar	25-30 jaar	30 jaar en meer
België	42	32	15	9	1	0	1
Denemarken	32	52	11	3	1	0	1
Duitse Bondsrepubliek	24	45	22	6	2	1	0
Griekenland	10	21	30	22	12	3	2
Ierland	27	57	8	3	3	1	1
Italië	16	39	17	12	9	4	3
Nederland	21	33	26	10	8	1	1
Verenigd Koninkrijk	20	49	21	6	3	0	1

Bron (Basis) : Les Transports Maritimes 1981 - OCDE - Paris 1982.

De inspanningen die in de laatste jaren werden geleverd, zowel door de Belgische reders als door de Staat, dit laatste hoofdzakelijk door de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, hebben tot dit huidige, vrij positief beeld van de Belgische koopvaardij geleid. Positief inderdaad, want onze relatief kleine vloot is een van de jongste ter wereld en is bovendien sterk gediversifieerd. Bij een bij uitstek wispelturige vrachtenmarkt is vooral diversifikatie van groot belang. Nu eens stelt de markt van droge bulkkladingen het beter, dan weer is het de lijnvaart die soelaas moet brengen in een wereld in volle crisis. Van de verscheidenheid van de Belgische vloot getuigt tabel 4. Gezien de jongste bestellingen van de Belgische reders het beeld van de nationale vloot in een niet-geringe mate zullen beïnvloeden, werden deze gegevens in een afzonderlijke kolom opgenomen.

Voorgaande gegevens geven een beeld van de huidige toestand van de Belgische koopvaardij en tonen tevens de evolutie aan voor de komende paar jaren.

Een antwoord verstrekken op de vraag waar onze koopvaardij heen gaat op middellange termijn gezien, blijft moeilijk. Een groot aantal, soms tegenstrijdige factoren spelen daarbij een rol. Kort samengevat kan men zeggen dat een schip alleen dan een economische betekenis heeft als er een vracht voorhanden is om te vervoeren, als dit vervoer aan een competitieve prijs kan gebeuren en als er geen nationale of internationale belemmeringen zijn die dit vervoer onmogelijk maken.

Tabel 4 : Overzicht van de operationele Belgische koopvaardijvloot.

Type	Toestand op 1-7-1982			Aangroei per 31-12-1984 (a)	
	Aantal	Bruto Tonnenmaat	Laadvermogen	Aantal	Laadvermogen
Bulkvrachtschepen	23	835.343	1.530.096	4	552.000 m ³
Bulk/Containerschepen	6	132.472	224.686	2	82.600 m ³
Vrachtschepen	18	148.970	208.113	1	3.450 m ³
Kombinatieschepen	2	45.046	63.486	—	
Containerschepen	5	146.327	147.877	4	90.506 m ³
Koelschepen	4	27.138	36.769	—	
Multi-purpose vaartuigen	2	26.768	39.726	4	16.000 m ³
Olietankers	6	260.555	464.008	—	
Produkttankers	4	73.216	128.856	—	
Ertsschip	1	38.765	70.820	—	
Passagiers- en vrachtschip	1	13.303	15.350	—	
Zeelichters	6	20.136	39.413	—	
Afval tankschepen	2	1.678	2.719	—	
Pakketboot	1	4.356	540	—	
Car-ferries	8	37.714	7.875	1	2.500 m ³
Gastankers	4	86.900	77.539	2	73.100 m ³
Olieboorschepen	1	10.372	—	—	
Bevoorradingsschepen	2	2.426	2.586	—	
Roll-on/roll-off-schepen	4	12.358	16.964	—	
Veeschip	1	941	450	—	
Draagvleugelboten	2	578	68	—	
OBO-schepen	2	137.516	270.320	1	134.000 m ³
Totalen	105	2.062.878	3.348.261	—	954.156 m³

(a) Op basis van de op 1-9-1982 gekende bestellingen van de Belgische reders.

De huidige economische crisis brengt mede dat de wereldhandel thans eerder een neiging heeft tot stagnatie, zoniet achteruitgang, dan tot expansie. Toevallige factoren, zoals een slechte graanoogst in de USSR, kunnen dit beeld enigszins verdoezelen, echter niet fundamenteel wijzigen. Zeer belangrijk is daarbij ook dat het overaanbod aan schepen nog in de hand wordt gewerkt door de enkele jaren geleden bestelde eenheden die thans op de markt komen. De vrachtenmarkt voor het petroleumvervoer kent sinds verschillende jaren een ernstige malaise. Grote tankers van amper 10 jaar oud worden thans regelmatig voor sloop verkocht.

Sinds iets meer dan een jaar wordt ook de vrachtenmarkt voor droge ladingen door een bijzonder laag vrachtenpeil gekenmerkt. Het kolenvervoer waarop veel reders hun hoop hadden gesteld, kende niet die explosieve expansie waarop enkele jaren terug werd gerekend. Het ertsenvervoer maakt, ingevolge de wereldcrisis in de staalfijverheid slechte tijden door. Een ommekeer op dit gebied hangt hoofdzakelijk af van een heropleving van de wereld economie.

In het containervervoer ligt zeker nog een ruim veld open voor omschakeling van de klassieke all-round cargo naar het containerschip. Aan de verdere containerisatie komt binnen vooruitzienbare termijn nog geen einde. Maar ook daar doen zich op bepaalde verbindingen tekenen voor van een saturatie terwijl verdere uitbreiding van het containervervoer in een sterke mate afhankelijk blijft van

de degelijke uitrusting en de efficiëntie van zowel los- als laadhavens.

Met deze verengde mogelijkheden, in deze verhevigde strijd om de vracht, is kompetitief blijven een eerste vereiste.

Twee elementen vormen een belangrijk deel van de kostprijs van uitbating van een schip: de loonkosten (met inbegrip van sociale lasten) en de financiële lasten (afschrijvingen, terugbetaling en interesten van leningen).

Bemanningsleden van Belgische schepen, of het Belgen dan wel vreemden zijn, varen aan Belgische lonen en zijn onderworpen aan het Belgisch stelsel van sociale zekerheid, dat naast een zeker specifiek karakter voor de koopvaardij, nauw aansluit bij het algemeen regiem. De loonkost ligt in België dan ook hoog. In bepaalde landen bedraagt de kost van de bemanning amper 1/4de van de Belgische kosten. Slechts een sterk doorgedreven automatisatie, wat toelaat de bemanningssterkte te verminderen, maakt het mogelijk in de huidige omstandigheden, het aandeel van de loonkosten in de uitbatingskosten te verminderen. De Belgische reders, in samenwerking met de werknemersorganisaties en de zeevaartinspectie (die instaat voor de veiligheidsvoorschriften aan boord) hebben de jongste tijd op dit element sterk ingespeeld.

Meer en meer belangrijk wordt in de uitbatingskosten de faktor financiële lasten. Geen wonder overigens als men bedenkt dat een moderne bulk-carrier zonder schroom de

grens van anderhalf miljard fr. aan bouwkosten overschrijdt. Financiële lasten worden een belangrijker element dan de loonkosten in de totale kostprijs van het vervoer. Een aangepast fiscaal regiem en het drukken van de rentelast worden derhalve van toenemend belang bij de steeds stijgende bouwkosten van zeer gesofistikeerde schepen. In het bijzonder door een soepele toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet beijvert de overheid zich dit kostenelement te helpen drukken.

Het volstaat niet de hand te leggen op een vracht, het volstaat niet een competitieve prijs te bieden, de redor wordt meer en meer gekonfronteerd met beperkingen inzake de vrije handel op zee. De tijden van Hugo Grotius met de vrijheid van de zee ligt ver achter ons (ook al heeft Grotius zijn vrijheid niet bedoeld in de zin zoals we die thans zien). Vlagbevoorrechtting, cargoreservatie en trafiekverdeling tasten meer en meer de vrije markt aan. De konventie in 1974 in Genève afgesloten en bekend onder de naam Unctad-kode is er een sprekend bewijs van. Ingevolge deze konventie wordt de vracht vervoerd onder het regiem van de lijnvaartkonferenties verdeeld à ratio van 40 % elk voor land van herkomst en land van bestemming, de overige 20 % voor de vervoerders van derde landen, de cross traders. Op deze verdeling zijn nog heel wat uitzonderingen, in het bijzonder tussen de OESO-landen en de EEG-lidstaten, maar het principe zelf van de Unctad-kode vormt een ernstige beperking van de vrije markt.

Voor veel ontwikkelingslanden wordt thans gestreefd naar een gelijkaardige vrachtverdeling voor de bulkgoederen wat zeker nog verdergaande gevolgen zou hebben voor de wereldscheepvaart. Maar niet alleen van de kant van de ontwikkelingslanden bestaat een tendens om door een ingreep op het vrije marktgebeuren een aandeel te verwerven in het overzeese vervoer. Ook grote economische mogelijkheden in de industriële wereld passen wel eens meer praktijken toe die hun nationale vloot moeten bevoordelen.

In deze complexe wereld dienen de Belgische reders zich te handhaven, tussen deze talrijke klippen door dient de nationale scheepvaart te varen om in leven te blijven,

zich verder te ontwikkelen. Lonen de inspanningen die de reders en ook (en niet in de laatste plaats) de overheid zich daarbij getroosten, wel de moeite? In andere woorden, hebben wij behoefte aan een nationale koopvaardij?

Over dit probleem ware zeker een gans boekdeel te schrijven. De argumenten pro zijn overigens reeds dikwijls uitvoerig uiteengezet: een nationale koopvaardij is een belangrijke bron van inkomsten aan deviezen, ze heeft een positief impakt op de nationale havens in het bijzonder wat betreft de regelmatige lijnen, ze helpt de exporthandel door te dringen op nieuwe markten, enz.

Meer nog dan in die, op zichzelf onvolledige opsomming, naar voren worden gebracht moet de betekenis van de nationale koopvaardijvloot worden geplaatst in het kader van de infrastructuur waarover een sterk geïndustrialiseerd land dient te beschikken. Landen zoals België, zoals de ons omringende landen, die openstaan voor de wereldhandel kunnen zich nu eenmaal niet veroorloven hun vervoerapparaat in het algemeen, hun koopvaardij in het bijzonder te verwaarlozen.

Denkt men bij overzees vervoer in de eerste plaats aan het bevorderen van de internationale handel, dan mag men toch evenmin de bijdrage van de eigen koopvaardij tot de nationale industrie onderschatten. In de EEG-landen worden voor meer dan 75 % de bestellingen van de nationale reders op de nationale werven geplaatst; in België, Frankrijk en Italië ligt dit percentage zelfs hoger dan 90 %. Nu is een schip meer dan de romp en de masten (voor zover die er nog zijn op een moderne cargo) die men van buiten af ziet. Het is een drijvende fabriek met een uitrusting gebaseerd op een hoog ontwikkelde technologie. Het vergt een zeer gekwalificeerd personeel, niet alleen op het schip zelf, maar ook aan de wal. Wellicht kan men voor de koopvaardij, zoals voor veel andere zaken, de redenering houden dat er ergens ter wereld wel een land zal zijn die dit alles voor ons even goed en soms goedkoper zou kunnen doen. Dergelijke redeneringen leiden recht naar een economische woestijn. En in een woestijn varen inderdaad geen schepen.



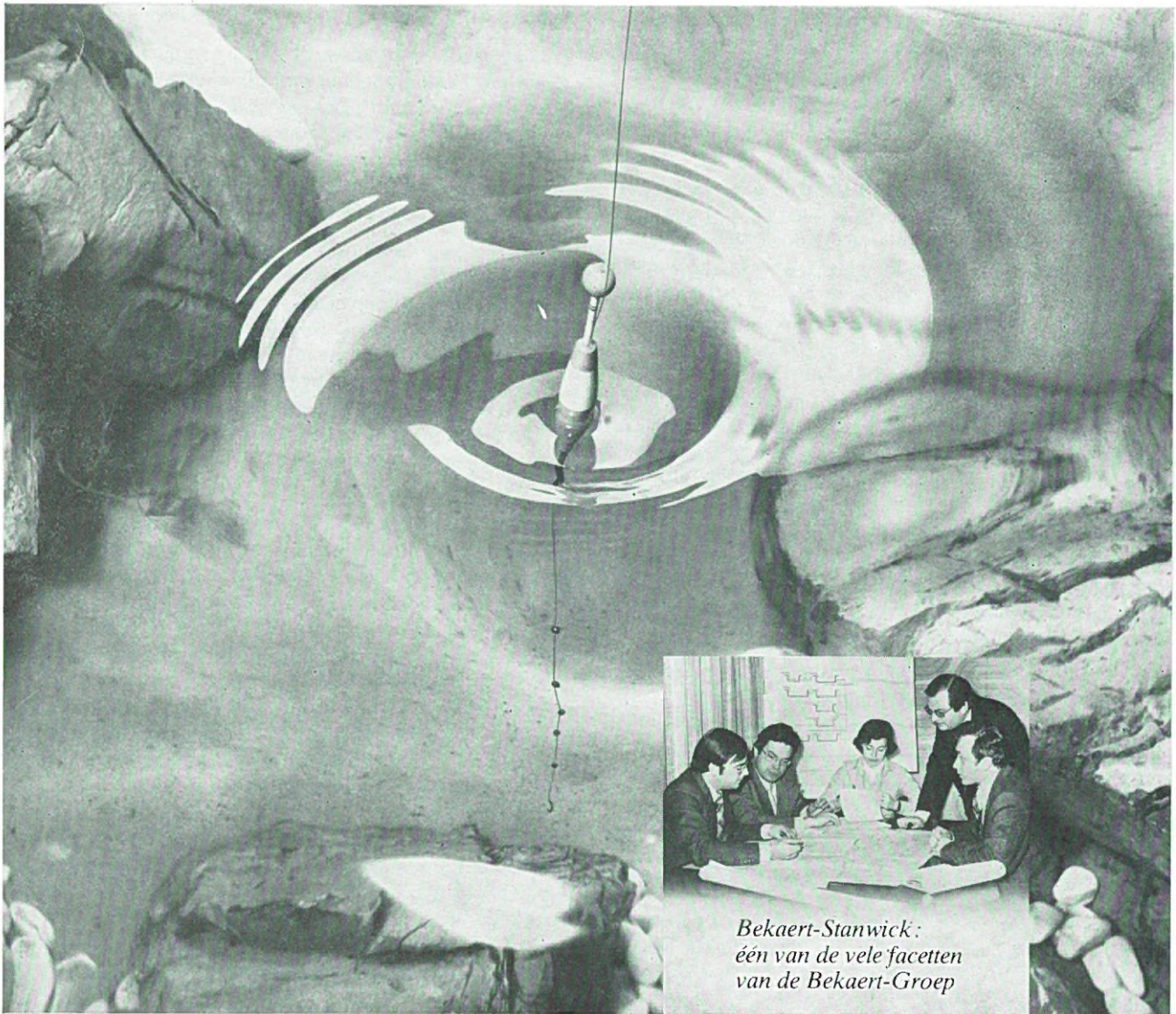
veilig en voordelig sparen bij de NATIONALE KAS VOOR BEROEPSKREDIET

* Kasbons * Obligaties * Kapitalisatiebons * Kasbons met progressieve rentevoet

MET STAATSWAARBORG

FEDERALE KAS VOOR HET BEROEPSKREDIET cv

Koning Albertstraat 12 8500 KORTRIJK (056) 21 28 01 (5 lijnen)



*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

veranderende havens in een veranderende wereld

F. Traen,
Voorzitter MBZ

De havens zijn sleutelposities en dikwijls ook flessenhalzen voor de economische ontwikkeling van de wereld.

Uitbreiding van bestaande havens is op zoveel plaatsen een dringende noodzakelijkheid, niet alleen omdat het volume van de behandelde goederen in een zo grote mate is toegenomen, maar ook, en niet minder, omdat aan nieuwe vervoertechnieken, die vooral in de laatste vijftien jaar zijn doorgebroken, nieuwe havenvormen beantwoorden.

Ook wie aan bestaande havens grotere toegankelijkheid of meer oppervlakte wil geven, stuit zeer dikwijls op grote technische moeilijkheden, waaraan nooit gedacht moest worden in de vroegere geschiedenis van deze haven.

Vele havenbeheerders en technische verantwoordelijken voor de havenuitrusting kijken dan ook met gespannen belangstelling uit naar het resultaat van studie en ervaring, het weze nu voor de bouw van dammen of kaden, of voor de soms moeilijke grijpbare problemen van sedimentologie.

Terecht heeft men gesproken van een 'tweede vervoersrevolutie'. In onderliggend artikel wordt de achtergrond geschetst, of anders gezegd de 'port environment' voor de 'marine engineering'.

Dit geschiedt liefst op een driedubbel vlak:

- (1) welke zijn de grote veranderingen in de scheepvaart of in de verkeersdragers?
- (2) welke zijn de gevolgen voor de havens?
- (3) in welke mate kunnen wij deze mutaties aanwijzen in de recente ontwikkeling en in de uitbouw van Zeebrugge?

De veranderingen bij de verkeersdragers

Daarbij dient begonnen te worden met de veranderingen in de scheepvaart omdat de scheepvaart zich, alles bij elkaar, vrij zelfstandig ontwikkeld heeft. Het is het lot van de havenbestuurder dat hij moet volgen en zich aanpassen.

Het is duidelijk dat wij niet mogen spreken van een plotselinge doorbraak van bepaalde tendenzen in de scheepsbouw.

Maar het zal wel niet betwist worden dat na de 'eerste vervoersrevolutie' van de negentiende eeuw (met de zelfaandrijving en met de nieuwe materialen, waaruit schepen

gebouwd worden, nl. ijzer en staal), de opvatting van de scheepstypes gedurende lange tijd weinig grondige wijzigingen heeft vertoond. Afmetingen van het schip, zijn tuigage, zijn wijze van stouwen zijn tientallen jaren deze gebleven en verschilden overigens niet zo grondig van de tijd van het zeilschip.

Wanneer wij een typische cargo vessel van de jaren 1880 (3.000 t. deadweight) vergelijken met zijn moderne opvolger (met eenzelfde draagvermogen), dan stellen wij vast dat deze laatste een mindere diepgang heeft, breder is met een heel wat verbeterde stabiliteit, dat de romp-konstruktie ('hull structure') 20 procent lager is per ton cargo, dat 52 % min energie nodig is per ton-mijl, niettegenstaande een met 50 % verhoogde snelheid, en daardoor vervoert dit schip 160 % meer cargo per jaar¹.

Dit alles neemt niet weg dat wij voor een geleidelijke ontwikkeling staan, totdat in de jaren 1960 en 1970 een werkelijke breuk komt.

En deze breuk vertoont twee grote kenmerken:

- (1) het gigantisme: de enorme snelle groei van de afmetingen van het schip;
- (2) vervolgens: de unitisatie (het stouwen van eenheids-ladingen).

Beide kenmerken zijn de uitdrukking van wat wij zouden mogen noemen: de industrialisatie van het vervoer ter zee.

Tot vóór kort, en zeker voor de 'general cargo' was het vervoer in de konventionele schepen, erg ambachtelijk gebleven. De wijze van stouwen, de opvatting van de kranen waren dezelfde als honderd jaar geleden, maar eigenlijk kan men zeggen dat er geen nieuwe opvatting was gekomen sedert de bekende kraan, die in de middel-eeuwen de roem van de Brugse haven uitmaakte. Alleen was er mechanische aandrijving, versnelling en kracht bijgekomen.

De grote petroleumtankers en de hulkschepen betekenen een eerste grondige mutatie, met de enorme hoeveelheden die zij vervoeren.

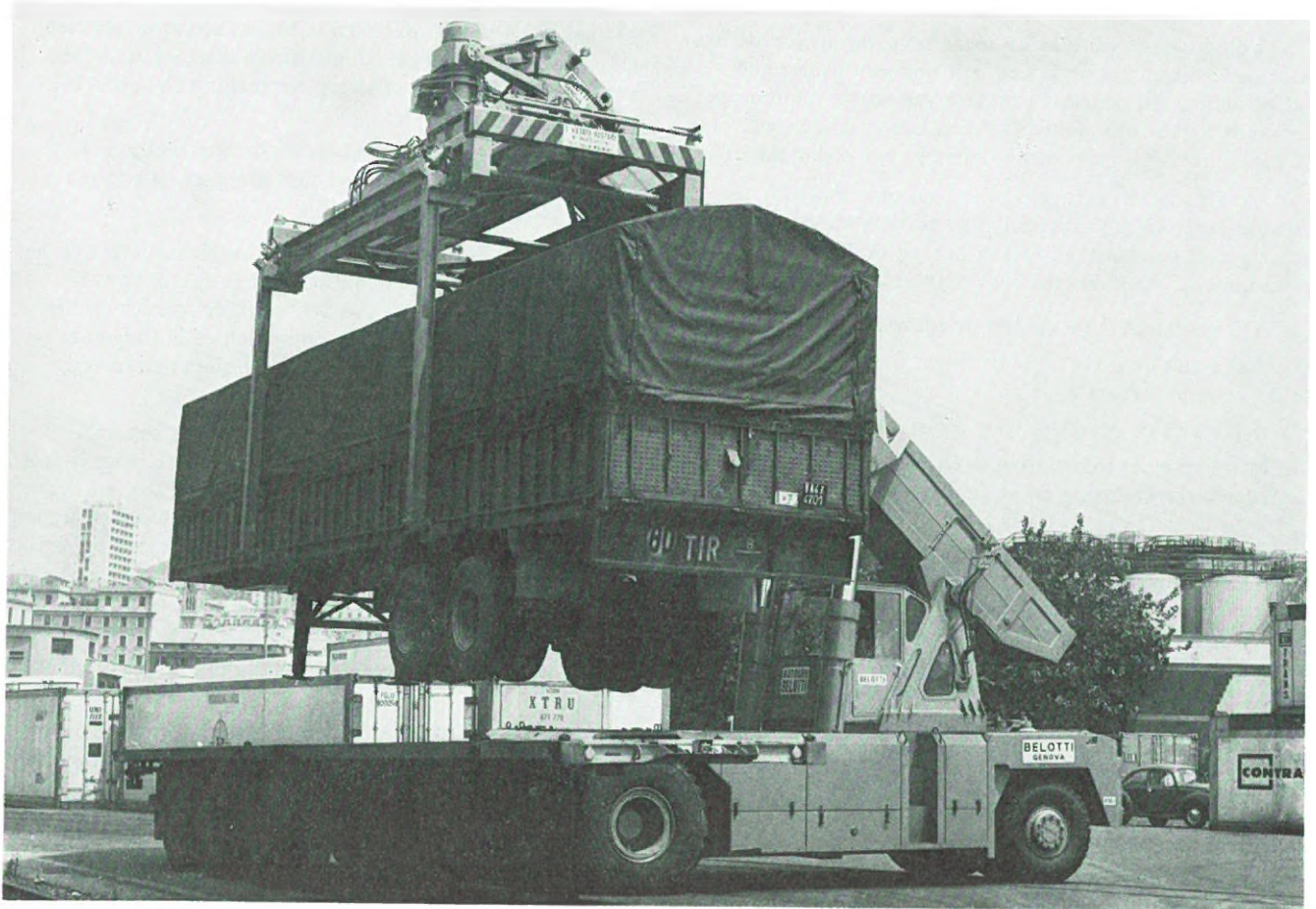
Een tweede kenmerk van de industrialisatie is dan het standaardiseren, het systematiseren, om daardoor veel grotere hoeveelheden op een veel *snellere* manier en met een veel grotere inzet van instrumenten of heftuigen te behandelen. Dit heeft geleid tot het 'full-container-ship' en het 'roll-on/roll-off-ship'.

Dit nieuwe schip, het containerschip, is een veel duurder schip. Het vaart sneller. Het heeft de neiging snel te groeien, en inderdaad in 15 jaar tijd spreekt men over 4 generaties containerschepen. Het verblijft weinige uren in de haven, terwijl het konventionele schip meer tijd in de haven doorbracht dan op zee. Het uiteindelijke rendement is zo dat één containerschip meerdere konventionele schepen vervangt.

Maar de invloed van deze revolutie laat zich overal voelen.

De investeringen per schip zijn zoveel hoger, de vervoerscapaciteit per jaar is zoveel meer nog gestegen. De traditionele reders groeperen zich in nieuwe ondernemingen, en in nieuwe consortia.

¹ 'Ten Decades of Technology', door I.L. Buxton, in: *Fairplay*, 28 juni 1979, blz. 9 e.v.



Foto's Archief WES

Een aantal namen zijn meer bekend : de ' Australia-New-Zealand-Europe-Containerservice ' (ANZECS), de ' South Africa Europe Container Service ' (SAECS), de ' Carol ', om er enkele te noemen onder de container-diensten die Zeebrugge aandoen.

Aan de Ro-Ro-zijde vindt men o.m. een dienst als de ' ScanCarriers ', die de grootste ro-ro-schepen uitbaat op de langste scheepvaartroute, nl. tussen Noord-West-Europa en Australië.

De nood aan standaardisatie, aan een ' industriële ' aanpak, heeft niet alleen geleid tot de container- en ro-ro-schepen. Ook andere technieken hebben zich ontwikkeld en zo zien we een nieuwe soort lading tot stand komen : de ' neo-bulk ', ' Forest products ' zijn er een typisch voorbeeld van.

Stukgoederen worden, jaar na jaar, meer en meer in containers vervoerd of aan boord van ro-ro-schepen. Het konventionele cargoschip wordt de uitzondering en zijn verschijning in de havens rond de Noordzee zal wellicht in een nabije toekomst zeldzaam worden.

De gevolgen voor de havens

Het gebruik van zeer grote schepen voor het vervoer ter zee en vooral van schepen voor eenheidsladings heeft voor de havens zeer verdragende gevolgen.

Een eerste gevolg is dat steeds grotere diepgang vereist wordt.

De reders hebben — natuurlijk onder druk van hun kostenberekening en aangespoord door internationale gebeurtenissen als de krisissen rond het Suez-kanaal — schepen met zeer grote diepgang gebouwd. Vele havens hebben willen hun toegankelijkheid bewaren en dit heeft aanleiding gegeven niet alleen tot zeer grote en jaarlijks terugkerende uitgaven maar ook tot enorme ingrepen in het natuurlijk milieu. Een aantal zogenaamd natuurlijke havens zijn weggepromoveerd tot kunstmatige havens. Andere havens hebben de wedloop moeten opgeven en zich beperken tot meer bescheiden taken.

Een ander gevolg van de kapitaalsintensieve vorm van het industrialisatie-fenomeen van de moderne scheepvaart is : een *koncentratie* op minder talrijke havens, deels omdat minder havens toegankelijk zijn, deels omdat de schepen geen tijd mogen verliezen, deels ook omdat vele havens ook in suprastructuur niet hebben kunnen volgen.

Nieuwe kostenkalkulaties worden gemaakt, waaruit dikwijls blijkt dat het voor de reder veel voordeliger is zijn vracht in één haven te behandelen om dan zelf het land-transport voor zijn rekening te nemen.

Met deze concentraties gaan, voor de havens, nog andere fenomenen gepaard.

Vroeger was het ' hinterland ' eerder goed afgebakend, meestal op basis van geografische gegevens, in mindere mate op grond van de specialisatie in de behandeling en de handel in een bepaald produkt, en ook nog onder invloed van nationale overwegingen.

Maar onder invloed van deze nieuwe vervoersmethodes, gaat het begrip ' hinterland ' vervagen. Zo kunnen wij bv. zeggen dat voor de containerhavens van de range Duinkerke-Hamburg heel Noord-West-Europa het achterland uitmaakt.

Wanneer containerschepen van de grote consortia ' northbound ' Europa bereiken, dan zullen zij dikwijls in

de eerst aangelopen havens een groot deel van hun lading afzetten voor een bepaalde plaats, terwijl deze zelfde schepen ' southbound ' cargo zullen aan boord nemen, afkomstig van dezelfde plaats. Het systeem der bloktreinen voor containers en de egalisatie van de spoorwegtarieven voor containers naar een aantal bestemmingen in Europa werkt het fenomeen natuurlijk in de hand.

In plaats van een ' geografisch ' hinterland komt een ' functioneel ' hinterland, waarbij de haven een taak krijgt die bepaald wordt door een algehele strategie.

Onvermijdelijk gaat daarmee gepaard dat de havens meer internationaal worden. Dit is zeker waar voor de Beneluxhavens. De *transitfunctie*, in procent en volume uitgedrukt, stijgt spectaculair. Voor de Belgische havens kan dat met een paar cijfers geïllustreerd worden : Antwerpen, Gent en Zeebrugge verdeelden onder elkaar in 1979, 34,3 mln. ton stukgoed, waarvan 14,6 mln. ton Belgische goederen (43 %) en 19,7 mln. ton doorvoer- verkeer (57 %). In 1960 lag de onderlinge verhouding Belgisch stukgoed-internationaal stukgoed ongeveer andersom. Met andere woorden : het transitverkeer is belangrijker dan het eigen nationaal verkeer.

Maar deze doorvoerfunctie wordt niet meer alleen langs de landzijde verzekerd. Zij werkt over 360°, ook langs de zeezijde. Goederen, containers worden over- geslagen op kleinere schepen, aan boord van feeders, naar bestemmingen die op korte afstand kunnen liggen of soms opnieuw verrassend ver...

Tenslotte is er nog een geografische faktor die een nieuwe waarde heeft gekregen : de ligging op de kust, zo dicht mogelijk bij de scheepvaartroutes, waar de aanloop- kosten zo laag mogelijk zijn, en vooral waar het tijdsverlies tot een minimum wordt herleid.

Als voorzitter van het havenbestuur van Zeebrugge mag ik niet nalaten deze faktor te benadrukken.

Zeebrugge, een veranderende haven

Maar welke is dan de gedaanteverandering van de havens zelf ?

(1) Wij hadden het reeds over de diepten. Voor de grote olietankers is het duidelijk. De aanvoer van ruwe olie in VLCC's van 250.000 dwt en meer, van verre oorsprong, wordt erdoor gekoncentreerd op slechts enkele havens in Europa, waarbij Rotterdam de voornaamste is.

Uitzonderlijk wordt de methode toegepast om met VLCC's twee havens te bevoorraden om dan in de tweede haven met verminderde diepgang binnen te lopen. Dit gebeurt inderdaad in Zeebrugge, waar VLCC's ladingen tot ongeveer 140.000 ton lossen.

Maar ook het moderne containerschip vereist dieper stekende kaaimuren : tot 13,5 m en 15 m. Wat heel wat meer is dan de 9 à 11 m die algemeen als voldoende werden geacht voor het konventionele cargoschip.

(2) De meest-grondige wijziging vertoont zich echter in de verhouding kaailengte-landoppervlakte. Per aanlegplaats (berth) neemt men als optimum aan : een kaailengte van 300 m en een terreindiepte van 400 m, wat dus een oppervlakte van 12 ha betekent per ligplaats. Dit brengt een radicale wijziging mee ten opzichte van de vroegere uitrusting voor het behandelen van konventionele schepen waar een diepte van kaaitreinen van hoogstens 200 m een maximum was en in de meeste havens nooit aanwezig.

Eenzelfde landhonger vertoont zich voor de andere ' terminals ', waarbij wij op de eerste plaats denken aan terminals voor massagoederen als kolen en ertsen.

Op dit alles volgt vanzelf nog een andere vaststelling: de behandeling van tonnen vracht per lopende meter kaai stijgt in belangrijke mate.

(3) Met al deze vaststellingen komen wij tot de volgende konklusie: de nieuwe haven van de toekomst (en voor een groot deel reeds van vandaag) bestaat uit een beperkt aantal gespecialiseerde terminals. Ik som op:

- een olieterminal;
- terminals voor containers;
- terminals voor roll-on/roll-off-behandeling, die dan wellicht nog de meest ' multi-purpose ' terminals zijn;
- een terminal voor bulk-goederen;
- een graanterminal;
- een paar types van gespecialiseerde terminals, voor neo-bulk, als ' forest products ' en fruit.

In de havens van de geïndustrialiseerde landen zullen weldra 90 % van de goederen op dergelijke terminals behandeld worden. De terminal, op het land, ondergaat het industrialisatieproces, zoals wij gezien hebben bij het schip langs de waterkant.

(4) Vooral bij de containerterminal zien wij de grote ontwikkeling van kapitaalintensieve werktuigen: de gantry-kranen op de eerste plaats die gemakkelijk het dubbel kosten van een zware konventionele kraan met eenzelfde hefvermogen.

Deze investeringen zullen natuurlijk beïnvloed worden door de wijze waarop de terminal is opgevat: vier mogelijkheden stellen zich voor het intern vervoer op de terminal:

- alles op trailer;
- met transtainers, op rails of op banden;
- met straddle carriers;
- met front loaders.

Van al deze types zijn er grote voorstanders. In Zeebrugge heeft men voor de formule van de straddle-carrier gekozen en wij zijn ervan overtuigd dat het een goede keus is voor een typical import/export common user terminal, om reden van de investeringskosten, de ' flexibility (speed at which equipment can be redeployed to meet changing patterns of workload around the terminal) en de ' selectivity of imports ' ².

Het laatste woord is nog niet gezegd. Zeebrugge heeft ook een voorbeeld van een verdere integratie van kraan en spoor: onder de gantry-kranen lopen inderdaad vier sporen en de kraandrijver zelf kan niet alleen de loopkat, de spreader bewegen, verder de kraan zelf, maar daarbij ook alle spoorwagens onder de kraan op ieder van de vier sporen, hetzij in rij, hetzij ieder spoorwagon individueel.

Aldus kan men een maximale afvoer van inkomende containers naar het binnenland bekomen indien inderdaad grote reeksen containers, per bloktrein, naar eenzelfde bestemming moeten gevoerd worden.

Tot heden hebben de gantry-kranen een reikwijdte boven het water van 37 m. Op de continentale kust van de Noordzee zijn mij geen kranen met een grotere reikwijdte bekend. Maar ook daar kan weldra verandering komen. Inderdaad, korte tijd geleden werd een eerste bestelling geplaatst van 14 containerschepen van de vierde generatie. Opnieuw zullen de terminals en de havenbestuurders moeten volgen. Zij zullen nieuwe kranen moeten plaatsen, want dit containerschip van de vierde generatie zou een breedte hebben van ongeveer 40 m. Het zal in ieder geval groter zijn dan wat men noemt ' Panamax '. De kranen van onze huidige Westeuropese terminals reiken niet ver genoeg en zijn niet hoog genoeg om deze schepen te behandelen.

Naar verluidt — want veel precieze gegevens zijn niet bekend van deze bestelling van de eeuw — zou de capaciteit van deze schepen 4100 TEU's bedragen. Een vraag voor de terminalbestuurders is dan ook: volgens welk concept zal de dienst met dergelijke schepen werken: wordt het een one-port-opvatting met een breed net van feeder-diensten? Maar om 2.000 à 3.000 bewerkingen (of meer?) te doen op één terminal, met daarbij de feeder-diensten, wordt de organisatie wel bijzonder ingewikkeld. Vandaar dat sommigen zich de vraag stellen of de ' economics of scale ' nog langer spelen ten gunste van zulke reusachtige containerschepen.

Containerschepen zijn dikwijls ook reusachtige, drijvende frigo's. Een voorbeeld: het *m/v Remuera Bay* van de dienst op Australië met 42.000 dwt, is 252 m lang, 35 m breed en kan 1.650 reefer containers vervoeren. Wanneer deze reefer containers aan wal gebracht worden, is ook daarvoor een nieuwe havenuitrusting nodig. In Zeebrugge bv. ontvangen wij regelmatig een groot aantal reefer containers, vooral voor de import van fruit en van zuivelprodukten uit Nieuw-Zeeland, Australië en Zuid-Afrika.

Op de containerterminal (de OCZ) worden de containers met volgende technieken op temperatuur gehouden:

- a) Mechanical systems
 1. Wall system (Grenco)
 2. Two tower systems (Holima and Halltherm Minicore)
 3. Clip-on slots (Air Liquide).
- b) Cryogenous systems
 1. Liquid Nitrogen Dump Charging (Air Products), mobile station
 2. Fixed liquid nitrogen stations (three different systems by Air Products).

Een gewijzigde instelling en dienstverlening

Niet alleen de havens zijn veranderd. Ook de mensen. Het beeld van de dokwerker uit vroegere tijden, die zakken op de rug aan boord van het schip droeg, is gaan vervagen en verdwijnen.

Hij heeft plaats gemaakt voor mensen met een meer technische vorming, die zelf, op de kaai, nog weinig eigenlijk handwerk doen.

Het is een zeer prangend probleem, vooral in historisch gegroeide havens, hoe voor de duizenden ingeschreven dokwerkers voldoende werk kan gevonden worden. Werkgelegenheid proberen ze dan dikwijls met

² Zie: *Containers — Their Handling and Transport*, ed. National Ports Council 1979. *Basic Operational Design of Sea Container Terminals*, J.K. Marshall, OCL.

stakingen af te dwingen. Ook dit is soms een reden waarom onze grote havens concurrentie ondervinden van jonge of nieuwe havens.

Maar, indien het waar is dat in de containerterminal vooral, weinig mankracht werkt op de kaai, dan is het personeelsbestand in de kantoren sterk toegenomen. Het beheersdeel neemt meer en meer geesten in beslag, niettegenstaande het doorgedreven gebruik van computer en informatica. Uiteindelijk zijn méér mensen rechtstreeks of onrechtstreeks bij havens betrokken dan ooit tevoren.

De concurrentie echter heeft niet alleen gespeeld ten voordele van een beperkt aantal havens en, in deze havens, van een klein getal terminals. Ook bij de zoveel dienstverlenende bedrijven hebben dezelfde fenomenen zich voorgedaan.

Sprekend over de terminals hebben we al gehandeld over de zeer grondige, ja revolutionaire wijzigingen die zich hebben voltrokken voor het vak en de functie van de stuwadoor.

Er zijn, bij de vervoersketen, nog minstens twee andere beroepen betrokken die eveneens een zeer belangrijke rol spelen, zij het dan niet van fysische aard, maar wel van een organisatorische of bemiddelende aard. Het zijn: de agent en de expediteur.

De technologische ontwikkeling van de scheepvaart en van de havens heeft ook daar een diepe invloed uitgeoefend.

Koncentratie en integratie zijn daar ook het opvallend verschijnsel. Het aantal kleine bedrijven neemt af. De goederenstromen zijn groter en de behandeling ervan, administratief en kommercieel, vraagt grotere eenheden.

Maar een nog méér opvallend verschijnsel is de verticale integratie.

De transportketen kent vele delen, fysische (land- en zeevervoer) en terzelfdertijd administratieve.

Grote rederijen (vooral consortia voor containervervoer) wensen zoveel mogelijk delen ervan te controleren: zij richten hun eigen agentschappen op om hun schepen te verzorgen, maar vooral om de lading aan te trekken; de traditionele functie van expediteur en vervoersmakelaar wordt, vooral voor grote partijen goederen, zoveel mogelijk, door de eigen agentuur van de rederij verzorgd; de rederij verzorgt ook het landvervoer, bv. langs een dochteronderneming.

Bij de internationaal samengestelde consortia is het dan nog dikwijls zo dat de markt per land tussen de deelnemende rederijen en hun dochterondernemingen verdeeld wordt.

Maar deze integratie kan ook vanuit een ander vertrekpunt beginnen. Zo kan een grote expediteursfirma terzelfdertijd een internationale vervoersorganisatie bezitten die dan ook op een rederij uitmondt. Ook daarvan bestaan opmerkelijke voorbeelden.

Tot besluit

Havens zijn complexe gegevens. Zij bieden een grote verscheidenheid van activiteiten, van functies en van mensen. Zij vormen een boeiende wereld, waar nog steeds een stukje poëzie aan verbonden blijft.



Groep
G.M.I.C.
vennootschappen

- 1982 -

GOED uitgerust
en STEUNEND op:

- 7 permanenties
(Dag en Nacht)
- 185 voertuigen
- 1800 agenten



G. M. I. C.

Gelast zich met alle opdrachten zoals o.a.:

- Bewakingen
- Transporten
- Beveiligingen
- Alarm-interventies
- Kontroles
- Schoonmaakdiensten, enz.

Wat ook Uw probleem is voor
VEILIGHEID en DIENSTEN, roep ons op:

Zetel West-Vlaanderen:
Minister Beernaertstraat 11, B. 8380-BRUGGE 5
telex: 82.039

Bijkantoor te Kortrijk
Eveneens te Antwerpen - Brussel - Gent - Hasselt -
Liège - Mons - Namur en Vlissingen



S. & S.S.

SHIPPING- & SIGNALLING SERVICES NV

- Scheepsrapportage Brugge/Zeebrugge - Vlissingen - Antwerpen
- Uitgevers « Scheepvaartbulletijn » en « Havenagenda »
- Meteodienst & V.H.F.-informatie, enz...



Minister Beernaertstraat 11
B. 8380-BRUGGE 5 (Zeebrugge)
tel.: signal. dept.: (050) 54.40.26 (10 l.)
administratie: (050) 54.52.15
directie: (050) 54.67.56
telex: 82.039

SIEMENS

Met eigen engineering en technische know-how is Siemens België op alle markten ter wereld aanwezig.

Klanten uit de vijf werelddelen, zowel uit de openbare als de privé-sektor schenken hun volle vertrouwen aan de productie van Siemens-België. Zij eisen ook de ingebruikstelling van de geleverde installaties en verlangen meestal ook nog dat hun technici opgeleid worden.

De ingenieurs en technici van Siemens België trekken dan hun globe-trotter-schoenen aan. Naargelang van hun persoonlijke bekwaamheid en beroepservaring vertrekken ze dan om bijvoorbeeld :

- in Manilla of in Argentinië de eerste openbare computergestuurde telefooncentrale te installeren ;
- in Algerije of Saudi-Arabië mee te werken aan de plaatsing van pompcentrales en waterzuiveringsstations ;
- technici in verschillende landen de bediening van nieuwe treinwisselstellers bij te brengen ;

- schakel- en beheerprogramma's aan te passen aan de nieuwe computertypes die de telefooncentrales van de P.T.T. in het buitenland uitrusten ;
- in te staan voor de opleiding van het onderhouds- en servicepersoneel van de maatschappijen in alle landen die zich elektrotechnische uitrustingen bij Siemens België aanschaffen.

Al deze prestaties bevorderen en

stimuleren op hun beurt de activiteit van de ingenieursbureau's van de werkplaatsen en van de ploegen voor montage en inbedrijfstelling van Siemens België. Zij dragen mede bij tot een wereldwijde uitstraling van de Belgische know-how en tot de vermaardheid van de kwalificatie van onze technici.



Siemens in België sedert 1898.

maritieme industrialisering in west-vlaanderen

Dr. ec. N. Vanhove,
Direkteur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

Inleiding

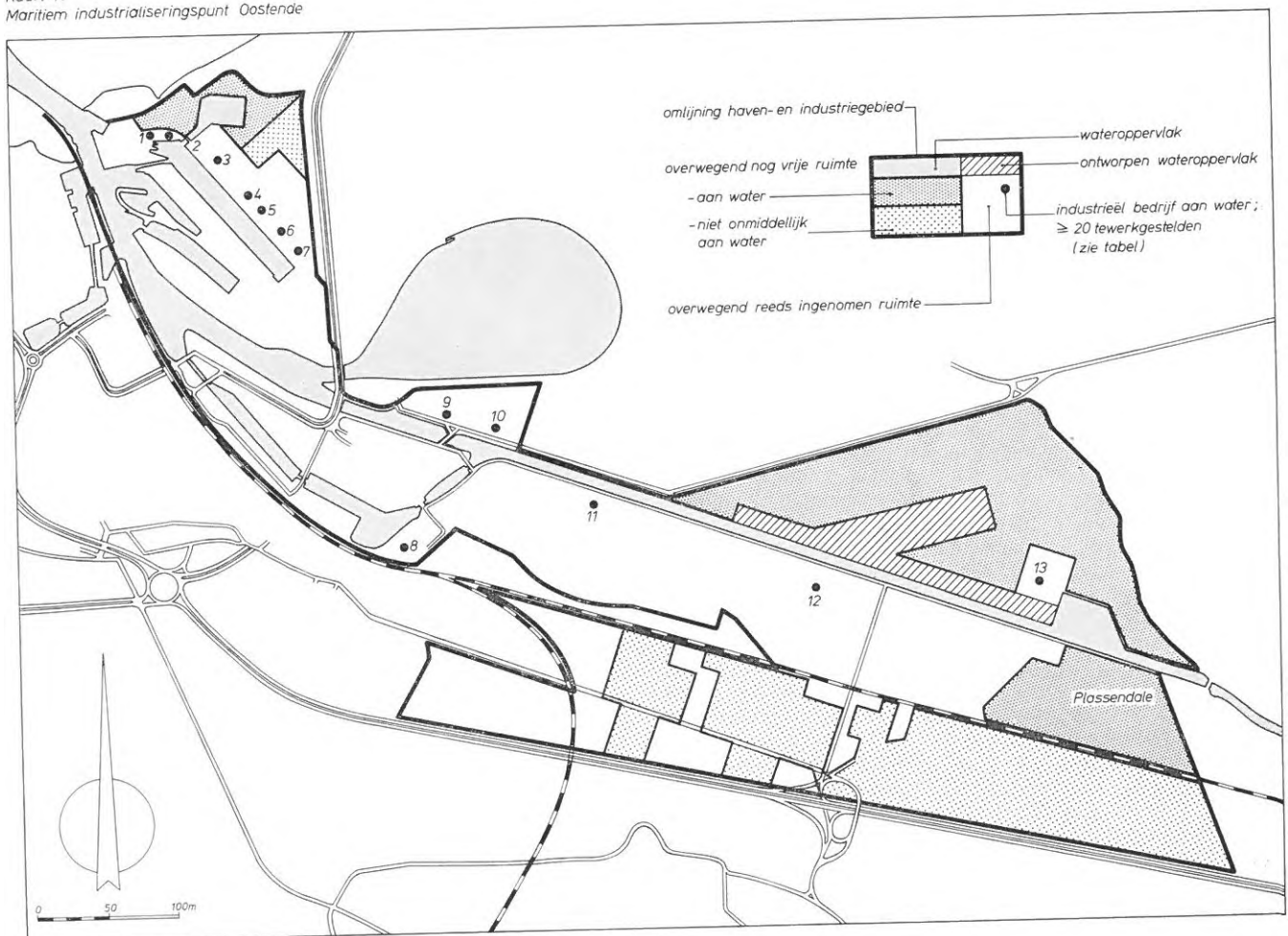
De maritieme industrialisering of de industrievestiging in de onmiddellijke nabijheid van zeehavens — veelal op industrieterreinen in de achterhaven — heeft vooral ophef gemaakt na de tweede Wereldoorlog. Meerdere havens in

West-Europa werden vestigingsplaatsen voor industriële bedrijven. Hier kunnen we onder meer vermelden Antwerpen en Gent en in mindere mate Zeebrugge in ons eigen land, Fos, Le Havre en Duinkerke in Frankrijk, Rotterdam, IJmuiden en Vlissingen in Nederland enz. De factoren die aan de basis liggen van de groeiende belangstelling voor de maritieme industrialisering zijn voor de hand liggend.

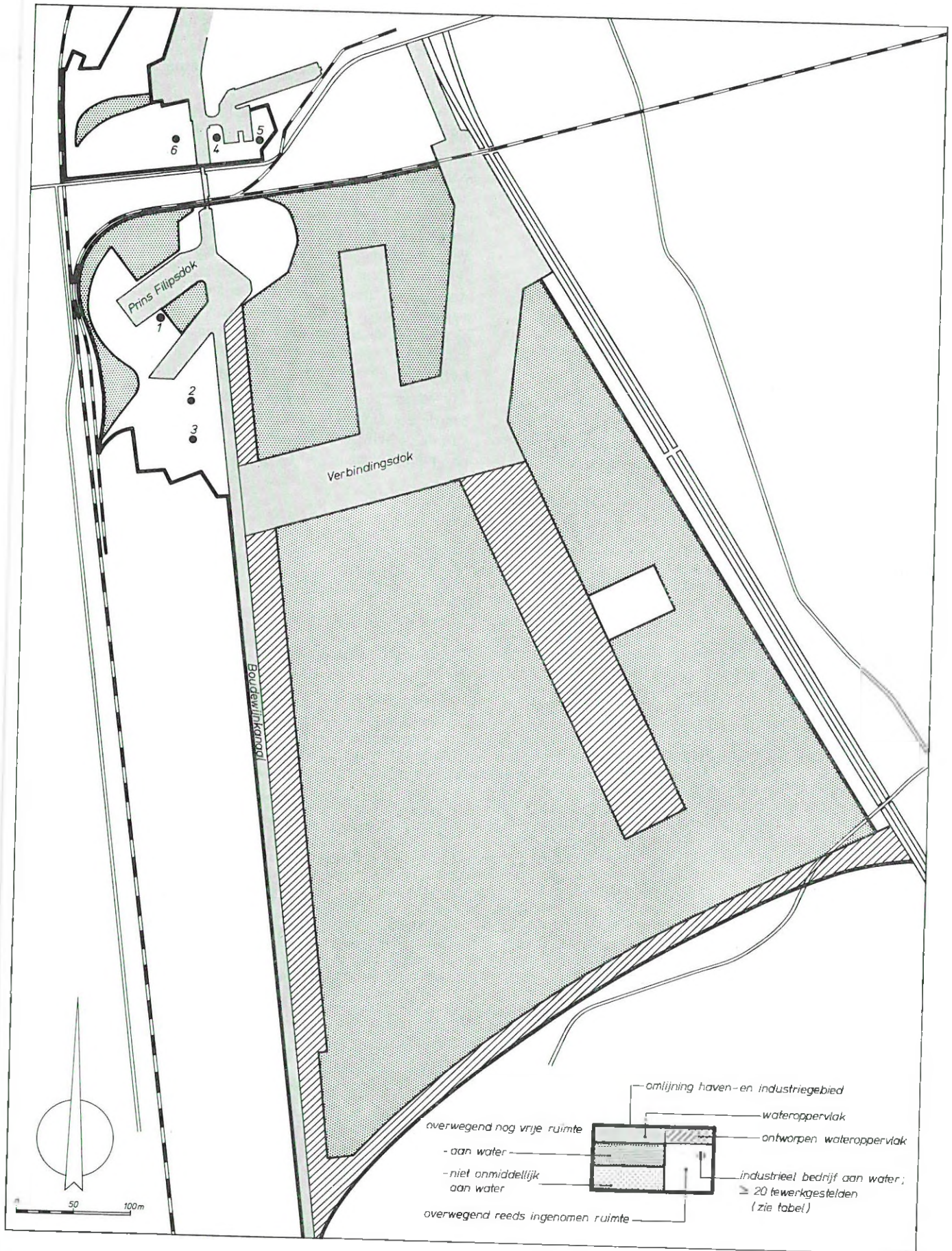
Zonder de orde van belangrijkheid aan te geven, willen we in de eerste plaats wijzen op de overschakeling van Europese naar niet-Europese grondstoffen. Met andere woorden: grondstoffen die in het verleden in het binnenland of in buurlanden werden betrokken, worden nu ingevoerd van overzee. Typisch voorbeeld hiervan vormt het ijzererts. Een tweede faktor van betekenis vormt de wijzigingen van de energievoorziening tijdens de naoorlogse periode. Tijdens de jaren vijftig en zestig verloor steenkool systematisch aan betekenis ten voordele van de olie. In de havens werd de ruwe olie aangevoerd en verwerkt in nieuwe raffinaderijen. Op deze raffinaderijen heeft zich in meerdere plaatsen een petrochemische industrie geënt. Rotterdam en Antwerpen zijn hiervan typische voorbeelden.

De eerste twee factoren staan uiteraard niet los van een derde faktor met name de steeds groeiende dimensie van de zeeschepen, niet enkel de tankers doch ook de erts- en andere bulkschepen en containerschepen.

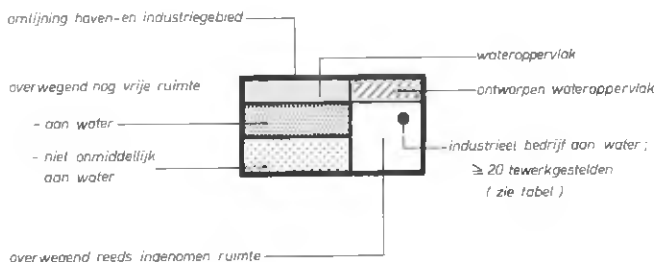
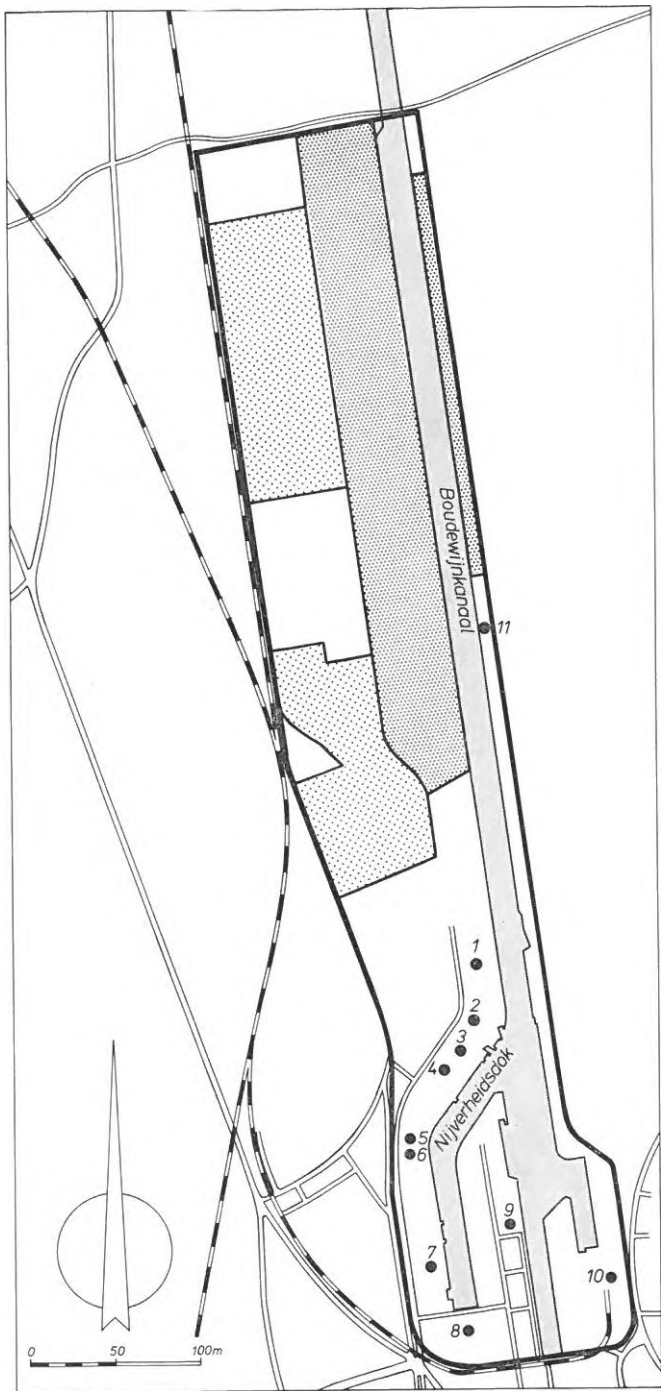
Kaart 1:
Maritiem industrialiseringspunt Oostende



Kaart 2:
 Maritiem industrialiseringspunt Zeebrugge



Kaart 3:
Maritiem industrialiseringspunt achterhaven Brugge



Er weze verder ook gewezen op de internationalisering van de handel. Ook deze faktor was een stimulans voor de zeehavens en indirekt voor de maritieme industrialisering.

Op deze wijze kregen meerdere Westeuropese havens — doch ook niet-Europese — naast de kommerciële funktie een industriële funktie.

Het ware echter verkeerd te stellen dat de industriële funktie van de havens pas na de tweede Wereldoorlog tot stand kwam. In meerdere havens waren er reeds voorheen industriële vestigingen in de achterhaven. Dit was ook het geval in de kusthavens Oostende en Zeebrugge. Inzake Zeebrugge verwijzen we naar Glaverbel nv de zogenaamde Glasfabriek, opgericht in 1924, en de Cokesfabriek van Zeebrugge nv (nu Carcoke nv, Afdeling Zeebrugge), opgericht in 1920 onder de naam sa des Fours à coke de Zeebrugge. Te Oostende werd de Union Chimique Zandvoorde operationeel in 1926.

De maritieme industrialiseringspunten in West-Vlaanderen

De maritieme industrialiseringspunten in West-Vlaanderen en aldus ook aan de Kust zijn in wezen beperkt tot twee plaatsen namelijk Oostende en Zeebrugge. Nieuwpoort is niet te beschouwen als een plaats van maritieme industrialisering; er zijn wel enkele bedrijven gevestigd gericht op de visserij of op jachthavenactiviteit. Kaarten 1 en 2 geven een beeld van de maritieme vestigingen op het huidige ogenblik in beide havens. Ten aanzien van Zeebrugge werden eveneens de vestigingen in de achterhaven van Brugge rondom het Nijverheidsdok in aanmerking genomen zoals aangegeven op kaart 3. Niet alle vestigingen omheen het nijverheidsdok hadden of hebben evenwel behoefte aan het kanaalgabariet van het Nijverheidsdok. Sommige inplantingen moeten trouwens worden gezien in het licht van de periode van de jaren vijftig wanneer de vestigingsmogelijkheden op industrieterreinen in West-Vlaanderen beperkt waren tot het bovenvermelde nijverheidsdok.

Te Oostende telt men momenteel 12 maritieme industriële bedrijven (gelegen aan vaarwater) met minimum 20 arbeidskrachten. In het totaal maakt dit een direkte werkgelegenheid uit van 2.142 personen (1981).

Voor Zeebrugge en de achterhaven van Brugge zijn de overeenkomstige cijfers: 6 bedrijven met 709 tewerkgestelden en 11 bedrijven met 1.864 arbeidsplaatsen (zie tabel). In dit overzicht zijn dus niet opgenomen industriële bedrijven die wel in de besproken zones, maar niet aan vaarwater gelegen zijn (bv. te Oostende: Daikin, Vesuvius...; te Brugge: Philips...).

De maritieme industrialisering te Brugge-Zeebrugge is op te delen in drie perioden: (a) de vestiging langs het Boudewijnkanaal (glasfabriek en kooksfabriek) vóór de tweede Wereldoorlog, (b) de vestigingen rondom het Nijverheidsdok tijdens de jaren vijftig en zestig en (c) de aanleg van het Prins Filipisdok en bijhorende vestigingen gedurende de periode na 1960.

Maritieme inplantingsmogelijkheden

De kaarten 1, 2 en 3 geven ook een overzicht van de huidige ruimten die in aanmerking komen voor maritieme industrialisering in West-Vlaanderen. Te Oostende is de beschikbare oppervlakte beperkt: circa

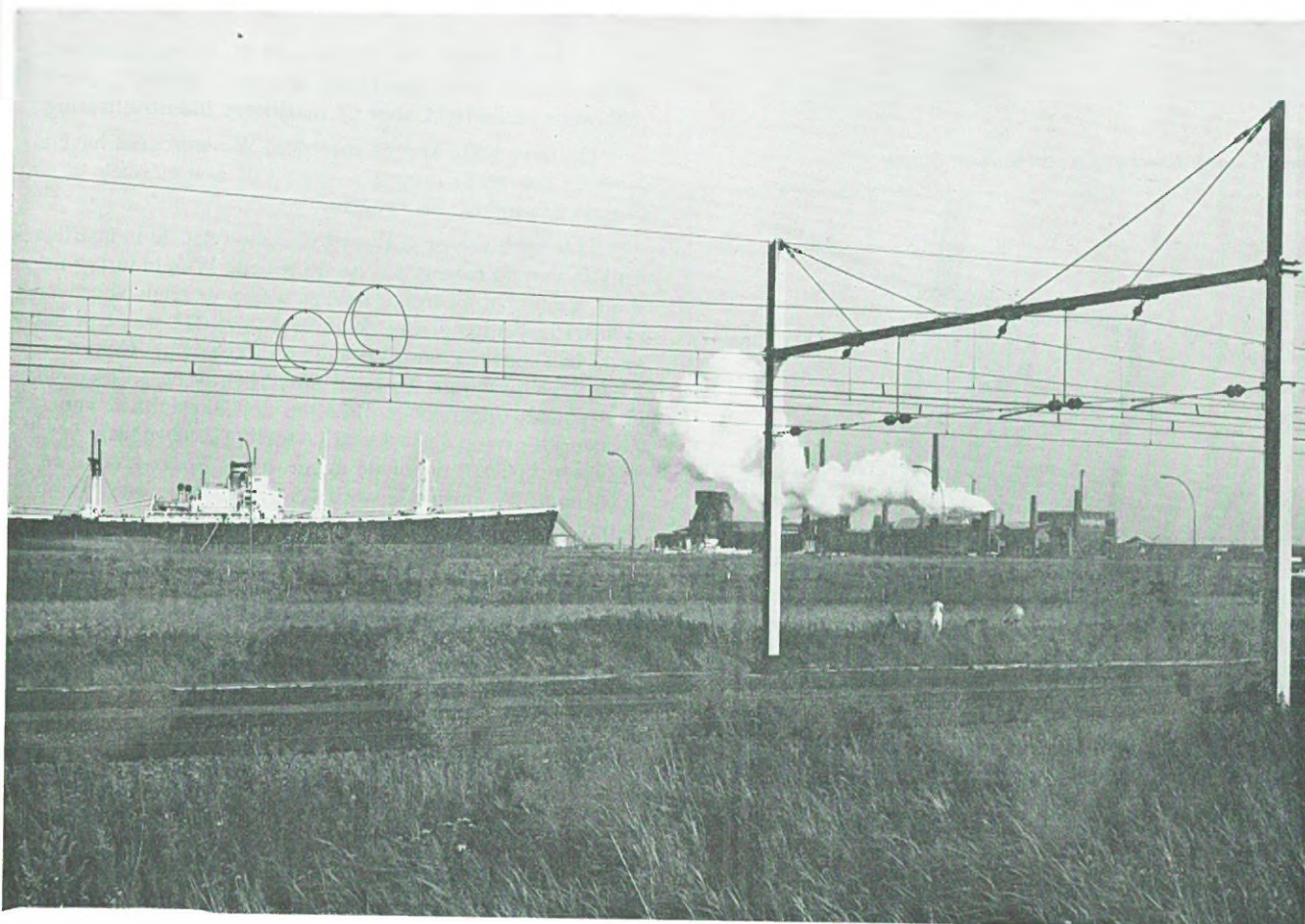


Foto Inbel, Brussel

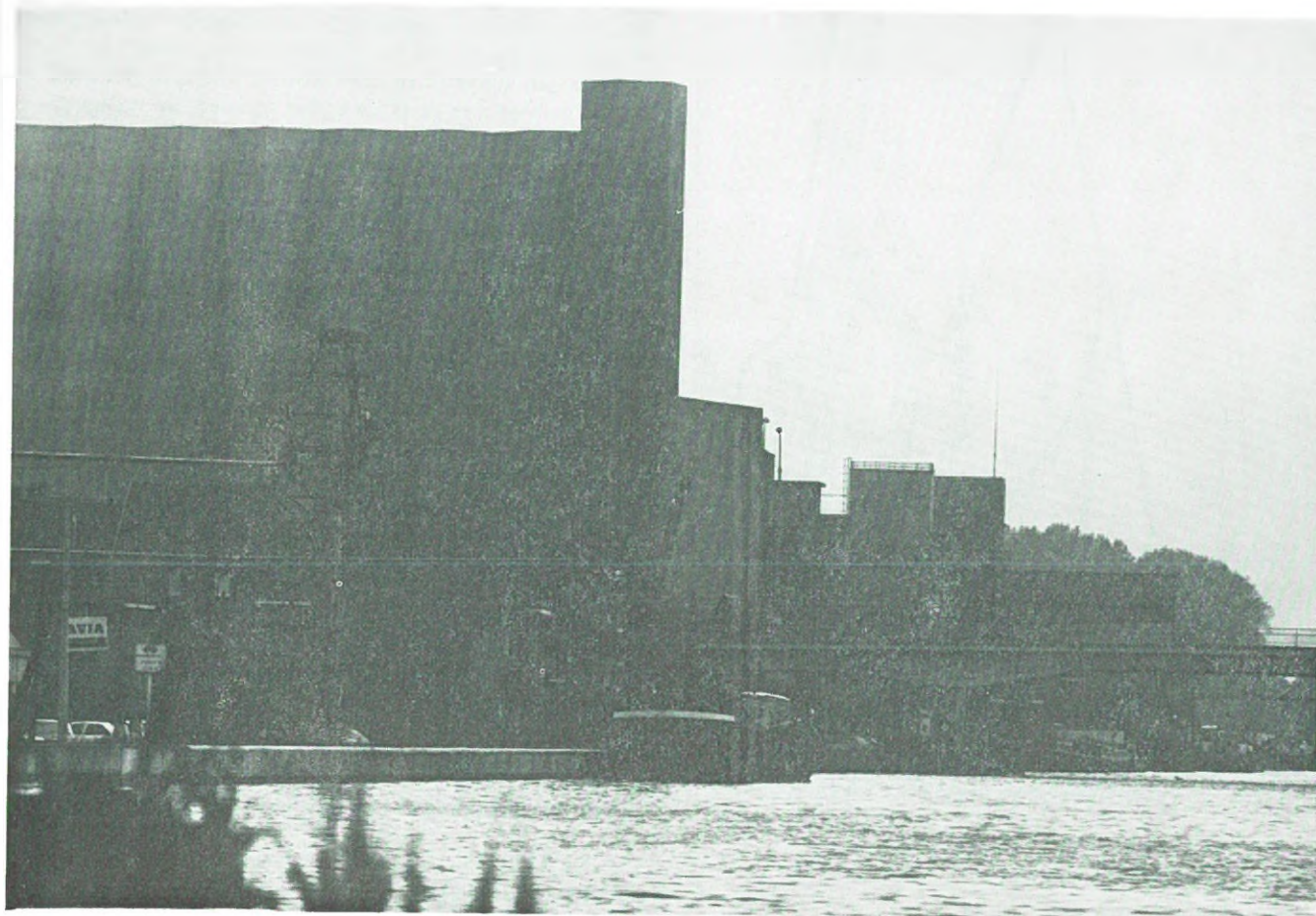


Foto H. Maertens, Brugge

40 ha ten zuiden van het kanaal Oostende-Brugge (gabariet stroomopwaarts UCB : 2.000 ton en stroomafwaarts UCB : 4.000 ton ; gepland gabariet stroomafwaarts Plassendale : 8.000 ton) en circa 90 ha in de nieuwe achterhaven (ten noorden van het kanaal).

Te Zeebrugge-Brugge zijn er twee oppervlakten beschikbaar. Een eerste complex is gesitueerd te Zeebrugge rond het verbindingsdok tussen de nieuwe zeeluis en het Boudewijnkanaal. Ten zuiden van dit dok is er een zone van netto circa 700 ha ; ten noorden van het dok ligt nog circa 90 ha die eerder een gemengde commerciële-industriële roeping heeft. Het complex wordt toegankelijk gemaakt voor schepen van 125.000 ton. De tweede zone is gelegen langs het Boudewijnkanaal (zone Herdersbrug), groot circa 80 ha. Het gabariet van de waterweg op deze plaats is 6.500 ton.

Tabel : Industriële bedrijven met 20 of meer tewerkgestelden (1981) en gelegen langs vaarwater

Naam	Aard	Arbeids- plaatsen
<i>Maritiem industrializerings- punt Oostende</i>		
1. Industrie des pêcheries	scheepswerf	23
2. Seghers	scheepswerf	46
3. Ostend Stores and Ropeworks	spinnerij harde vezels	272
4. Frima-Viking	visverwerking	177
5. SCAP	scheepswerf	34
6. Morubel	visverwerking	63
7. IVES	scheepsonderhoud, elektromechanica	188
8. Scheepswerven Beliard Oostende (SBO)	scheepswerf	157
9. United Foods	visverwerking	93
10. EBES	elektriciteitsproductie	240
11. ORAC	plasticverwerking	21
12. UCB	scheikundige nijverheid	828
13. Scheepswerf Beliard Oostende (SBO)	scheepswerf	in aanbouw
<i>Maritiem industrializerings- punt Zeebrugge</i>		
1. Schmitz-Söhne	machinebouw	37
2. Carcoke	kooks	211
3. Glaverbel	glas	381
4. Perfecta	scheepsherstel	28
5. Valcke	scheepsherstel	31
6. Zeebrugge Container Repair	metaal	21
<i>Maritiem industrializerings- punt achterhaven Brugge</i>		
1. Outboard Marine	motoren	942
2. Email Brugge	stikstofnijverheid	134
3. Ysenbrandt	metaalbouw	28
4. Motogroup	machinebouw	68
5. Kathy	suikerwaren	58
6. A. Vandenabeele	visverwerking	89
7. Eurocolor	verven	67
8. UCO	textiel	357
9. Voeders Huys	veevoeders	49
10. Delanghe	metaalbouw	22
11. CDV Steel Construction	metaalbouw	50

De Zeehaventerreinen te Zeebrugge hebben een zeer bijzondere aantrekkingskracht omwille van de aanvoer- en afvoermogelijkheden met grotere zeeschepen. Dit laatste speelt niet enkel een rol bij de aanvoer van grondstoffen doch eveneens bij de afvoer van eindprodukten. Niet veel havens in West-Europa kunnen industriegronden aanbieden achter een sluis van 125.000 ton.

De uitzonderlijke ligging en de relatief beperkte oppervlakte van de terreinen moeten elkeen aanzetten zeer selectief op te treden bij het aantrekken en vestigen van nieuwe bedrijven. Industriële zeehavenbedrijven zijn immers zeer ruimte-intensief.

De selectiviteit dringt zich echter niet enkel op omwille van de schaarste aan terreinen aan diepvaarwater, doch ook omwille van milieueisen en van de belangen van de toeristische sektor aan de Kustzone. Konfliktsituaties tussen de toeristische functie van de Kust en de maritieme industrialisering moeten tot een maximum worden vermeden. In deze geest werden in het verleden projecten afgewezen.

Maritieme industrialisering en technische polarizatie

In meerdere havengebieden kan men typische voorbeelden vinden van technische polarizatie tussen industriële bedrijven. Deze technische polarizatie kan twee vormen aannemen : (a) opwaartse binding (backward linkage) door opnemng van semi-afgewerkte produkten of nevenprodukten (ook onder gas- of vloeibare vorm) in het produktieproces of neerwaartse binding (forward linkage) door het aantrekken van nieuwe produktieprocessen die de produkten van een of meerdere bestaande bedrijven aanwenden.

Gekende voorbeelden van technische polarizatie in havengebieden zijn Antwerpen, Rotterdam en IJmuiden.

De huidig-voortliggende industriële projecten voor de haven van Zeebrugge laten een sterke technische polarizatie verwachten. Op het huidig ogenblik zijn er een drietal projecten zeer actueel namelijk de LNG-terminal (in aanbouw), de nieuwe kooksfabriek met een capaciteit van 1,2 miljoen ton of viermaal de bestaande capaciteit en het overslagbedrijf Seabulk nv.

Tussen de LNG-terminal en de geplande nieuwe kooksfabriek is de potentiële synergie bijzonder groot, waardoor voor beide vestigingen een belangrijke kostenbesparing mogelijk is.

Door het samengaan van een kooksfabriek met de LNG-terminal kan een valorizatie gegeven worden aan de afvalwarmte die vrijkomt uit de afkoeling van de kooks-ovengassen en het blussen van de gloeiende kooks. Per uur zijn er 92 Gcal die gerekupereerd kunnen worden ; de LNG-terminal heeft gemiddelde 80 Gcal aan hervergasingswarmte nodig zodat beide produktieprocessen op elkander afgestemd kunnen worden. Op de LNG-terminal wordt hierdoor het zeewater vervangen door afvalwarmte waardoor de pomparbeid zeer gevoelig vermindert. Omgekeerd wordt de terminal een leverancier van koelwater aan de kooksfabriek (afkoeling van gassen) waardoor ook daar de werkingskosten verminderen.

In beide projecten worden hierdoor de investeringskosten beperkt : (a) op de LNG-terminal door de verminderde dimensionering van de zeewatervang en de warmtewisselaars, (b) in de kooksfabriek door vervanging

van het GIPROKOKS-procédé door het veel beterkope ERIN-procédé voor het blussen van de kooks.

Dit is enkel een voorbeeld van de technische polarisatiemogelijkheid. Er zijn er uiteraard vele andere, onder meer het gehele toepassingsveld van de valorisatie van de koude bij de omzetting van aardgas in liquide vorm tot aardgas in gasvorm. Hier verwijzen we naar het artikel van Ir. J. Maertens, 'LNG-koudevalorisatie: uitdaging en noodzaak voor Zeebrugge', verschenen in nr. 3 van deze jaargang van West-Vlaanderen Werkt.

De technische polarisatie is echter niet noodzakelijk beperkt tot bindingen binnen het havengebied. Tussen de maritieme havenpunten in West-Vlaanderen is er een zekere technische binding. Zo wordt kooksofengas van Carcoke via pijpleiding geleverd aan de UCB te Oostende. In de nabije toekomst zal Carcoke waterstof winnen uit het kooksofengas. Deze produktie zal via een speciale pijpleiding eveneens aan de UCB worden geleverd in het raam van de ammoniakproduktie.

Gelijkaardige bindingen zijn uiteraard mogelijk tussen Zeebrugge en andere havengebieden in ons land, meer bepaald met de Gentse kanaalzone en de achterhaven van Antwerpen.

Besluit

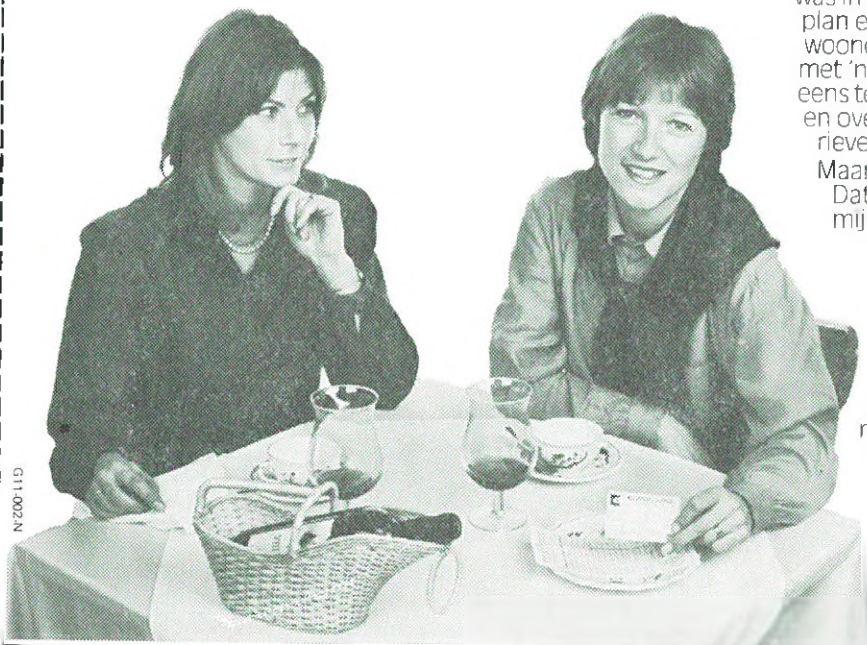
In het werkgelegenheidsbeleid van de GOM - West-Vlaanderen — via het begeleiden van projekten — zullen de havenpunten, bij een herneming van de konjunktuur,

een vitale rol spelen. Maritieme industrializeringsmogelijkheden zijn ware troeven. De uithouw van de haven van Zeebrugge heeft uiteraard een nationale en zelfs een internationale betekenis. De industriële funktie zal evenmin beperkt blijven tot het onmiddellijke achterland. De gehele provincie West-Vlaanderen zal indirekt worden opgetrokken. Niet-watergebonden nieuwe vestigingen moeten bij voorkeur worden gedraineerd naar het zuiden van de Provincie en de Westhoek.

Vóór een paar jaar werd door het Westvlaams Ekonomisch Stuiebureau een berekening gemaakt van de weerslag van de uitbouw van de haven van Zeebrugge op de werkgelegenheid. Op basis van de uithouw van kommerciële, energetische en industriële funktie kan, binnen de periode van een decennium en mits een hernemende internationale ekonomische konjunktuur, de haven van Zeebrugge 8.200 tot 9.800 additionele arbeidsplaatsen bieden. De industriële funktie zou hierbij 45 % tot 50 % voor zijn rekening nemen. Onnodig te zeggen dat een dergelijke aangroei van werkgelegenheid een direkte weerslag heeft op de tertiaire sektor die niets heeft uit te staan met de haven.

In het licht van de opening van de nieuwe zeesluis en de toegangsmogelijkheid tot de achterhaven voor grote schepen, heeft de GOM - West-Vlaanderen een aanvang genomen met een kampanje om de vestigingsmogelijkheden te Zeebrugge kenbaar te maken. De opening van de nieuwe zeesluis zal op zichzelf een prikkel betekenen door de aandacht die de internationale pers hieraan zal verlenen. Op deze wijze zal de nieuwe sluis een hefboomfunktie hebben in het werkgelegenheidsbeleid.

Eurocard op reis...da's prima maar ik gebruik ze evengoed in België.



De eerste keer dat ik echt van Eurocard hoorde, was in mijn G-bankkantoor. Ik was toen net van plan een vriendin die sinds kort in Amerika woonde, te gaan opzoeken (ja ze was getrouwd met 'n Amerikaan). Zo'n kans om daar ook eens te komen wilde ik niet laten voorbijgaan... en overigens is het met de huidige vliegtarieven best doenbaar.

Maar hoeveel dollars moest ik meenemen? Dat probleem was viug geregeld door mijn G-bankman... ik ontving een Eurocard.

3 300.000 handelszaken over de hele wereld — hotels, restaurants, winkels — nemen ze aan.

En sindsdien gebruik ik ook in België m'n Eurocard om sommige betalingen te doen.

Geef toe dat het soms nuttig is naar de States te gaan... al was het maar om een modern betaalsysteem in uw eigen bankkantoor te ontdekken.



Generale
Bankmaatschappij

evolutie van de voornaamste trafieken in de westvlaamse havens

André De Raes,

Stafmedewerker GOM - West-Vlaanderen

Inleiding

Precies omwille van hun onderlinge nabijheid en hun ligging aan de Noordzeekust hebben de havens van Oostende en Zeebrugge een aantal historisch gegroeide functies gemeen, die hen tegelijk van andere Belgische havens onderscheiden: beiden zijn vissershavens, militaire en jachthavens en beiden zijn gespecialiseerd in de passagiers- en voertuigtrafiek op Groot-Brittannië.

De jongste decennia evenwel wist Zeebrugge andere, commerciële zeer belangrijke functies te verwerven als snelhaven voor containerverkeer op korte en transoceanische afstanden, als energiehaven en als polyvalente haven voor konventioneel en geünitariseerd goederenverkeer.

In dit artikel gaat de aandacht naar de evolutie van de commerciële trafieken. Vooreerst wordt het aandeel van de Westvlaamse havens in de globale nationale zeehaventrafiek geanalyseerd. Vervolgens wordt aandacht besteed aan de evolutie van de diverse componenten in de trafiek op de korte vaart: passagiers, roll-on/roll-off, containers, en bouwmaterialen. Nadien wordt de ontwikkeling van de transoceanische trafieken, met name deze van containers en energetische produkten nader onderzocht. Tenslotte wordt even stilgestaan bij de evolutie van twee voorname binnenlandse verkeersdragers: de spoorwegen en de binnenvaart.

De evolutie van de globale maritieme trafieken

In tabel 1 wordt een algemeen beeld geschetst van de trafiekevolutie tussen 1965 en 1981 in de havens van Oostende en Zeebrugge. Voor de havens van Antwerpen en Gent werden gelijkaardige gegevens verzameld, zodat de evolutie van het aandeel van de Westvlaamse havens in de nationale maritieme trafiek kan worden nagegaan.

Gedurende de periode 1965-80 nam de havenbedrijvigheid in Oostende en Zeebrugge nagenoeg ononderbroken toe: het aantal zeeschepen in Oostende steeg van 3.784 tot 6.803 en in Zeebrugge van 2.280 tot

9.550. In 1981 was er in beide havens een terugloop in vergelijking met het voorgaande jaar te merken: telkens was deze in grote mate aan de afname van het aantal carferries en pakketboten toe te schrijven. De tonnenmaat evolueerde in de beschouwde periode parallel met het aantal aanlopende schepen; de gemiddelde tonnenmaat per schip nam in Zeebrugge evenwel toe van 4.000 BRT in 1970 tot 5.048 BRT in 1980.

Meer belangwekkend is de evolutie van de maritieme trafiek. Deze nam toe te Oostende van 541.000 ton in 1965 tot 1.739.000 ton in 1980¹, hetzij een verdrievoudiging in 15 jaar tijd. In Zeebrugge evolueerde de trafiek van 2.207.000 ton tot 15.075.000 ton tussen 1965 en 1979, wat nagenoeg een verzevenvoudiging op 14 jaar tijd betekent. In tegenstelling tot Oostende, waar de trafiekstijging vrij gelijkmatig over de beschouwde periode verliep, deed de toename in Zeebrugge zich voornamelijk tussen 1965 en 1975 voor: in deze periode situeren zich de start van gekombineerde passagiers- en vrachtverbindingen op Dover, Felixstowe en Hull, de start van de aanvoer van ruwe aardolie en de opening van beide containerterminals. Na de aktiviteitspiek in 1979 deed zich in Zeebrugge evenwel een vrij aanzienlijke daling voor die nagenoeg geheel voor rekening van de afnemende petroleumaanvoer komt. In 1981 bereikte de haventrafiek er 12.841.000 ton.

In de periode 1965-75 nam tevens het aandeel van de Westvlaamse havens in de nationale haventrafiek belangrijk toe: van 4,2 % tot 15,1 %. Deze aangroei resulteerde deels uit de trafiektoename te Zeebrugge en deels uit het trafiekverlies dat Antwerpen leed ingevolge de ingebruikneming van de RAPL (Rotterdam-Antwerpen-Pipe-line) in juni 1971. Gedurende de jaren 1976 tot 1979 stabiliseerde het aandeel van de Westvlaamse havens in de nationale trafiek zich op 14,5 % om nadien tot 12,8 % te dalen ingevolge de relatief aanzienlijke trafiekafname die Zeebrugge trof.

Evolutie van de trafieken op de korte vaart

De havens van Brugge en Oostende vormen van oudsher Britse bruggehoofden op het Kontinent. Politieke en economische allianties tussen Vlaanderen en Engeland lokten in beide havens schepen en overzees transitoverkeer aan. In Oostende gaat de traditie inzake regelmatige anglo-kontinentale lijnverbindingen terug tot 1846, jaar waarin de lijn Oostende-Dover werd ingevaren. In Zeebrugge zijn de regelmatige verbindingen met Groot-Brittannië van recentere datum: in 1924 ging de trein-ferry-verbinding op Harwich van start en in 1966 opende Townsend-Thoresen haar dienst op Dover.

De evolutie van de short-sea trafieken in Oostende en Zeebrugge wordt hierna ontleed aan de hand van de diverse samenstellende delen. De aandacht gaat achtereenvolgens naar het passagiersverkeer, het roll-on/roll-off vervoer, de containertrafiek en de aanvoer van bouwmaterialen. Vervolgens worden enkele ruimtelijke implicaties van deze recente trafiekevolutie besproken.

¹ Er wordt op gewezen dat de commerciële vrachten die via de RMT-terminal te Oostende verscheept worden niet in deze trafiekcijfers zijn opgenomen. In Zeebrugge is het gewicht van de roll-on/roll-off trafiek wel in de vrachtcijfers begrepen.

Tabel 1 : De maritieme trafiekevolutie in de havens van Oostende en Zeebrugge (1965-1981) (1970 = index 100)

	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Aantal schepen : Oostende	3.784	4.414	5.054	5.314	5.314	5.462	5.919	6.803	6.342
Zeebrugge	2.280	4.691	7.452	7.593	8.373	8.700	9.043	9.550	9.043
Tonnenmaat in 1.000 BRT									
Oostende	4.741 (c)	5.760 (c)	9.164 (c)	9.996 (c)	11.764 (c)	23.592	24.835	25.894	23.901
Zeebrugge	3.761 (d)	18.765	35.987	36.511	39.654	42.001	45.163	48.212	45.368
Totale trafiek(a)									
Oostende (x 1.000 ton)	541	829	921	1.238	1.433	1.399	1.676	1.739	1.691
index (b)	65,3	100,0	111,1	149,3	172,9	168,8	202,2	209,8	204,0
Zeebrugge (x 1.000 ton)	2.207	9.510	12.105	12.528	12.910	13.466	15.075	14.189	12.841
index (b)	23,2	100,0	127,3	131,7	135,8	141,6	158,5	149,2	135,0
Westvlaamse havens	2.248	10.339	13.026	13.766	14.343	14.865	16.751	15.928	14.532
Antwerpen (x 1.000 ton)	59.391	80.722	60.484	66.147	70.010	72.108	80.098	81.935	79.760
Gent (x 1.000 ton)	3.115	10.397	13.531	15.336	14.628	15.488	18.320	18.424	19.327
Nationale trafiek (x 1.000 ton)	65.254	101.458	86.041	95.249	98.981	102.461	115.169	116.287	113.619
index (b)	64,3	100,0	84,3	93,3	97,6	101,0	113,5	114,6	112,0
Aandeel Westvlaamse in nationale trafiek (%)	4,2	10,2	15,1	14,5	14,5	14,5	14,5	13,7	12,8

Bronnen : Scheepsvaartbeweging van de haven van Oostende. Maatschappij van de Brugge Zeevaartinrichtingen. Haven van Gent, Stad Gent. Stad Antwerpen, Havenbedrijf.

(a) Exclusief binnenvaart.

(b) 1970 = index 100.

(c) Voor Oostende : tot 1977 in BNT, vanaf 1978 in BRT.

(d) Voor 1965 : in BNT.

De passagierstrafiek

Het reizigersverkeer kende in de haven van Oostende een vóórroorlogs rekordjaar in 1937 toen 750.000 passagiers de lijn op Dover gebruikten en 12.500 auto's vervoerd werden. In Zeebrugge werd de eerste regelmatige passagierslijn op Hull in 1909 in het leven geroepen. Deze dienst vervoerde in 1914 reeds 59.000 passagiers. De recente trafiekevolutie in beide havens is in tabel 2 opgenomen.

Tabel 2 : Evolutie van de passagierstrafiek in Oostende en Zeebrugge (1965-1981) (1970 = index 100)

Jaartal	Oostende		Zeebrugge		Totaal	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1965	1.937.000	90,8	15.000	2,9	1.952.000	73,9
1970	2.133.000	100	510.000	100	2.643.000	100
1975	2.556.000	119,8	1.170.000	229,4	3.726.000	141,0
1976	2.643.000	123,9	1.344.000	263,5	3.987.000	150,9
1977	2.784.000	130,5	1.606.000	314,9	4.390.000	166,1
1978	2.720.000	127,5	1.733.000	339,8	4.453.000	168,5
1979	2.664.000	124,9	1.691.000	331,6	4.355.000	164,8
1980	2.862.000	134,2	2.314.000	453,7	5.176.000	195,8
1981	2.407.000	112,8	2.310.000	452,9	4.717.000	178,5

Bronnen : Scheepsvaartbeweging in de haven van Oostende. Jaarverslagen MBZ.

Te Oostende steeg het passagiersverkeer tussen 1965 en 1970 met 10 % en in de periode 1970-77 met 30 %. Nadien trad er, met uitzondering van 1980, een tamelijk uitgesproken regressie in. Niettegenstaande de introductie van 2 jetfoils door de Regie voor Maritiem Transport in de zomer van 1981, was vooral dat jaar de terugval opmerkelijk groot.

Te Zeebrugge was de aangroei van de passagierstrafiek tussen 1970 en 1981 vrij konstant : de trafiek verviervoudigde in deze periode.

Het globale reizigersverkeer in de Westvlaamse havens verdubbelde nagenoeg in de periode 1970-80. De terugval in 1981 komt nagenoeg geheel voor rekening van de geslonken activiteit in Oostende.

Het is boeiend de evolutie van de passagierstrafieken in de Westvlaamse havens te vergelijken met deze in de meest-belangrijke Franse kanaalhavens, gezien deze havens samen de globale markt van de Brits-kontinentale maritieme passagiers vertegenwoordigen (zie tabel 3).

Het passagiersverkeer op Groot-Brittannië is een typische groeimarkt : tussen 1974 en 1981 nam het aantal reizigers via Belgische en Franse kusthavens toe van 8,7 tot 16,9 miljoen, hetzij met nagenoeg 10 % per jaar.

Het marktaandeel van de Belgische havens in de totale trafiek evolueerde van 35,5 % in 1974 en 1978 naar 32,3 % in 1979, 33,4 % in 1980 en naar 27,9 % in 1981. Deze minder gunstige gang van zaken moet worden toegeschreven aan de langere overvaartduur vanuit de Belgische havens en aan de capaciteitsuitbreiding door het inleggen van hovercrafts en van bijkomende schepen op de Franse bestemmingen.

Tabel 3 : Evolutie van de passagierstrafiek in enkele Franse en Belgische kusthavens (in duizendtallen) 1974-81

	1974		1978		1979		1980		1981		Evolutie 1980/81
	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	Aantal passa- giers	Markt- aan- deel	
Zeebrugge	884	10,1	1.733	13,8	1.691	12,5	2.314	14,9	2.310	13,7	— 0,2
Oostende	2.223	25,4	2.720	21,7	2.664	19,8	2.862	18,5	2.407	14,2	— 15,9
Belgische havens	3.107	35,5	4.453	35,5	4.355	32,3	5.176	33,4	4.717	27,9	— 8,9
Duinkerke	307	3,5	443	3,5	420	3,1	451	2,9	546	3,2	+ 21,1
Calais	3.541	40,5	5.161	41,1	5.305	39,3	6.097	39,4	7.280	43,1	+ 19,4
Boulogne	1.224	14,0	1.885	15,0	2.448	18,2	2.830	18,3	3.488	20,7	+ 23,3
Dieppe	557	6,4	621	4,9	957	7,1	927	6,0	853	5,1	— 8,0
Franse havens	5.629	64,5	8.110	64,5	9.130	67,7	10.305	66,6	12.167	72,1	+ 18,1
Totaal	8.736	100,0	12.563	100,0	13.485	100,0	15.481	100,0	16.884	100,0	+ 9,1
Dover (GB)							11.032		12.461		+ 12,9

Diverse bronnen.

Markant is dat in 1980, het jaar waarin tal van Franse havens ernstig leden onder de blokkering door vissersschepen, de Belgische kusthavens er niet in slaagden hun marktaandeel op het peil van 1978 te herstellen en dat de grootste Franse havens (Calais en Boulogne) hun marktaandeel nog vergrootten. In 1981 nam de totale passagiersmarkt toe met 1,4 miljoen eenheden (+ 9,1 %). Uitsluitend de Franse havens profiteerden hiervan (+ 18,1 %), terwijl de Belgische havens een achteruitgang van 459.000 passagiers (— 8,9 %) boekten.

De roll-on/roll-off trafiek

In Oostende worden geen tonnages van verscheepte vrachten via de RMT-terminal bekendgemaakt, wat

Tabel 4 : Evolutie van het aantal verscheepte voertuigen-eenheden te Oostende en het aantal voertuigen te Zeebrugge (1965-1981)

Jaartal	Oostende		Zeebrugge	
	Aantal voertuigen- eenheden	Index 1970 = 100	Aantal voertuigen	Index 1970 = 100
1965	181.000	75,1	(a) 20.000	12,3
1970	241.000	100	162.000	100
1975	540.000	224,1	465.000	287,0
1976	608.000	252,3	576.000	355,6
1977	699.000	290,0	672.000	414,8
1978	735.000	305,0	715.000	441,4
1979	821.000	340,7	737.000	454,9
1980	794.000	329,5	839.000	517,9
1981	776.000	322,0	739.000	456,2

(a) Cijfer voor 1966.

Bron : RMT en MBZ.

trouwen het cijfer van de havenbedrijvigheid vermoedelijk met ongeveer de helft drukt. Een benaderende activiteits-indikator wordt geboden onder de vorm van de publikatie van het aantal verscheepte voertuigen-eenheden, waarbij 1 personenwagen gelijkgesteld wordt met 1 voertuigen-eenheid, 1 autocar met 3 eenheden, een vrachtwagen met 4, enz.. In Zeebrugge slaat het gepubliceerd aantal voertuigen op het werkelijk aantal, doch wordt geen onderscheid gemaakt tussen nieuwe of reeds in gebruik zijnde wagens of vrachtwagens. De in tabel 4 opgenomen gegevens kunnen bijgevolg niet opgeteld, noch met elkaar vergeleken worden.

Ter indicatieve titel kan hier aan toegevoegd worden dat het aantal verscheepte vrachtwagens (begeleide en niet-begeleide) voor de jaren 1980 en 1981 in de belangrijkste kanaalhavens bedroeg :

	1980	1981	Evolutie 1980/81 in %
Oostende	158.000	175.000	+ 10,8
Zeebrugge	376.000	294.000	— 21,8
Belgische havens	534.000	469.000	— 12,2
Calais	263.000	313.000	+ 19,0
Boulogne	102.000	89.000	— 12,7
Dieppe	42.000	45.000	+ 7,1
Duinkerke	20.000	60.000	+ 200,0
Franse havens	427.000	507.000	+ 18,7

Diverse bronnen

In Oostende neemt RMT twee derden en de in 1979 gestarte Schiaffino-lijn een derde van deze trafiek voor hun rekening. De tussen 1980 en 1981 in Zeebrugge

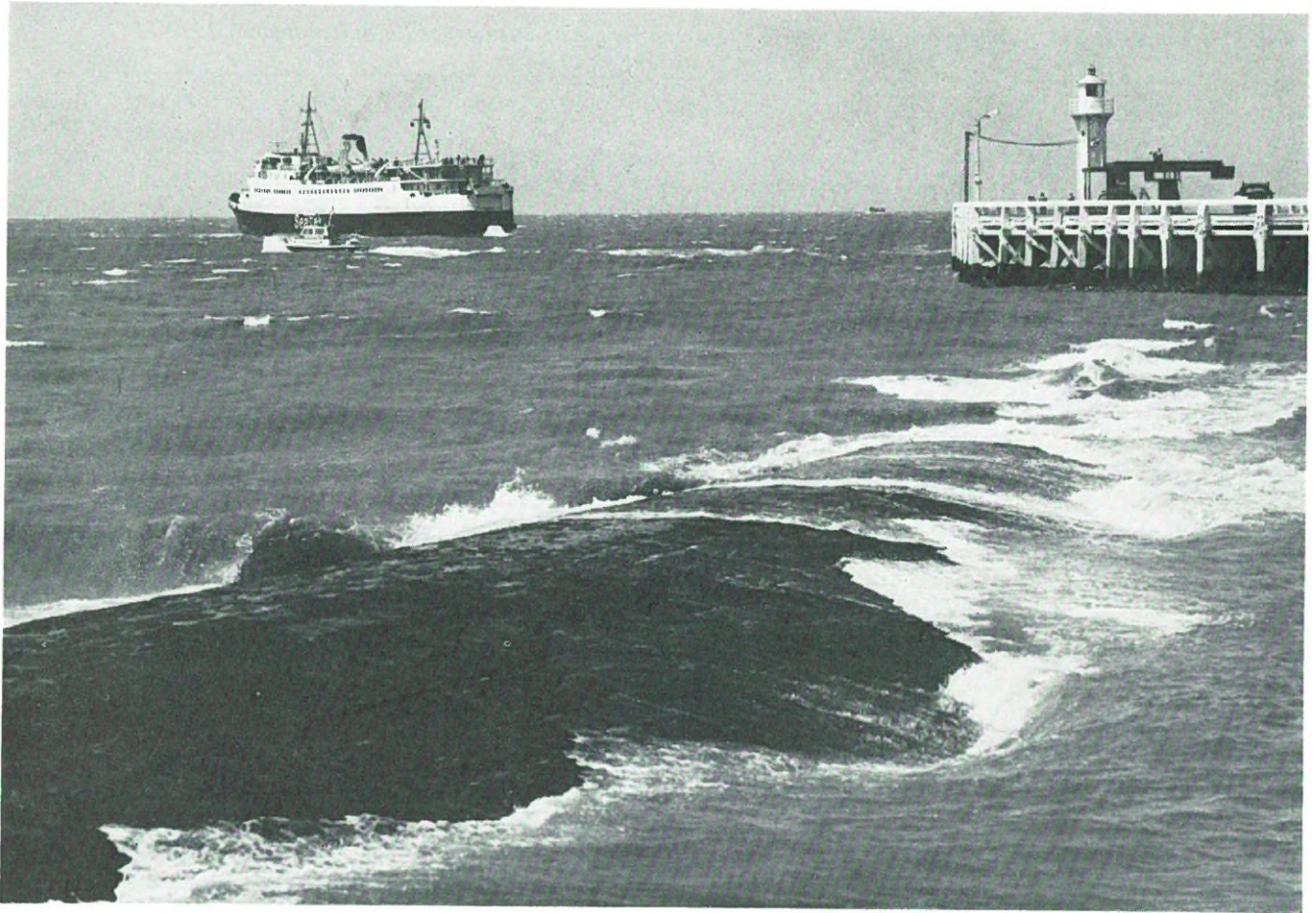


Foto H. Maertens, Brugge



Foto D. Sanders

Tabel 5 : Evolutie van de roll-on/roll-off trafiek in Zeebrugge in ton (1970-1981)

Jaar	Carferry			Treferry			Globale trafiek
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Inkomend	Uitgaand	Totaal	
1970	229.000	263.000	492.000	167.000	183.000	350.000	842.000
1975	1.059.000	1.228.000	2.287.000	135.000	157.000	292.000	2.579.000
1976	1.314.000	1.457.000	2.771.000	153.000	171.000	324.000	3.095.000
1977	1.504.000	1.646.000	3.151.000	186.000	218.000	404.000	3.555.000
1978	1.489.000	1.726.000	3.215.000	159.000	250.000	409.000	3.624.000
1979	1.752.000	2.136.000	3.888.000	164.000	319.000	483.000	4.371.000
1980	1.808.000	2.074.000	3.882.000	165.000	285.000	450.000	4.312.000
1981	1.528.000	2.013.000	3.541.000	160.000	328.000	488.000	4.029.000

Bron : MBZ.

vastgestelde trafiekdaling (— 21,8 %) komt geheel voor rekening van de begeleide voertuigen (hoofdzakelijk op Zuidelijk Engeland georiënteerd verkeer).

In de haven van Zeebrugge wordt naast het aantal voertuigen tevens het behandeld tonnage gepubliceerd. In tabel 5 wordt de roll-on/roll-off trafiek opgesplitst in carferry-verkeer en treferry-verkeer.

De Zeebrugse ambitie om op de eerste plaats een grote ferry-haven voor het vrachtverkeer te zijn, uitte zich in de

gunstige evolutie van de carferry-trafiek en in de verruiming van het aantal bediende bestemmingen tussen 1970 en 1979. Nadien, en vooral in 1981, trad er een gevoelige terugloop in, die voornamelijk moet worden toegeschreven aan de sterke daling van de Britse uitvoer naar het Kontinent. Vooral de verbindingen op Dover en Felixstowe kregen rake klappen ; de lijn op Hull boekte in 1981 nog een behoorlijke groei.

Het treferry-verkeer, dat met 488.000 ton in 1981

Tabel 6 : Evolutie van de roll-on/roll-off trafiek in enkele Nederlandse, Belgische en Franse havens in ton (1974, 1978, 1981)

	1974		1978		1981	
	Gewicht in ton	Marktaandeel	Gewicht in ton	Marktaandeel	Gewicht in ton	Marktaandeel
Amsterdam	146.000	1,3	90.000	0,5	80.000	0,4
Rotterdam	2.900.000	25,7	3.725.000	22,6	4.140.000	22,8
Vlissingen	149.000	1,3	494.000	3,0	799.000	4,4
Nederlandse havens	3.195.000	28,3	4.309.000	26,1	5.019.000	27,6
Antwerpen	809.000	7,2	1.386.000	8,4	1.682.000	9,2
Gent	246.000	2,2	289.000	1,8	376.000	2,1
Zeebrugge	2.300.000	20,4	3.624.000	22,0	4.029.000	22,2
Belgische havens (a)	3.355.000	29,8	5.299.000	32,2	6.087.000	33,5
Duinkerke	781.000	6,9	1.364.000	8,3	1.111.000	6,1
Calais	1.137.000	10,1	2.150.000	13,0	2.133.000	11,7
Boulogne	68.000	0,6	544.000	3,3	881.000	4,8
Dieppe	747.000	6,6	1.150.000	6,9	1.080.000	5,9
Le Havre	1.995.000	17,7	1.691.000	10,2	1.883.000	10,4
Franse Havens	4.728.000	41,9	6.899.000	41,7	7.088.000	38,9
Totaal	11.278.000	100	16.507.000	100	18.194.000	100

(a) Gegevens omtrent de ro/ro trafiek in Oostende ontbreken.

Diverse bronnen.

een absoluut rekord sedert de opening van de lijn in 1924 boekte, voldoet blijkbaar aan een specifieke behoefte en heeft dringende nood aan vernieuwing van zowel de maritieme als de haveninfrastructuur. Beslissingen inzake de handhaving en het opnieuw rendabel maken van de lijn worden bestudeerd.

Ten einde een idee te verschaffen over de plaats van Zeebrugge in het geheel van de roll-on/roll-off havens van de Amsterdam-Le Havre range, werd in tabel 6 de evolutie van dit vervoer en van het marktaandeel van de betrokken havens opgenomen. De totale ro-ro markt nam tussen 1974 en 1981 toe van 11,3 tot 18,2 miljoen ton. Het aandeel van de Belgische havens steeg in deze periode van 29,8 tot 33,5 % en dit van Zeebrugge van 20,4 tot 22,2 %.

Andere havens met een stijgend marktaandeel zijn : Vlissingen, Antwerpen, Calais en Boulogne.

De short-sea containertrafiek

In de haven van Oostende worden geen containers volgens de lift-on/lift-off-methode verscheept. De trafiek van containers op de korte vaart in Zeebrugge startte in 1968 bij de opening van de Shortsea Containerterminal. De trafiekevolutie wordt in tabel 7 geïllustreerd.

Tabel 7 : Evolutie van de short-sea containertrafiek in Zeebrugge (1970-81)

Jaarial	Lading in ton		Aantal containers		
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Werkelijk	in TEU
1970	573.000	379.000	953.000	70.672	91.900
1975	585.000	507.000	1.092.000	84.242	110.106
1976	600.000	471.000	1.071.000	79.994	114.485
1977	602.000	574.000	1.176.000	83.038	118.139
1978	603.000	605.000	1.208.000	82.928	113.726
1979	624.000	590.000	1.214.000	86.491	110.343
1980	532.000	551.000	1.083.000	88.189	102.343
1981	435.000	667.000	1.102.000	99.854	133.502

Bron : MBZ.

Uit de gegevens blijkt dat deze trafiek sinds de aanvang van de zeventiger jaren schommelt rond 1,1 à 1,2 miljoen ton, zonder echte groeijaren te kennen. Dit kan ondermeer worden toegeschreven aan de beperkte capaciteit van de betrokken containerterminal en van de British Rail-schepen die de verbinding op Harwich realiseren en ook aan de specificiteit van de trafiek, die zich richt tot een beperkt klantenpotentieel.

De trafiek van bouwmaterialen

Een laatste soort vracht, die zowel voor de haven van Oostende als voor deze van Zeebrugge op de korte vaart van belang is, betreft de invoer van bouwmaterialen, met name zand, grint en hout (zie tabel 8).

Deze trafiek kende in beide kusthavens een relatief aanzienlijke groei deels ingevolge de toegenomen bouwactiviteit en deels omwille van de havenuitbouwwerken. De terugloop die in 1980 intrad komt voor rekening van de economische recessie en de scherpe crisis die de bouw-nijverheid treft.

Tabel 8 : De trafiek van bouwmaterialen in Oostende en Zeebrugge (1965-81) in ton

	Oostende		Zeebrugge	
	Lading in ton	Index 1970 = 100	Lading in ton	Index 1970 = 100
1965	32.000	17,1	383.000	40,6
1970	187.000	100	944.000	100
1975	405.000	216,6	975.000	103,3
1976	702.000	375,4	1.335.000	141,4
1977	833.000	445,5	1.393.000	147,6
1978	818.000	437,4	1.625.000	172,1
1979	941.000	503,2	1.982.000	210,0
1980	892.000	477,0	2.013.000	213,2
1981	840.000	449,2	1.568.000	166,1

Bronnen : Scheepvaartbeweging in de haven van Oostende. Jaarverslagen MBZ.

Ruimtelijke implicaties van de trafiekevolutie op de korte vaart

a. Het passagiers- en carferryverkeer

Zowel te Oostende als te Zeebrugge zijn deze expansieve trafieken op ruimtelijk zeer beperkte oppervlakten gelokaliseerd.

Te Oostende is een belangrijke bijzonderheid dat deze havenactiviteiten voor een groot deel verweven zijn met de activiteiten van de spoorwegen. Spoorwegstation en RMT-terminal vormen als het ware een geheel. Het tekort aan ruimte lag aan de basis van een her-orderen van de ruimte voor het station in 1975. Ook de bouw van de nieuwe Mercatorsluis, het dempen van de Visserskreek en van een wateroppervlak van 0,6 ha nabij de Demeysluis waren gericht op het winnen van parkeerterruimte en op het verbeteren van de toegankelijkheid tot de ro/ro-terminal. Deze maatregelen vermochten nochtans niet het probleem op te lossen, zodat momenteel een commissie, samengesteld uit het Bestuur der Wegen, de Stad Oostende, NMBS, NMVB en RMT deze problematiek ter studie neemt.

Te Zeebrugge zal de uitbouw van de nieuwe westelijke buitenhaven de broodnodige ruimte bieden als parkeerterrein voor Townsend Thoresen die er 2,5 ha in gebruik zal nemen. Tussen het wortheinde van de havendam en van het Westerscheireiland beschikt deze rederij tot dusver over 2 aanlegplaatsen (en een reserve) met een totale terminaloppervlakte van 3,4 ha waarvan slechts 1,5 ha parkeerplaats. Ook North Sea Ferries kan op de westelijke buitenhaven op een oppervlakte van 6 ha terecht, zodat de beperkingen ingevolge de afmetingen van de kleine zeesluis als remmende faktor zullen vervallen. Onlangs nam deze dienst een derde 'freight-only'-schip in dienst en naar verwachting zullen de grote passagiers-ro/ro-schepen die momenteel op Europoort varen op Zeebrugge ingelegd worden. Los van deze projecten zet de Dienst van de Kust de studie voort voor een nieuwe landingsbrug 'double deck/double lane' die een gevoelige vernieuwing van de behandelingstechniek en bijgevolg het inleggen van een nieuwe generatie van schepen zal inhouden. Voor wat de zuivere roll-on/roll-off trafiek betreft, valt de ingebruikname eind 1981 van de Zweedse

kaai, samen met het overbrengen van de SeaRo Terminal en de TRW Terminal te vermelden. De ruimere kaaiterreinen aldaar laten een snellere en meer rationele behandeling van schip en lading toe. Ook werd ruimte voor de trafiek van nieuwe voertuigen geschapen.

b. Het treinferry- en short-sea containerverkeer

De ruimtelijke implicaties van de toekomstige evolutie van deze twee trafieksoorten zijn veel minder concreet dan dit voor het passagiers- en carferry-vervoer het geval is. In het algemeen kan gesteld worden dat de ter beschikking staande oppervlakte van 3,4 ha voor de treinferry trafiek volstaat om de voorziene expansie op te vangen. Wel is de aanlegsteiger aan vernieuwing toe; beslissingen terzake zullen eerlang in samenspraak met de voornaamste Westeuropese spoorwegmaatschappijen worden genomen.

c. De transportzone te Zeebrugge

Oorspronkelijk bedoeld als bufferzone voor de opvang van de verhoogde concentratie aan zwaar wegverkeer dat zich ten gevolge van de ontplooiing van de trafieken op de korte vaart van bij de aanvang der zeventiger jaren te Zeebrugge voordoet, evolueerden de functies waaraan de ontworpen transportzone zal voldoen tot een veel ruimere waaier. De transportzone wordt een polyvalente opslag- en overslagzone, die in zeer nauwe relatie moet staan met de havenactiviteiten.

In functie van de vooropgezette doelstellingen en van meerdere fysieke vereisten zoals nabijheid van de voorhaven, toegankelijkheid langs weg en spoor, enz.) werd een inplantingsplaats gezocht en gevonden ten westen van de Baron de Maerelaan. De betrokken gronden beslaan een oppervlakte van nagenoeg 50 ha. Een eerste fase van circa 14 ha wordt nu gerealiseerd.

d. Een vaste Kanaalverbinding

Sinds enkele jaren neemt de onrust omtrent de bouw van een vaste verbinding tussen Groot-Brittannië en het continent in bepaalde Kanaalhavens toe. De eerste tunnelgedachte werd geopperd door Napoleon in 1802. Na de oprichting in 1872 van de 'Channel Tunnel Company' werden meerdere studies verricht, welke er tot tweemaal aanleiding toe gaven met de werken te starten.

Vooraf politieke factoren hebben tot heden een definitieve uitvoering verhinderd. Vanaf 1978 is op Europees vlak het belang van een verbinding sterk benadrukt. In 1980 heeft de Engelse regering belangstellenden gevraagd om een voorstel in te dienen. In november 1981 zijn de president van Frankrijk en de Britse Prime Minister overeengekomen de bestudering van de ingediende voorstellen tezamen uit te voeren. Tot dusver zijn terzake geen beslissingen genomen.

Het is nog niet uitgemaakt welke de gevolgen inzake trafieken en ruimtegebruik van een vaste Kanaalverbinding in de Westvlaamse havens zou kunnen zijn. Wel wordt verwacht dat de implicaties groter zullen zijn voor het passagiers- dan voor het vrachtverkeer en voor de havens die dicht bij de oeververbinding zijn gelegen dan voor de verder afgelegen havens.

Evolutie van de transoceanische trafieken

Enkel de haven van Zeebrugge kent typische transoceanische trafieken zoals het interkontinentaal containerverkeer en de aanvoer van energetische produkten op grote schaal. Aan de evolutie van elk van deze trafieken wordt hierna aandacht besteed.

Het interkontinentaal containerverkeer

Drie jaar na de ingebruikname van de short-sea terminal werd eind september 1971 de Ocean Containerterminal Zeebrugge geopend. Een oude Zeebrugse ambitie kon hierdoor worden verwezenlijkt: een snelhaven worden van internationale betekenis voor transoceanische diensten. Hoezeer de haven hierin geslaagd is, moge blijken uit de gegevens in tabel 9.

Tabel 9 : De evolutie van het interkontinentaal containerverkeer in Zeebrugge (1975-81)

Jaartal	Lading in ton		Aantal containers		
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Werkelijk	in TEU
1975	250.000	152.000	402.000	38.403	42.438
1976	226.000	122.000	348.000	32.208	33.048
1977	348.000	288.000	636.000	54.828	62.061
1978	501.000	430.000	931.000	76.853	78.055
1979	563.000	392.000	955.000	74.182	79.254
1980	479.000	426.000	905.000	67.958	78.667
1981	600.000	526.000	1.126.000	80.840	88.697

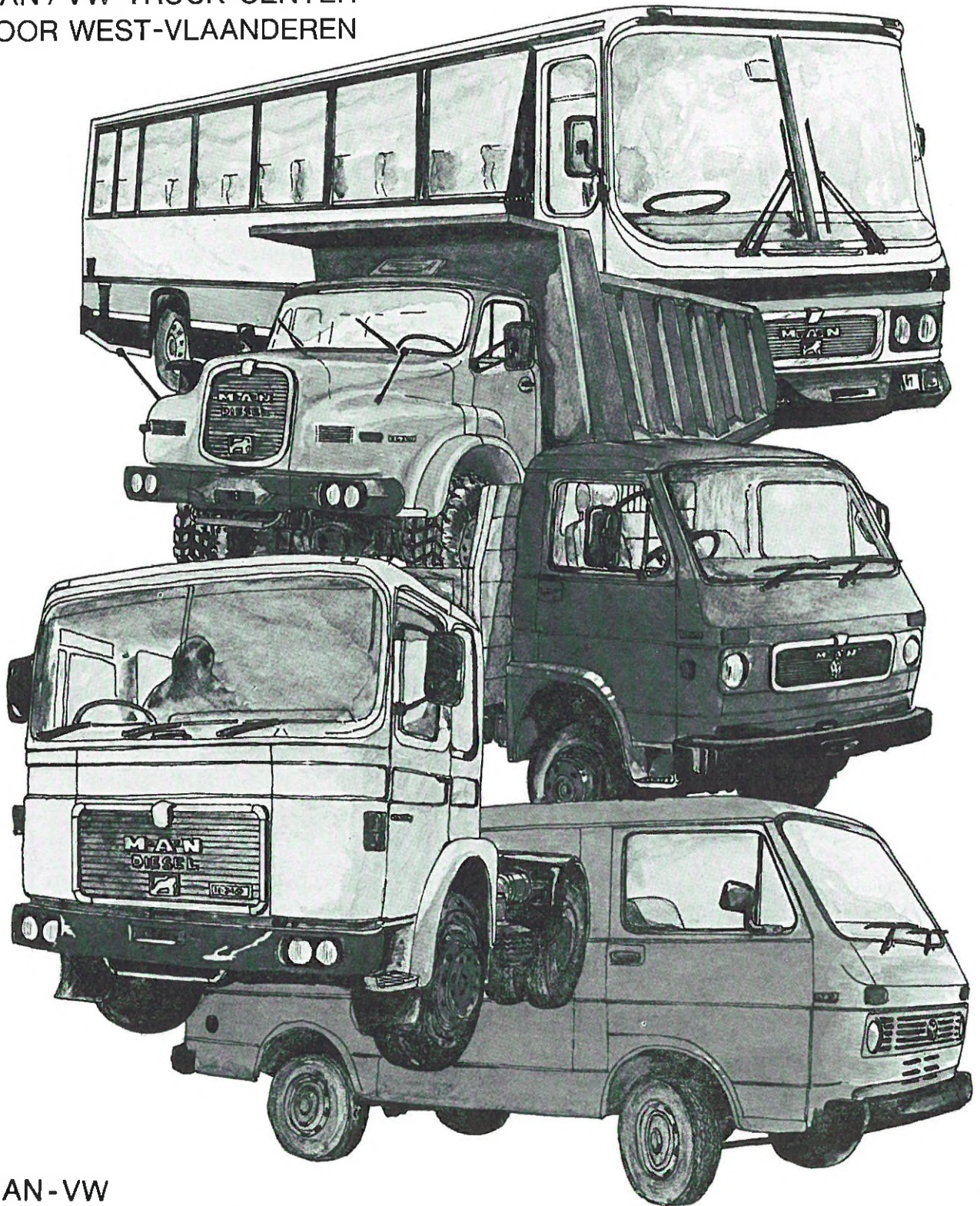
Bron : MBZ.

Tussen 1975 en 1979 groeide de transoceanische containertrafiek van 402.000 tot 955.000 ton. In 1981 werd de kaap van 1 miljoen ton ruim overschreden en was de interkontinentale trafiek voor het eerst groter dan het short-sea containerverkeer. De voornaamste groei-jaren situeren zich rond 1977-78, periode waarin de introductie van de regelmatige dienst op Zuid-Afrika (met derde-generatie containerschepen) een groot aantal lijndiensten op diverse bestemmingen aanzette te beslissen eveneens Zeebrugge in hun vaarschema op te nemen.

Wanneer de evolutie van de globale containertrafiek wordt vergeleken met deze van de overige voornaamste containerhavens in de Hamburg-Le Havre range, dan bekomt men volgend beeld (zie tabel 10).

De containermarkt is een sterke groeiemarkt: tussen 1975 en 1981 nam de trafiek van de 9 beschouwde rangehavens toe van 21 tot 50 miljoen ton hetzij met meer dan 15 % per jaar. De belangrijkste containerhaven van de range, Rotterdam, tevens de grootste containerhaven ter wereld, zag de jongste jaren enigszins haar marktaandeel slinken ten voordele van Antwerpen en Hamburg. Ook Le Havre veroverde een groter marktaandeel. De daling van het Zeebrugse marktaandeel van 5,9 tot 4,0 % in de periode 1975-81 kan grotendeels worden toegeschreven aan de stagnatie van het short-sea containerverkeer. Indien uitsluitend het transoceanisch containervervoer zou beschouwd worden, dan zou het Zeebrugse marktaandeel licht zijn toegenomen.

MAN / VW TRUCK CENTER
VOOR WEST-VLAANDEREN



MAN - VW

HET ENIGE KOMPLETE BEDRIJFSWAGEN - GAMMA VAN 2,8 TOT 40 TON



spillier truck center

NOORDLAAN 1 8100 TORHOUT
BELGIË

TEL. (050) 21 37 94

24 uur service



Tabel 10 : Evolutie van het containerverkeer in de havens van de Hamburg-Le Havre range (1975, 1978, 1981) in ton en aantal containers (TEU)

	1975			1978			1981		
	Gewicht in ton	Aantal Markt-TEU aandeel		Gewicht in ton	Aantal Markt-TEU aandeel		Gewicht in ton	Aantal Markt-TEU aandeel	
Hamburg	2.138.000	332.000	12,8	3.923.000	600.000	15,3	8.100.000	907.000	16,1
Bremen	2.443.000	410.000	15,8	4.816.000	576.000	14,7	6.813.000	812.000	14,4
Amsterdam	300.000	32.000	1,2	300.000	39.000	1,0	670.000	42.000 (a)	0,8
Rotterdam	8.532.000	1.079.000	41,5	13.175.000	1.594.000	40,5	17.050.000	2.100.000	37,3
Vlissingen	267.000	28.000	1,0	469.000	63.000	1,6	946.000	80.000 (a)	1,4
Antwerpen	3.336.000	297.000	11,4	6.732.000	431.000	11,0	7.122.000	795.000	14,1
Zeebrugge	1.494.000	153.000	5,9	2.138.000	193.000	4,9	2.228.000	222.000	3,9
Duinkerke	476.000	38.000	1,5	516.000	40.000	1,0	6.088.000	61.000	1,1
Le Havre	2.006.000	232.000	8,9	3.691.000	395.000	10,0	731.000	612.000	10,9
Totaal	20.992.000	2.601.000	100,0	35.760.000	3.931.000	100,0	49.748.000	5.631.000	100,0

(a) Raming aan de hand van de gewichtstoename 1980-81.

(b) Geëxtrapoleerd op basis van de eerste negen maanden 1981.

Diverse bronnen.

De aanvoer van energetische producten

Onder deze gemeenschappelijke noemer worden achtereenvolgens besproken : de aanvoer van ruwe aardolie, van steenkool en van LNG in de haven van Zeebrugge.

a. De aanvoer van ruwe aardolie

De bevoorrading van de Texaco-raffinaderij in de Gentse kanaalzone geschiedde van bij de opstarting in 1968 via de haven van Zeebrugge. De aanvoer gebeurde met VLCC's gaande tot 323.000 dwt die met gedeeltelijke ladingen (tot 145.000 ton olie) hun vracht in Zeebrugge losten. De trafiek bereikte een rekord-hoogte in 1974 toen 7,1 miljoen ton aardolie werd gelost, wat meer dan de helft van de totale maritieme trafiek in Zeebrugge vertegenwoordigde. Sindsdien is de Westeuropese petroleumindustrie in een stadium van structurele verandering terechtgekomen. De olieconsumptie daalde gevoelig wat reperkussies had op de aanpassing van de raffinagecapaciteiten en van de lokalisatie van de raffinaderijen. De Belgische import van ruwe aardolie evolueerde als volgt : 36,6 miljoen ton in 1973, 32,7 miljoen ton in 1978, 27,5 miljoen ton in 1981.

In 1980 en 1981 bereikte de petroleumimport in Zeebrugge respectievelijk 4,5 en 3,7 miljoen ton, wat nog slechts 30,2 % en 27,5 % van de haventrafiek vertegenwoordigde. Half januari 1982 werd de raffinage te Gent stilgelegd en na een rentabiliteitsonderzoek werd midden mei 1982 beslist de raffinaderij die over een jaarkapaciteit van 10 miljoen ton beschikte, te sluiten. Momenteel wordt met kandidaat-kopers over de mogelijke overname onderhandeld.

b. De trafiek van vaste brandstoffen

In de beschouwde periode is de kolentrafiek in de haven van Oostende steeds verwaarloosd geweest, dit in tegenstelling tot de vooroorlogse periode toen Engelse en Poolse kolenimport een voornaam element in de haventrafiek vormde en toen er bunkerfaciliteiten werden geboden.

In Zeebrugge steunt de steenkoolaanvoer grotendeels op de activiteit van de plaatselijke kooksfabriek. Gezien er de jongste jaren nogal wat steenkolen via de binnenvaart werden aangevoerd, worden in tabel 11 de maritieme- en binnenvaarttraficken opgesplitst ten einde een idee van de globale trafiekevolutie te bekomen. Bij de interpretatie van deze gegevens dient men er bedacht voor te zijn dat het gaat om de som van de kooks- en steenkolentrafiek en dat tevens aan- en afvoercijfers werden geglobaliseerd. Sinds 1978 is een belangrijke heropleving van de activiteit te merken ingevolge de toegenomen kooksexport en de groei van de aanvoer per binnenschip van kolen die in Terneuzen worden gelost. Intussen is begin 1982 gestart met de aanvoer van 250.000 ton kolen in containers, een experiment dat over twee jaar loopt.

Tabel 11 : Evolutie van de trafiek van vaste brandstoffen in Zeebrugge in ton (1965-81)

Jaartal	Maritieme trafiek	Binnenvaart	Globale trafiek
1965	743.000	354.000	1.097.000
1970	488.000	101.000	589.000
1975	316.000	125.000	441.000
1976	278.000	208.000	486.000
1977	174.000	126.000	300.000
1978	146.000	206.000	352.000
1979	404.000	363.000	767.000
1980	374.000	390.000	764.000
1981	368.000	324.000	692.000

Bron : MBZ.

De verwachtingen inzake steenkoolimport in Zeebrugge zijn voor de toekomst hoog gespannen. Met ongeduld wordt gewacht op de ingebruikname van de nieuwe zeeluis en de aanleg van de Seabulk-terminal, waarmee wordt gemikt op de bevoorrading van een nieuw-te-bouwen kooksfabriek

(kapaciteit 1,2 miljoen ton per jaar) en van andere binnen- en buitenlandse konsumenten, zoals elektriciteitscentrales.

c. De aanvoer van aardgas onder vloeibare vorm

Op 1 maart 1982 is Distrigas nv begonnen met de eigenlijke bouw van de terminal voor aanlanding, opslag en hervergassing van het Algerijns gas dat eind 1985 begin 1986 rechtstreeks langs Zeebrugge moet worden ingevoerd. Deze trafiek kadert in een kontrakt met Algerije inzake de levering vanaf 1982 van 5 miljard m³ aardgas per jaar over 20 jaar. Sinds oktober 1982 wordt dit gas, gedurende een eerste fase waarin een jaarlijkse levering van 2,5 miljard m³ is voorzien, via Montoir bij Saint-Nazaire, aangevoerd.

De binnenlandse verkeersdragers

Tot dusver werd alleen aandacht besteed aan de evolutie van de maritieme trafieken, met andere woorden aan de foreland-verbindingen. Minstens even belangrijk, doch minder spektakulair en wellicht daarom minder besproken, zijn de verbindingen van de haven naar haar achterland en vice versa. Over deze verkeersstromen zijn trouwens minder statistische gegevens beschikbaar. Alleen over het vervoer per spoor en via de binnenscheepvaart is betrouwbaar materiaal voor handen.

Het spoorverkeer

In Oostende werden de jongste jaren omtrent 35.000 ton goederen via het spoor vervoerd. In de haven van Zeebrugge evolueerde het spoorwegverkeer als volgt: (lossingen en ladingen samen):

1965 : 867.000 ton
 1970 : 1.688.000 ton
 1980 : 1.980.000 ton
 1981 : 2.009.000 ton.

De trafiekontwikkeling in Zeebrugge loopt duidelijk parallel met het toegenomen containervervoer (short-sea in eerste instantie, nadien tevens transoceanisch containerverkeer).

Tabel 12 bevat een samenvatting van het goederenverkeer per spoor op de Belgische havens in beide richtingen samen.

Tabel 12 : Het spoorwegverkeer op de Belgische havens in 1980 en 1981

	1980		1981	
	gewicht in ton	aantal wagens	gewicht in ton	aantal wagens
Antwerpen	20.529.000	516.000	20.682.000	500.000
Gent	4.887.000	108.500	4.141.000	86.000
Oostende	35.000	1.600	34.000	800
Zeebrugge	1.980.000	81.300	2.009.000	83.900
Totaal	27.431.000	707.400	26.866.000	670.700

Bron : NMBS.

De aandacht wordt er op gevestigd dat het hier zogenaamd 'zuivere haventrafiek' betreft, namelijk door de NMBS van en naar de havens vervoerde goederen om daar in of uit (zee)schip te worden geladen of gelost. Goederen afkomstig van of bestemd voor de industrie in de havengebieden zijn dus niet ingerekend.

Aan- en afvoer van goederen per spoor naar en van de havens vertoont een vrij belangrijke ongelijkheid. Zo werd in 1981 in Antwerpen en Gent aanzienlijk meer per spoor afgevoerd (respektievelijk 68,4 % en 89,7 %) dan werd aangevoerd. Vooral het vervoer van erts geeft hier de doorslag. In Oostende en Zeebrugge liggen de verhoudingen precies andersom. Het voorbeeld van Zeebrugge is frappant: daar werd 62,9 % van de globale spoortrafiek aangevoerd en 37,1 % afgevoerd. Het is duidelijk dat het hier vooral om containers gaat.

B. De binnenscheepvaart

De evolutie van de binnenscheepvaartactiviteit in de havens van Oostende en Zeebrugge is in tabel 13 weergegeven.

Tabel 13 : De evolutie van de binnenscheepvaart in Oostende en Zeebrugge (1965-81)

Jaar	Oostende		
	Aantal schepen	Lading in ton	Index 1970 = 100
1965	401	157.000	140,2
1970	395	112.000	100,0
1975	165	38.000	33,9
1976	248	79.000	70,5
1977	252	86.000	76,8
1978	248	76.000	67,9
1979	178	55.000	49,1
1980	230	75.000	67,0
1981	219	67.000	59,8

Jaar	Zeebrugge		
	Aantal schepen	Lading in ton	Index 1970 = 100
1965	1.918	719.000	121,5
1970	1.776	592.000	100
1975	1.244	415.000	70,1
1976	1.835	623.000	105,2
1977	1.531	502.000	84,8
1978	1.481	551.000	93,1
1979	1.802	757.000	127,9
1980	1.856	830.000	140,2
1981	1.654	743.000	125,5

Bronnen : Haven van Oostende, MBZ.

Parallel met het spoorwegtransport, is in beide havens de aanvoer per binnenschip veel belangrijker dan de afvoer. In 1981 bijvoorbeeld nam de aanvoer in Oostende 85,6 % en in Zeebrugge 84,1 % van de totale binnenvaarttrafiek voor zijn rekening.

De aanvoer in Oostende behelsde in 1981 vooral zetmeel (31,9 %), veevoeders (23,9 %), stookolie (24,8 %), meststoffen (7,3 %) en grint (6,9 %). De afvoer betreft nagenoeg uitsluitend chemische produkten.

In Zeebrugge bestaat de aanvoer uit steenkolen (51,6 %), bouwmaterialen (34,0 %) en de andere stortgoederen (11,9 %); de afvoer omvat voornamelijk stortgoederen (80,6 %) en vloeistoffen (15,5 %).

Besluit

De havens van Oostende en Zeebrugge kenden in de periode 1965-79 een aanzienlijke activiteitstoename die evenwel ten gevolge van de daling in de wereldhandel in het algemeen en van de trafiekafname op Groot-Brittannië in het bijzonder, sinds 1980 een kentering onderging die meer uitgesproken was dan in andere havens.

De evolutie van de trafieken op de korte vaart — van oudsher de specialiteit van de Westvlaamse havens — verdient vanwege de havenbeheerders bijzondere aandacht :

(a) de havens van Oostende en Zeebrugge hebben blijkbaar moeite hun marktaandeel te behouden in het nochtans sterk expansieve maritieme passagiersverkeer tussen Groot-Brittannië en het Vasteland ;

(b) in het roll-on/roll-off- en vrachtwagenverkeer behouden Zeebrugge en Oostende een sterke positie. De in 1981 vastgestelde terugloop van deze trafiek in Zeebrugge wijst

klaarblijkelijk op een verschuiving naar de vaarroutes met de meest gunstige geografische lokaliteit ten aanzien van de grootste Britse bevolkingskernen ;

(c) de treinferry- en de short-sea containertrafieken kennen in Zeebrugge een zekere stagnatie.

Kortere vaartijden en een meer recente haven-akkomodatie oefenen blijkbaar meer aantrekkingskracht op de passagiers- en voertuigtrafiek uit dan de voordelen die uitstekende infrastrukturele achterlandverbindingen bieden. Bepaalde rederijen werken deze tendens nog in de hand door hun grotere en meest-moderne schepen op de kortste vaarroutes in te leggen, waarbij minder aandacht wordt geschonken aan de nood aan trafiekdiversifikatie en aan de dreiging die uitgaat van de toekomstige Kanaaltunnel.

Inzake short-sea-trafiek kampen zowel Oostende als Zeebrugge met ruimtelijke capaciteitsbeperkingen waaraan vooralsnog alleen in Zeebrugge kan verholpen worden : ruimere parkeerzones, nieuwe terminalgebouwen in de nieuwe voorhaven en de voorziene Transportzone bieden binnen afzienbare tijd ruimte voor expansie en bijkomende attractieve troeven.

Inzake transoceanische- en containertrafiek kan de problematiek omtrent de trafiekevolutie in Zeebrugge evenzeer grotendeels tot ruimtegebrek worden herleid. De huidige havenuitrusting biedt geen verdere expansiemogelijkheden ; gewacht wordt op de opening van de nieuwe zeesluis en van het achterhavencomplex. De uitrusting van de nieuwe voorhaven wordt evenzeer als onontbeerlijk ervaren.

Zoekt u nieuwe export- of importmogelijkheden ? ...

De gepaste financieringsvorm ? ...

**Indekking tegen wisselkoers-
risico's ? ...**

**Zorg dat u de bank kiest
waar u méér aan hebt.**

Onze KB-specialisten geven u graag advies inzake alle aspecten van de buitenlandse handel.

Bel voor een afspraak. Wij komen graag bij u.



KREDIETBANK

De bank waar u meer aan hebt.





een bloeiend Westvlaams bedrijf
schenkt zijn vertrouwen
aan een
bloeiende Westvlaamse bank

BANK VAN ROESELARE EN WEST-VLAANDEREN

*de belangrijkste provinciale bank van het land
die raad weet voor al uw beroepsproblemen*

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

uitbouw van de haven van brugge-zeebrugge

Ir. R. Simoen,

Inspekteur-Generaal van Bruggen en Wegen,
Dienst der Kust

Ontstaan en uitbouw als diepzeehaven op de Kust

Na een uitzonderlijke bloei in de late middeleeuwen, heeft de haven van Brugge een teloorgang gekend als gevolg van de verzanding van de Zwingeuil. De noodzaak om op onze Kust over een diepzeehaven te beschikken werd vanaf de 19de eeuw sterk aanvoeld. Dit manifesteerde zich in talrijke voorstellen, hetzij om bestaande kusthavens te verbeteren, hetzij om een volledig nieuwe Kusthaven te bouwen. De sterke ontwikkeling van de technische mogelijkheden alsdan was niet vreemd aan die voorstellen die meestal ook gepaard gingen met voorzieningen voor kanaalverbindingen met de havens van Gent en Antwerpen, dit om een integraal-nationale oplossing aan het projekt te geven. Het is evenwel pas in het laatste decennium van de 19de eeuw dat de pogingen om op de Belgische Kust een volwaardige diepzeehaven te bouwen op overtuigende wijze veld wonnen onder impuls van Koning Leopold II. Het voorstel Cousin-Coiseau om een volledige nieuwe diepzeehaven te bouwen op de kust vlak vóór Brugge werd tenslotte ingevolge beslissing van het Belgisch Parlement in 1895 definitief weerhouden.

Inhouding van de haven Brugge-Zeebrugge in 1907

Het weerhouden ontwerp Cousin-Coiseau voor een volledig nieuwe haven omvatte volgende bouwwerken die in 1907 voltooid waren :

een voorhaven, gebouwd op het toenmalig strand en ten westen en ten noordwesten beschut door de Leopold II-dam. Deze havendam, met een totale lengte van 2.487 meter, werd uitgebouwd vanaf de toenmalige duinenreep volgens het tracé van een cirkelboog tot in de Appelzakkuil aan het zee-einde :

het Boudewijnkanaal, als verbinding tussen de voorhaven van Zeebrugge en de binnenhaven te Brugge. Dit rechtlijnig zeekanaal is 11,5 km lang en 8 meter diep, met een breedte aan de waterlijn van 70 meter en een bodembreedte van 22 meter ;

een zeesluis, die het Boudewijnkanaal met de voorhaven verbindt via een havengeul en waarvan de afmetingen zijn : 20 meter breedte, 210 meter nuttige lengte en een drempeldiepte op 5.50 m onder laagwaterpeil ;

een verbindingssluis te Brugge geschikt voor binnenscheepvaart tussen het Boudewijnkanaal en het kanaal Gent-Brugge-Oostende (12 meter breedte, 100 meter lengte en een drempeldiepte op ongeveer 4.5 meter onder het normaal peil van het kanaal Gent-Brugge-Oostende) ;

enkele havendokken te Brugge en te Zeebrugge ;

een vissershaven te Zeebrugge ;

een toegangseul naar zee, de Pas van het Zand (4.600 meter lang en een diepgang van ongeveer 6.5 meter onder laagwater), die de voorhaven van Zeebrugge met de Wielingenpas verbindt.

Op 26 juli 1907 werd dit nieuw havencomplex Brugge-Zeebrugge plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van ZM Koning Leopold II, vergezeld door ZKH Prins Albert en HKH Prinses Elisabeth die twee jaar later het Belgisch Vorstenpaar zouden worden.

De zeescheepvaart, aangetrokken door deze nieuwe haven, verzekerde in 1907 reeds een totale tonnenmaat van verhandelde goederen, in- en uitvoer samen, die de 500.000 ton overschreed.

Het open paalwerk, de zogenaamde 'claire voie', dat aan het worteleinde van de Leopold II dam gebouwd werd, had als bedoeling de getijstromingen, vooral de vloedstroom, doorheen de voorhaven te leiden om er de slijbnederzettingen te beperken. Dit gaf echter niet het verwachte resultaat. Doorheen dit open paalwerk voerden de deining en de vloedstroom immers nog grote hoeveelheden zand, afkomstig van het strand, in de haven. Daarom werd in 1929 beslist dit open paalwerk af te dichten.

De haven van Brugge-Zeebrugge zoals oorspronkelijk opgevat en ingehuldigd in 1907, bleef zo goed als ongewijzigd tot in 1950. Behalve het herstellen van de oorlogsschade, die tijdens de twee wereldoorlogen werd aangericht, werden geen belangrijke werken meer uitgevoerd. Alleen de vissershaven kende een eerste uitbreiding uitgevoerd in de dertiger jaren. De diepgang in de haven en in de toegangseul bleef ongewijzigd op 6.50 meter onder de laagwaterstand. Het was dan ook niet te verwonderen dat het scheepvaartverkeer geen merkelijke vooruitgang kende en tussen de 2 wereldoorlogen slechts gedurende enkele zeldzame jaren 1 miljoen ton overschreed.

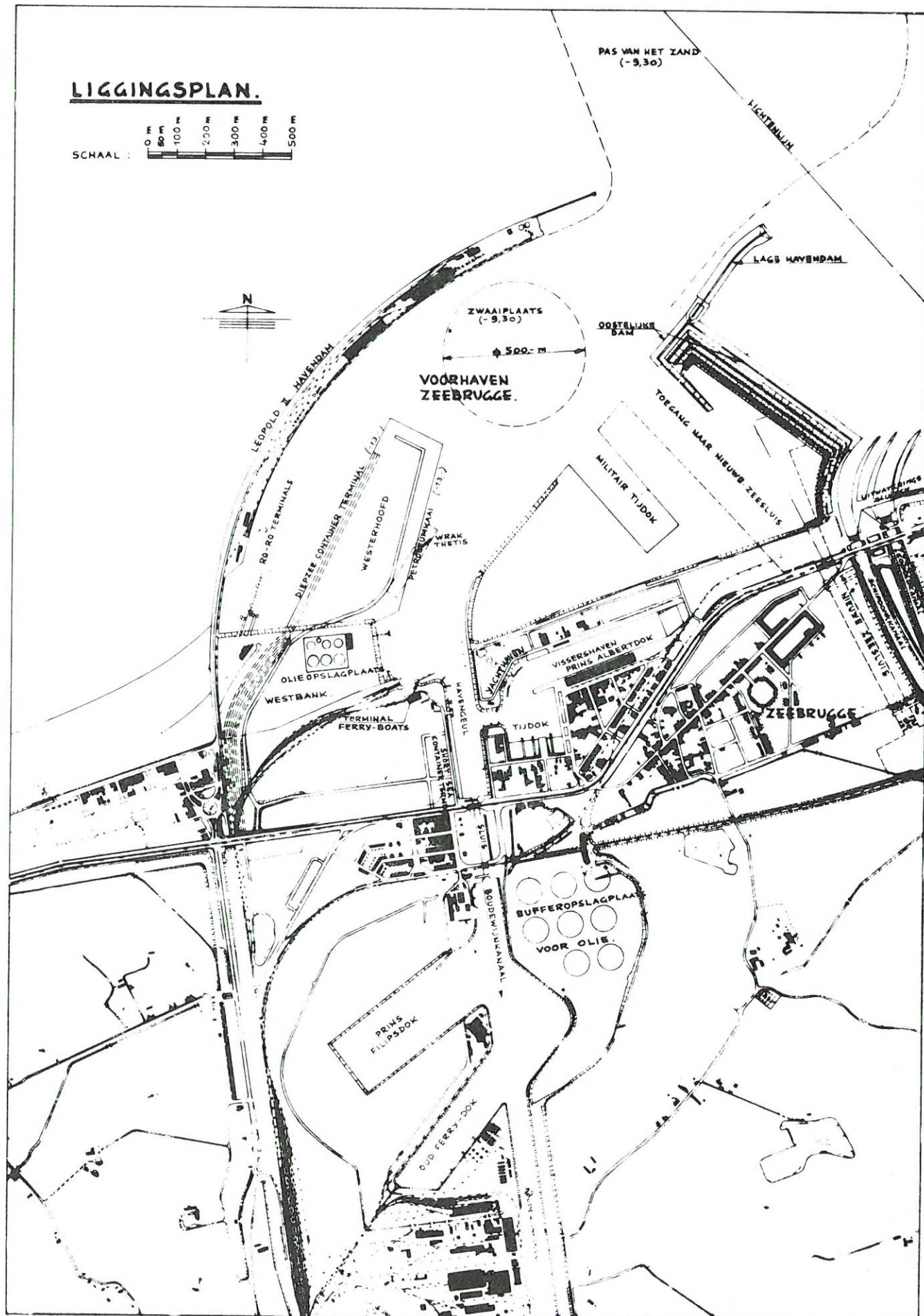
Nieuwe infrastructuurwerken tussen 1950 en 1960

In de periode 1950-1960, na de herstelling van de verwoestingen aangebracht tijdens de tweede wereldoorlog, werden enkele nieuwe infrastructuurwerken uitgevoerd, zonder dat er echter gewag kan gemaakt worden van een echt programma van havenuitbouw of havenverbetering. Het ging immers om werken die binnen de bestaande havenomschrijving werden gebouwd, doch die alsdan stuk voor stuk wel van relatief grote betekenis waren (fig. 1) :

de nieuwe terminal voor ferryboats in de voorhaven werd uitgevoerd tussen 1950 en 1953 en betekende voor deze trafiek een flinke tijdswinst t.o.v. de vroegere inplanting in het oud ferrydok in de achterhaven ;

indijking van een deel van de westbank in de voorhaven (uitvoeringsperiode 1956-1958). De bestemming die aan dit nieuw haventerrein zou gegeven worden was aanvankelijk nog onzeker. De mogelijkheid om er één of twee droog-

Figuur 1 : Liggingplan, situatie 1970



dokken voor zeer grote schepen te bouwen werd o.m. overwogen. Naderhand werden er in 1962 olieopslagtanks opgericht nadat er beslist werd het westerhoofd te bouwen en uit te rusten als olieterminal ;

de vissershaven werd uitgebreid door het verlengen van het noorderdok dat van dan af de naam Prins Albertdok draagt. Deze werken werden uitgevoerd tussen 1954 en 1957 ;

in de noordwesthoek van de vissershaven werd tussen 1950 en 1960 een kleine jachthaven uitgebouwd ;

in de achterhaven werd ten zuiden van de bestaande zeesluis op de westelijke oever van het Boudewijnkanaal het Prins Filipisdok gebouwd. Dit dok met een diepte van 8,5 meter werd uitgevoerd tussen 1958 en 1961 ;

de baggerwerken die in de periode 1950-1960 werden uitgevoerd, bleven beperkt tot onderhoudsbaggerwerken, zodat de toegangsgeul vanuit zee naar de haven van Zeebrugge in die periode praktisch ongewijzigd bleef ten opzichte van de reeds beperkte diepte vóór de tweede wereldoorlog ;

tenslotte dient nog aangestipt te worden dat in die periode het giertij van 1 februari 1953 belangrijke schade berokkende aan de haveninrichtingen, vooral aan de Leopold II dam. Deze schade werd evenwel met de grootste spoed hersteld.

Ongetwijfeld hebben sommige van die toegevoegde havenbouwwerken er toe bijgedragen om in die moeilijke naoorlogse periode de haven van Zeebrugge langzaam aan iets hogere haventrafieken te helpen, hoewel in 1960 de zeescheepvaarttrafiek slechts 1,2 miljoen ton, en de totale trafiek van zeescheepvaart en binnenscheepvaart slechts 2,1 miljoen ton bereikte.

Uitbouwprogramma gedurende de periode 1960-1971

In 1960 werd een plan-programma opgevat om de haven van Zeebrugge uit te bouwen voor grotere schepen. Het was de bedoeling om de haven bij hoogwaterstand voor tankers van circa 50.000 tdw en doorlopend voor tankers van circa 35.000 tdw toegankelijk te maken. Dit programma werd in 1960 aangevat en volgende werken werden tot in 1971 uitgevoerd :

1. Oostelijke dam

De oostelijke dam met een zeewaarts uitlopende lage havendam werd uitgevoerd tussen 1960 en 1966. Sinds het bouwen van de Leopold II dam bij het ontstaan van de haven van Zeebrugge, was dit het eerste echte nieuw zeewerk dat aan de Belgische Kust werd gebouwd. Door zeewerk wordt hier bedoeld een werk blootgesteld aan de open zee met al de moeilijkheden hieraan verbonden. Door deze oostelijke dam werd de voorhaven beter beschermt tegen deining, zeestromingen en golfpenetratie zodat een meer rustige ligplaats voor de schepen bekomen werd. Hierdoor konden ook nieuwe infrastructuurwerken in veiliger voorwaarden uitgevoerd worden. De oostelijke dam had tevens een gunstige invloed op de onderhoudsbaggerwerken : de grote neer, opgewekt door de vloedstroom en oorzaak van de grote aanslibbing in de voorhaven, werd dank zij deze afdamming voortaan buiten de voorhaven gehouden.

Door de ophoging van de oostbank tot boven hoogwaterpeil werd een nutteloos deel van de havenholte en meteen

de havenvulling gereduceerd, wat eveneens een vermindering van slibaanwas voor gevolg had.

2. Uithouw van het Westerhoofd

Het Westerhoofd is ongetwijfeld het belangrijkste havenbouwwerk dat in deze periode aan de infrastructuur van de bestaande voorhaven werd toegevoegd. Aanvankelijk werd de westelijke kaaimuur van dit hoofd uitgebouwd over een lengte van 689 m. Voor het aanleggen van petroleumschepen werd reeds in 1962 een voorlopige ligkuil uitgebaggerd in de westbank, waarvoor trouwens het wrak van de Engelse oorlogskruiser *Thetis* vooraf moest verwijderd worden. Op het reeds vroeger ingedijkte deel van de westbank werden olieopslagtanks opgericht. Het is echter pas na het voltooiën en het vrijbaggeren van het eerste gedeelte van de westkaai dat een echte aanlegplaats met bodemdiepte van 13 m onder laagwaterstand beschikbaar kwam. Deze nieuwe aanlegplaats werd onmiddellijk in gebruik genomen door olietankers. Een olieleiding geeft verbinding met een bufferopslagplaats in de achterhaven en verder met een raffinaderij te Oostakker-Gent.

In een volgende fase werd de voltooiing van de kaaimuur rond het Westerhoofd met een bijkomende lengte van 1033 m uitgevoerd. De nodige verdiepingsbaggerwerken om overal rond het Westerhoofd een bodempeil van 13 m onder laagwater te bekomen, werden ook onmiddellijk aangevangen en voltooid. De zandachtige baggerspecie werd rechtstreeks op het strand van Heist-Duinbergen geperst. De toestand van dit strand werd hierdoor dan reeds aanzienlijk verbeterd.

Bij de volledige voltooiing van het Westerhoofd in 1971 werd de westelijke kaaimuur uitgerust als een volwaardige en zeer moderne diepzeecontainerterminal.

De oostelijke kaaimuur werd als olieloscade ingericht.

3. Baggerwerken

Benevens de reeds vermelde verdiepingsbaggerwerken langs de nieuwe kaaimuren rond het Westerhoofd, werden er alsdan nog verschillende andere baggerwerken uitgevoerd. De Pas van het Zand en de geul door het Ribzand, die samen de toegangsgeul vormen naar de haven van Zeebrugge vanuit de Scheurpas, werden verdiept tot 9,30 meter onder laagwater en voortaan op dit peil onderhouden over een bodembreedte van 300 m. Ook werd de voorhaven verdiept tot 9,30 meter onder laagwater en de zwaaiplaats verruimd tot 500 m diameter.

Voormelde diepte en breedte van de toegangsgeul, evenals de afmetingen en de diepte van de zwaaiplaats en van de ligkuil aan de kaaimuren langs het Westerhoofd, maakten deel uit van de verbintenissen die aangegaan werden met de olieaanvoermaatschappij die zich te Zeebrugge kwam vestigen.

4. Andere werken

Een kaaimuur van 270 meter lang werd gebouwd op de westelijke oever van de toegangsgeul naar de bestaande zeesluis ; die kaaimuur is uitgerust als container-terminal voor de transkanaaltrafiek (short-sea container terminal).

Om een interne wisselwerking mogelijk te maken werd tussen de short-sea-containerterminal en de diepzee-containerterminal op het Westerhoofd een rechtstreekse verbindingsweg aangelegd.

Tussen het worteleinde van de Leopold II-dam en het Westerhoofd werd een roll-on/roll-off terminal gebouwd die trouwens reeds in 1975 met een tweede terminal werd uitgebreid.

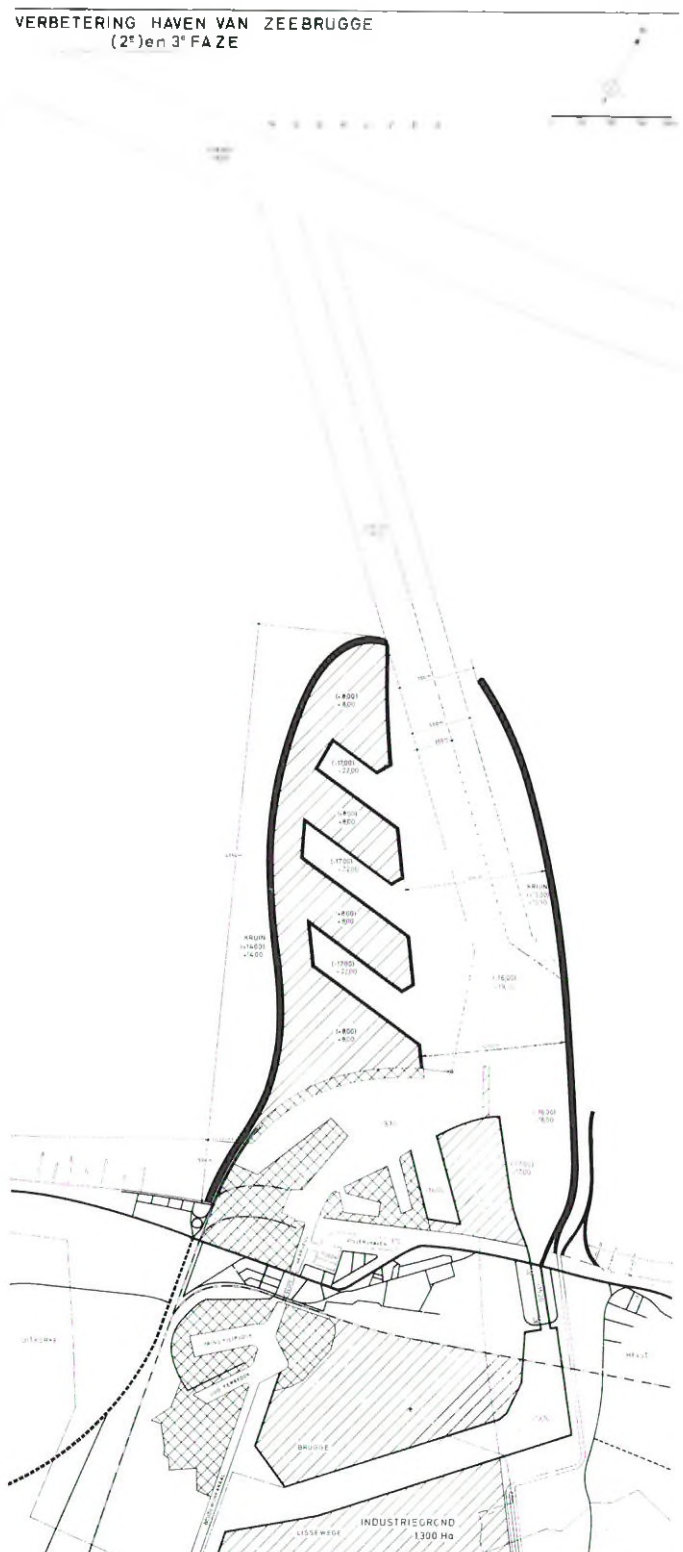
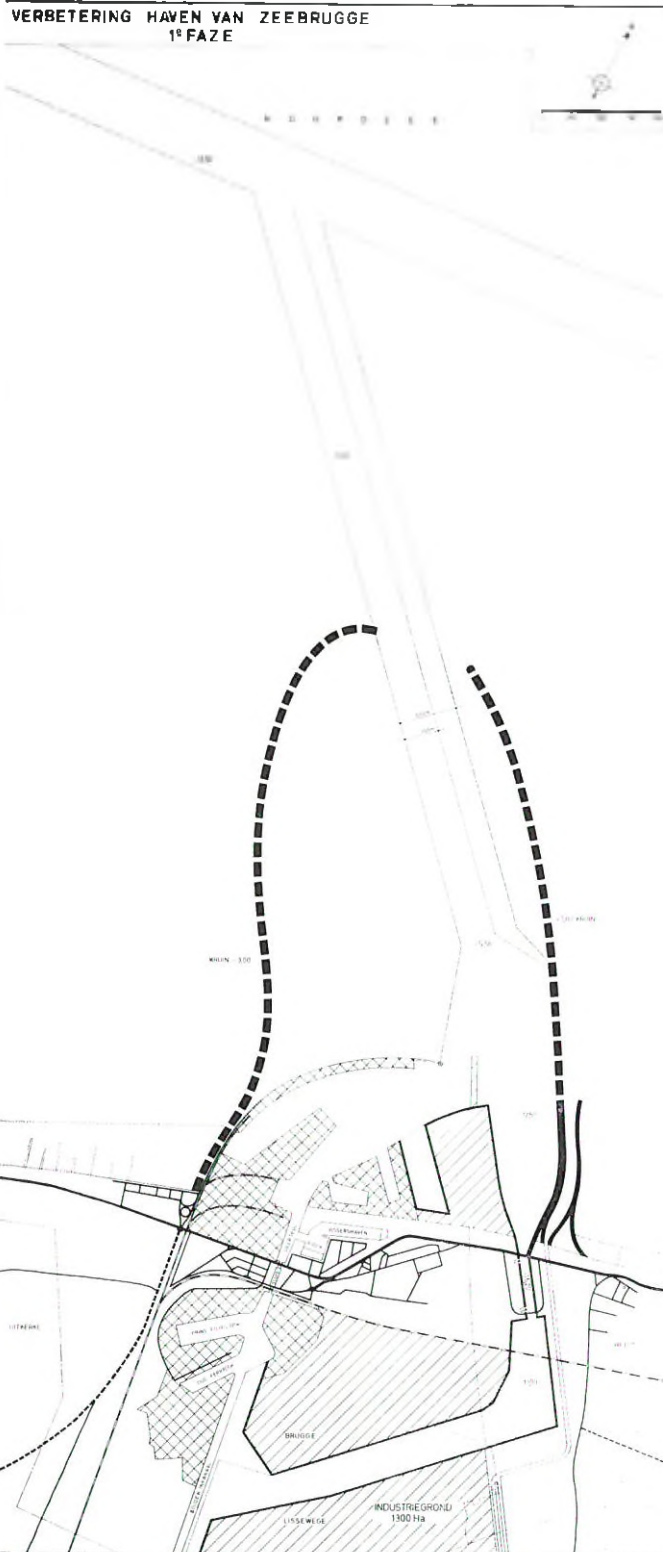
In de oostbank werd een militair tijdok gebouwd. In de daar voorbehouden militaire havenzone wordt nog bijkomende infrastructuur gepland.

De oostkaai en de noordkaai van het Westerhoofd

werden uitgerust met kaaiverhardingen en een bedieningsweg.

Bovengemelde serie belangrijke investeringswerken uitgevoerd in de periode 1960-1971 had een voor Zeebrugge nog nooit gekende stijging van het scheepvaartverkeer en de goederenomslag voor gevolg. De totale goederentrafiiek steeg van 2,1 miljoen ton in 1960 tot 10,6 miljoen ton in 1971.

Figuur 2 : Uithbreidingswerken Plan Verschave



Vooraf de toevoeging van het Westerhoofd met 1700 m diepwaterkaai, van de roll-on/roll-off terminal en van de 270 m kaaimuur als short-sea containerterminal aan de bestaande haveninfrastructuur liggen aan de basis van die fulgurante trafiektoename die trouwens na 1971 met dezelfde haveninrichtingen nog zou toenemen en stijgen tot 15,8 miljoen ton in 1979.

Nieuwe Regeringsbeslissingen nopens de uitbouw en de uitbreiding van de haven van Zeebrugge na 1970

De realisatie van het plan-programma opgevat in 1960 was nog niet voltooid, toen in 1970 de Regering de beslissing nam aan de haven van Zeebrugge een nog grotere uitbreiding te geven. Die beslissing was gesteund op het rapport van een studiekommissie die als opdracht had gekregen advies uit te brengen over de mogelijkheden om in volle zee of aan de Belgische kust een haven te bouwen voor schepen van grote tonnenmaat. Die opdracht omvat meer in het bijzonder : het onderzoek van de technische mogelijkheden, de kostenraming en de economische verantwoording.

Meerdere studies en voorstellen voor het bouwen van een haven in zee of aan de kust werden onderzocht, en de studiekommissie kwam tot het besluit dat de voorkeur moest uitgaan naar de uitbouw van een polyvalente diep-zeehaven in Zeebrugge, omwille van de aldaar reeds bestaande infrastructuur en gezien de hiertoe vereiste investeringen het minste risico dragen.

In het verslag van de studiekommissie werd een voorstel van havenuitbreiding te Zeebrugge uitgewerkt. Hierbij werd rekening gehouden met de relatief beperkte mogelijkheden voor havenuitbouw aan de Belgische kust wegens de geringe natuurlijke geuldiepten in de nadering van de kust, de geringe kustlengte en de intense toeristische belangen van de kuststreek. Ook diende nog rekening gehouden te worden met een mogelijke weerslag op de aanpalende stranden en met de hiervoor noodzakelijke strandverbeteringswerken, alsook met het hydraulisch evenwicht van het Schelde-estuarium dat niet mag verstoord worden.

In 1970 nam de Regering de beslissing om een eerste deel of eerste fase van dit voorstel uit te voeren (zie fig. 2). Die eerste fase bevatte een nieuwe grote zeesluis, een nieuwe achterhaven met een totale oppervlakte van circa 1.400 ha, alsook een zekere uitbouw in zee, gebeurlijk langs overstroombare geleidingsdammen, die zouden reiken tot aan de Wielingen, om een behoorlijke toegang naar de voorhaven en de nieuwe zeesluis te verzekeren.

De nieuwe zeesluis

De werken aan de nieuwe zeesluis werden reeds op 1 maart 1972 aangevangen. Nopens de keuze van de ligging en de afmetingen van de nieuwe zeesluis kon immers zeer vlug een beslissing genomen worden. De afmetingen van de nieuwe zeesluis zijn : totale lengte : 694 m, nuttige lengte : 500 m, breedte tussen de kolk-muren : 57 m, nuttige breedte : 55,40 m, drempeldiepte : 15 m onder laagwaterstand.

De sluis bestaat uit 2 sluishoofden met centraal de saskolk van 500 m lang.

De uitrusting van de sluis bestaat verder nog uit : 4 stalen wipbruggen, 2 aan elk sluishoofd, die het verkeer langs de drukke toeristische kustbaan steeds op 4 rijstroken zullen verzekeren ;

een voedingsduiker die de dokken in de achterhaven verbindt met de zeevaartse toegangsgeul. Die duiker moet er voor instaan de dokken in de achterhaven op constant peil te houden.

Omdat de plaats waar de nieuwe zeesluis diende gebouwd te worden gedeeltelijk ingenomen was door het Leopold- en Schipdonkkanaal, werden deze twee afleidingskanalen omgelegd in betonkokers ten oosten van de nieuwe zeesluis. Aan de monding van die kokers werden ook nieuwe electro-mechanisch bediende uitwaterings-sluizen gehouden.

De toegangsgeul naar de nieuwe zeesluis is op de westkant uitgerust met een kaaimuur, de Zweedse Kaai genoemd, die reeds in uitbating werd gesteld in de loop van 1981. Aan de bestaande oostelijke dam gelegen op de oostkant van de toegangsgeul dienen nog aanpassingen te worden aangebracht. Het drempelpeil van de zeesluis op 15 m onder laagwater zal bij halftij zeestand veilige toegang geven aan zeeschepen met circa 52 voet diepgang. De bodemdiepte aan de Zweedse Kaai op 18 m onder laagtij-stand, zal aan dergelijke schepen daarenboven de mogelijkheid bieden om er gebeurlijk zelfs bij laagtij te kunnen wachten om naar de achterhaven geschtut te worden.

De nieuwe achterhaven

Ongeveer 1.400 ha poldergebied, gelegen tussen Zeebrugge en Dudzele en begrensd door het Boudewijnkanaal op de westkant en door de afleidingskanalen (Schipdonkkanaal en Leopoldkanaal) op de oostkant, werden onteigend t.b.v. de nieuwe achterhaven. Daarvan zijn ongeveer 300 ha bestemd voor de aanleg van havendokken. De onteinigingen zijn zeer vlot verlopen en de structuur van de te bouwen havendokken kon spoedig worden vastgelegd. De bodemdiepte van de dokken zal 17,50 m onder het normaal dokpeil liggen. Ook het Boudewijnkanaal zal in dit nieuw achterhavengebied verbreed en verdiept worden tot 17,50 m onder het normaal dokpeil om als kanaaldok te kunnen fungeren. Aldus zullen alle terreinen van dit achterhavengebied, zowel in het noordelijk als in het zuidelijk gedeelte, raken aan diep water. Voor de ophoging van die terreinen met een grondlaag van ongeveer 3 m dik boven het oorspronkelijk polderpeil wordt de grondspecie voortkomend van de te graven dokken aangewend. Progressief zullen in dit gebied ook de nodige wegen en spoorlijnen en de daarbij horende kunstwerken (bruggen, duikers,...) gehouden worden.

In de planning van de uitbouw van de achterhaven zijn twee delen of fasen voorzien :

— Het noordelijk deel, nl. het deel gelegen ten noorden van het verbindingsdok met het Boudewijnkanaal, is bestemd om een echte portuaire functie te vervullen. In dat noordelijk deel werd een insteekdok gebouwd van circa 1.000 m lang, 225 tot 275 m breed en met 13,50 m nuttige waterdiepte. Aan beide zijden van dat insteekdok zijn kaaimuren gebouwd met een totale lengte van 2.000 m, terwijl aan het noordelijk dokeinde een ontschepingshelling voor roll-on/roll-off schepen zal gebouwd worden.

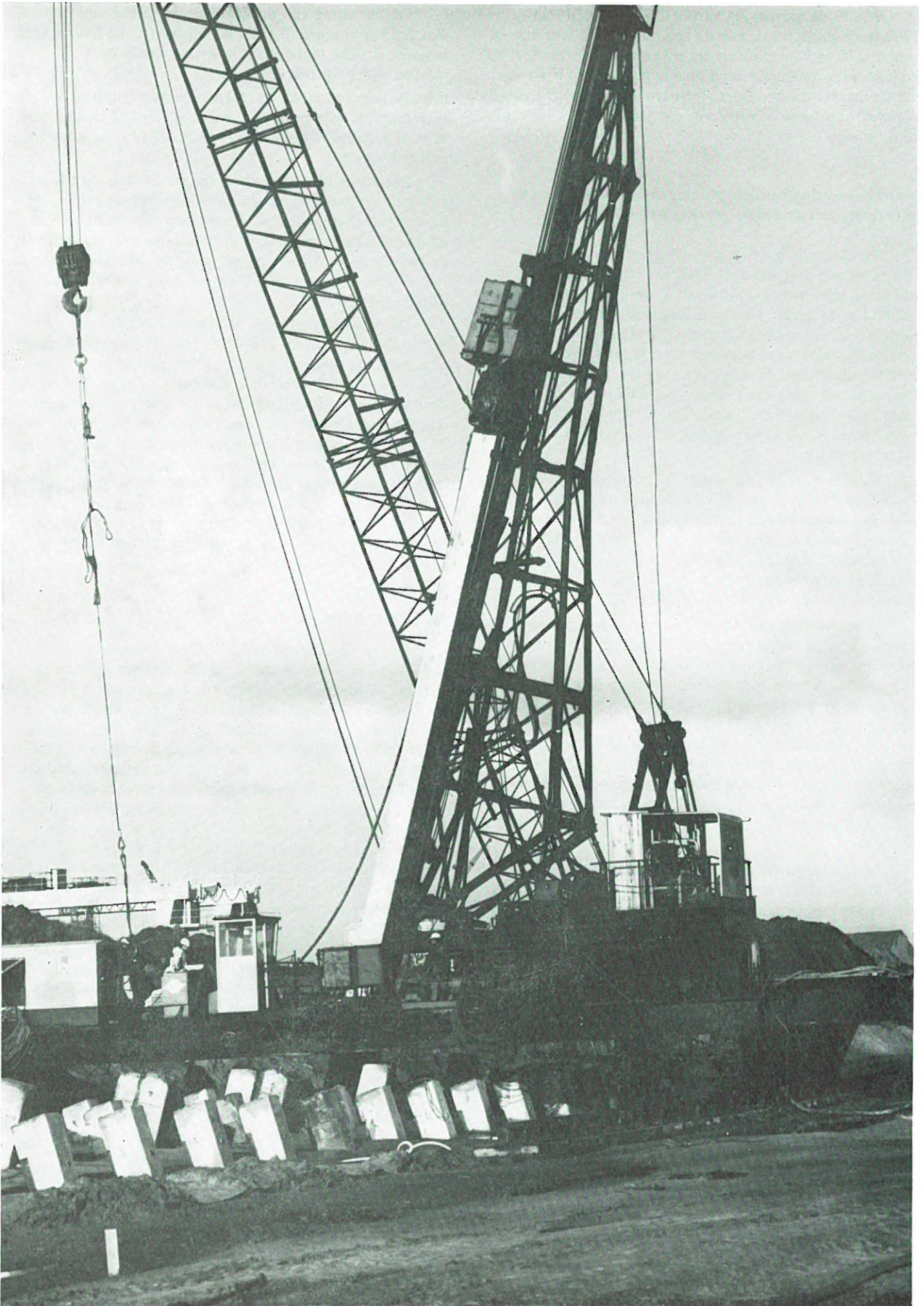


Foto : Ministerie Openbare Werken, Brussel

— Het *zuidelijk deel*, nl. het deel gelegen ten zuiden van het verbindingsdok met het Boudewijnkanaal, is bestemd voor de vestiging van bedrijven die watergebonden zijn en die zeescheepvaart doorheen de nieuwe zeeluis zullen aantrekken.

Zoals blijkt uit fig. nr. 3 dienen in het nieuw achterhavengebied talrijke uitrustingswerken uitgevoerd te worden. Belangrijk hierbij is het feit dat de bestaande spoorlijn naar Knokke-Heist dient onderbroken te worden ter hoogte van de nieuwe zeeluis, om vervangen te worden door een omgelegd spoor dat via een nieuwe spoorbrug over het Boudewijnkanaal te Dudzele, de zuid- en oost-rand van het nieuw achterhavengebied volgt, om verder alover nieuwe overbruggingen over het Schipdonk- en Leopoldkanaal terug aan te sluiten op het spoor naar Knokke-Heist. Op dit omgelegd spoor zullen spoor-aftakkingen worden aangesloten die het zuidelijk deel van de nieuwe achterhaven zullen bedienen.

Benevens de progressieve aanleg van havenwegen en spoorlijnen met de daarbijhorende kunstwerken zoals bruggen en duikers, en voorzieningen voor water- en elektriciteitsaanvoer, voorziet de lay-out van de nieuwe achterhaven ook in de aanleg van een duwvaartkanaal dat de verbinding moet verzekeren tussen het Boudewijnkanaal en het geplande Noorderkanaal dat aansluiting zal geven met Gent en het bestaande waterwegennet.

In het zuidelijk deel van de achterhaven is reeds een eerste vestiging opgericht, nl. een piekbesnoeiingsinstallatie van Distrigas nv waar in perioden van gering gasverbruik een voorraad aardgas opgeslagen wordt onder vloeibare vorm, die dan in perioden van hoog verbruik opnieuw vergast en gedistribueerd wordt.

Ten einde het nieuw achterhavengebied harmonieus in de omgeving in te kleden, wordt aan de zone gelegen ten oosten van het Schipdonk- en Leopoldkanaal het karakter van groene bufferzone gegeven evenwel met instandhouding van de huidige landbouwactiviteiten.

Om aan de reeds geïnvesteerde kapitalen zo vlug als mogelijk een economisch rendement te geven wordt er naar gestreefd tegen einde 1983 de zeeluis en het noordelijk deel van de achterhaven met het insteekdok in dienst te stellen.

Aldus zullen de nieuwe zeeluis en het nieuw insteekdok in het noordelijk deel van de achterhaven, samen met de Zweedse Kaai langs de toegangseul naar de nieuwe zeeluis, de eerste toegevoegde infrastructuurwerken zijn die sinds de aanvang van het uitbouwprogramma in 1971, in dienst kunnen gesteld worden. Zij zullen een nieuwe aantrekkingspool zijn voor nieuwe haventrafieken.

De nieuwe voorhaven

Een definitieve beslissing nopens de opvatting, de vorm en de afmetingen van de uit te bouwen voorhaven kon niet zo vlug genomen worden als dit het geval was voor de zeeluis en de achterhaven. De zeewaartse uitbouw van de voorhaven is trouwens een zeer ingewikkelde en delicate opgave. Het gaat immers om een werk in open zee dat ingrijpt in het Schelde-estuarium waarvan het evenwicht niet mag verstoord worden.

De studie van de aanvankelijk overwogen lage overstroombare geleidingsdammen die zouden reiken tot op de zuidrand van de Wielingengeul, gaven niet het verhoopte

resultaat, noch nautisch, noch sedimentologisch. Die opzet was trouwens beperkt tot het onderzoek hoe een behoorlijke toegang naar de bestaande voorhaven en de nieuwe zeeluis kon verwezenlijkt worden. Het winnen van nieuw havenareaal op zee werd hierbij nog niet overwogen.

Het is de studie van de valorisatie van de maritieme gebieden in Vlaanderen (Symarinfra - Symarindus-studie), met als speciaal aspect de energiebevoorrading van ons land en de hieruit voortspruitende noodzaak om in Zeebrugge een aardgasterminal te vestigen, die aan de studie van de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge een zeer concrete wending heeft gegeven die nieuwe regeringsbeslissingen heeft uitgelokt.

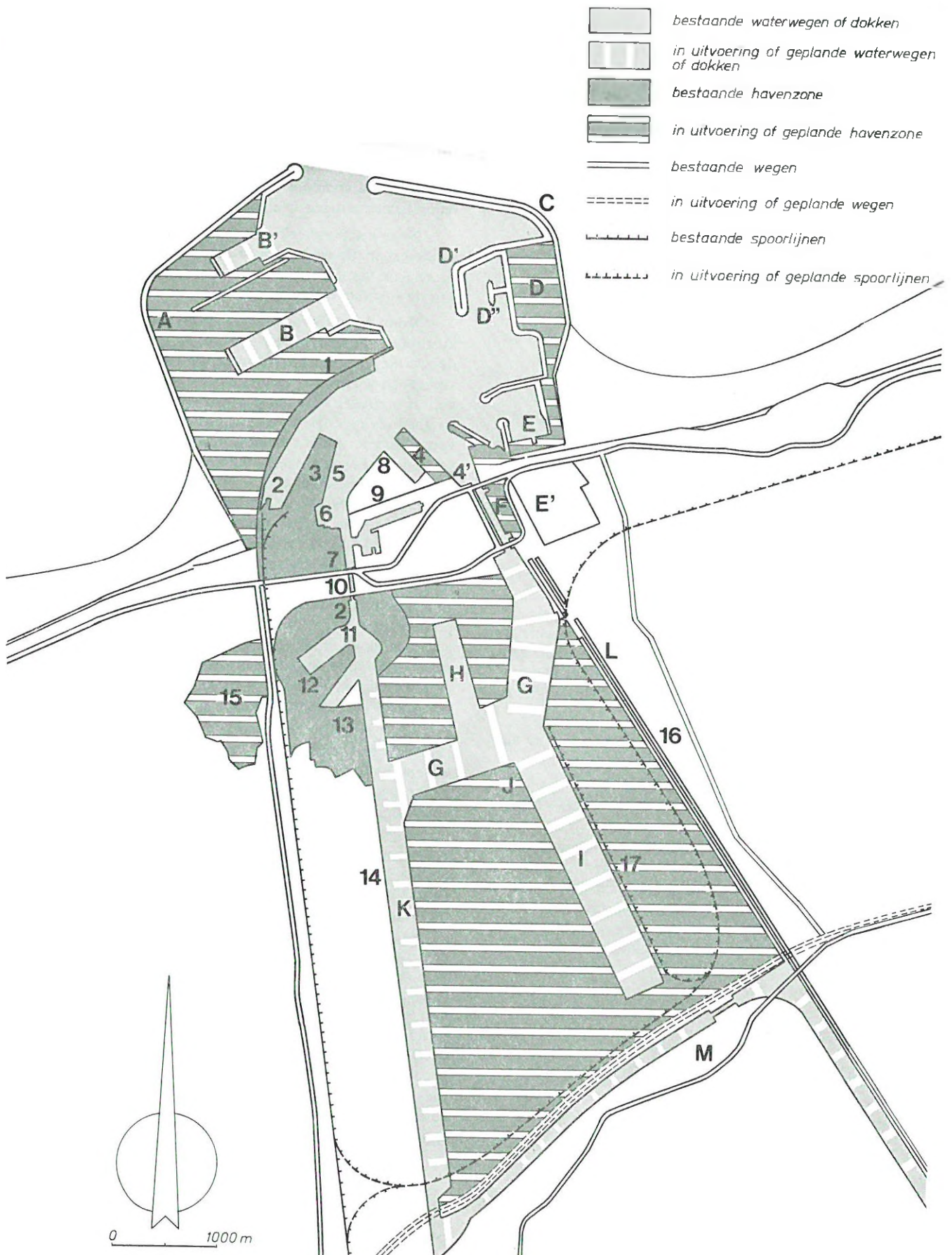
Naar het voorbeeld van Nederland werd voor de studie en de uitvoering van de zeewaartse uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge geopteerd voor de toepassing van de raamkontrakformule.

Voor dergelijke werken, die reiken tot ver buiten de kustlijn en die een ingreep zijn in het bestaand regime van de zee met haar getijstromingen, en in het gedrag van strand- en zeebodem, heeft de ervaring geleerd dat het vooraf opmaken van een pasklare en onveranderlijke studie zo goed als onmogelijk is. Hoe zorgvuldig er ook bij de voorafgaande studie rekening gehouden wordt met het gekende of het veronderstelde gedrag van de zee en de zeebodem, toch doen zich steeds verrassingen voor en zijn niet alle reacties van de zee vooraf volledig te evalueren. Dit vergt tijdens de bouwperiode snelle aanpassingen aan de studie en aan de uitvoeringsplannen. De raamkontrakformule, die in Nederland is ontstaan en er toegepast werd bij het bouwen van meerdere belangrijke zeehavendammen en afsluitdammen in het Delta-project, voorziet in het permanent overleg tussen de bouwheer en de aannemer die gezamenlijk de studie en de uitvoeringsplannen opstellen en ze gedurende de loop der werken bijsturen, aanpassen of zelfs wijzigen telkens als het moet, om een efficiënte en tijdige realisatie der werken te blijven waarborgen.

Op grond van die overwegingen werd door de Regering aanvaard de raamkontrakformule toe te passen op de werken voor de zeewaartse uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. Na een internationale oproep werd in september 1976 een raamovereenkomst afgesloten met een aannemersgroep, de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand. Aanstonds werd met een eerste deelkontraat gestart namelijk het studiekontraat. Volgens een uitgebreid studieprogramma werden alle facetten onderzocht van de uit te bouwen voorhaven en van de invloed ervan op de omgeving, inzonderheid op de kust ten oosten van Zeebrugge en op het Schelde-estuarium. Laboratoriumstudies gepaard met een aanvullend meet- en waarnemingsprogramma in situ werden vanaf september 1976 aan een hoog ritme doorgevoerd. Stroom- en golfmetingen, geologische en geotechnische waarnemingen, sedimenttransportmetingen, hydraulische en nautische simulatieproeven, niets werd onverlet gelaten om dit studieprogramma met de meest moderne wetenschappelijke methoden tot een goed einde te brengen. Er werd beroep gedaan op specialisten en op gespecialiseerde laboratoria in binnen- en buitenland.

De soepelheid van de raamkontrakformule laat toe, naarmate de studie vordert, geleidelijk over te gaan tot de uitvoering der werken via het afsluiten van deelkontrakten. Zo werd reeds in juni 1977 gestart met de strandverbeteringswerken die integrerend deel uitmaken van de uitbouw van de haven van Zeebrugge en die op grond van

Figuur 3 : Lay-out van de haven volgens de huidige opvattingen



technische en praktische overwegingen een zekere prioriteit verkregen.

De gekoördineerde hydraulische, nautische en sedimentologische studies, gepaard met economische overwegingen, maakten het ook mogelijk om reeds vóór eind 1977 de optimale zeevaartse uithouwlengte en de algemene vorm van de nieuwe voorhaven te bepalen (fig. 3). Vanzelfsprekend is dat een zeer belangrijke stap geweest in de programmering van het geheel der werken dat op 22 december 1977 door de Regering principieel werd goedgekeurd. Weliswaar werd naderhand in bepaalde middens nog in twijfel getrokken of de uithouw van de voorhaven het ook niet zou kunnen stellen met een kleinere zeevaartse uithouwlengte, doch uiteindelijk heeft de Regering haar beslissing gehandhaafd en zich definitief akkoord verklaard met de aanvankelijk weerhouden uithouwlengte en -vorm. Algemene veiligheidsoverwegingen, vooral van nautische aard, en de meer specifieke veiligheidsvoorschriften inherent aan het bouwen van de aardgasterminal en de lokalisatie ervan op 1.500 m uit de kustlijn, hebben in niet geringe mate er toe bijgedragen die logische en op economisch verantwoorde gronden gesteunde regeringsbeslissing in de hand te werken. Op 16 januari

1978 werd het aanvangsbevel gegeven voor het bouwen van de werkhaven en het aanleggen van een opslagplaats hoofdzakelijk voor stortstenen nodig voor de dammenbouw die in grote hoeveelheden uit de Belgische steengroeven worden aangevoerd.

Werkhaven en opslagterrein beslaan elk een bruto oppervlakte van circa 40 ha en ze zijn de onontbeerlijke vertrekbasissen van deze gigantische zeehavenwerken. Om het doorgaand verkeer op de kustbaan gescheiden te houden van het bouwplaatsverkeer werden de werkhaven en het opslagterrein met elkaar verbonden door een vaste brug over de kustbaan. Na voltooiing der werken zal die brug ingeschakeld worden in het net van de havenwegen. Ook de werkhaven krijgt naderhand een definitieve bestemming als diensthaven waarin sleepboten, loodsboten, brandweerschepen en baggerschepen zullen kunnen gemeerd worden. In de toekomst zijn nog andere functies voor de werkhaven niet uitgesloten.

Op 1 juni 1979 werd, na voltooiing van de werkhaven, gestart met de aanleg van de nieuwe oostelijke havendam en van het terrein waarop de aardgasterminal zal gebouwd worden. Dit scheureiland met een oppervlakte van 45 ha gewonnen op de zee, was reeds op 1 juli 1981 voltooid. Hierbij werd een zeer streng tijdschema gevolgd uit bekommernis de bouwwerken van de aardgasreservoirs en van de volledige aardgasterminal op dit terrein eveneens tijdig te kunnen aanvangen en volgens het gestelde tijdschema te kunnen voltooien. Het is immers de bedoeling de aardgasterminal in gebruik te stellen in 1986 en van dan af met de aardgasschepen regelmatig de nieuwe voorhaven aan te doen.

Verdere deelcontracten voor de voortzetting van de uitbouw van de voorhaven worden hiertoe stelselmatig afgesloten. De beschermingsdijk waarachter de aardgasschepen aan een speciaal uitgeruste aanlegsteiger zullen aanleggen, is sinds 1981 in aanleg. Ook de aanleg van de nieuwe westelijke havendam werd reeds in september 1980 aangevangen. Het ritme van de dammenbouw is afgestemd op de volledige voltooiing ervan tegen einde 1985 à begin 1986. De nodige verdiepingsbaggerwerken in de toegangsgeulen en een aangepaste bebakening zullen ervoor instaan dat begin 1986 alle vereiste nautische voorwaarden zullen vervuld zijn voor een veilige vaart met de aardgasschepen. De aardgasterminal zal derhalve in de nieuwe voorhaven het eerste bedrijf zijn dat een belangrijke nieuwe haven-traffic zal ontwikkelen.

Voor verdere trafficontwikkelingen in de nieuwe voorhaven op middenlange of langere termijn zijn de mogelijkheden zeer ruim. De oostkant biedt immers nog plaats voor andere terminals voor energiebevoorrading, en de westkant biedt plaats voor een groot insteeddok uitgerust met circa 2.000 m kaailengte dienstig voor konventionele goederenoverslag en voor een kleiner dok voor de overslag van gevaarlijke goederen.

Ook de functie van de oude Leopold II-dam biedt thans mogelijkheden voor renovatie. Wegens de te geringe terreinbreedte achter de kaaimuur beantwoordt deze smalle havendam sinds lang niet meer aan de voorwaarden voor een moderne havenexploitatie, doch het nieuw westelijk havenareaal dat aanleunt tegen de Leopold II-dam stelt aan die toestand een einde en geeft ook daar nieuwe perspectieven. Vooral de roll-on/roll-off traffic, die er thans te kampen heeft met gebrek aan rangeerterrein voor de trailers en andere voertuigen in de onmiddellijke nadering van de inschepingsterminals, zal voortaan over

Bestaande toestand

- 1 Leopold II-dam
- 2 ro/ro terminals
- 3 ocean containerterminal (OCZ)
- 4 Zweedse kaai
- 4 SeaRo terminal
- 5 petroleumkaai
- 6 treinferryterminal (TFT)
- 7 short sea containerterminal (SCT)
- 8 militaire basis
- 9 vissershaven
- 10 zeesluis
- 11 Prins Filipsdok
- 12 slipway
- 13 dok
- 14 Boudewijnkanaal
- 15 geplande transportzone
- 16 afleidingskanalen
(Schipdonk- en Leopoldskanaal)
- 17 opslag aardgas
(piekbesnoeiingsinstallatie)

Uitbreidingswerken

- A westelijke dam
- B insteeddok
- B' insteeddok voor gevaarlijke goederen
- C oostelijke dam
- D aardgasterminal
- D' beschermingsdijk
- D'' aanlegsteiger voor aardgasschepen
- E werkhaven
- E' opslagterrein
- F nieuwe grote zeesluis
- G verbindingsdok
- H noordelijk insteeddok
- I zuidelijk insteeddok
- J gepland overslagbedrijf voor stortgoederen en kookfabriek
- K verbreding Boudewijnkanaal
- L bufferzone
- M gepland duwvaartkanaal

ruime plaats beschikken op het nieuw haventerrein gelegen tussen de Leopold II-dam en de nieuwe westelijke haven-dam. Het bouwen van bijkomende roll-on/roll-off terminals langs de Leopold II-dam ligt hierdoor ook in het vooruitzicht.

Sinds de uitvaardiging van de wet in 1895 die over de oprichting van de haven van Brugge-Zeebrugge besliste, is ongeveer een eeuw verlopen die gekenmerkt is door een diepe evolutie in het maritiem transport.

De infrastructuur van de haven van Zeebrugge heeft die evolutie gevolgd, eerst door inwendige aanpassingen, vervolgens door een groots opgevat uitbreidingsprogramma, aangevangen sinds 1972.

Van de nieuwe infrastructuren van dit groots uitbreidingsprogramma zal slechts een eerste gedeelte operationeel worden einde 1983, nl. de nieuwe zeesluis en het noordelijk deel van de nieuwe achterhaven. De verhoging van de globale havenbeweging, 2,1 miljoen ton in 1960, 10,6 miljoen ton in 1971, 15,8 miljoen ton in 1979, was derhalve uitsluitend te danken aan de goede conceptie van de bijkomende haveninfrastructuur gebouwd vóór 1972 binnen de omschrijving van de bestaande haven en aan de efficiënte uitbating ervan. Onder dat opzicht verdienen twee terminals die in de periode 1960-71 in de bestaande voorhaven werden opgericht een speciale vermelding :

de roll-on/roll-off terminal waarop de jaarlijkse trafiek steeg van 0,65 tot 3,1 miljoen ton op een oppervlakte van slechts 3,4 ha ;

de diepzeecontainerterminal op het Westerhoofd waarop de jaarlijkse trafiek steeg van 0,1 tot 0,95 miljoen ton op een oppervlakte van 15 ha.

De twee voormelde terminals beschikken thans over een te beperkte oppervlakte. In de roll-on/roll-off terminal volstaat de beschikbare oppervlakte slechts voor de direkte doorvoer van de voertuigen die in- en ontscheept worden. Parkeerplaatsen en wachtplaatsen dienden ingericht te worden op verschillende plaatsen in de haven. Op de diepzeecontainerterminal werd aan dit plaatsgebrek een speciale oplossing gegeven door vier spoorlijnen aan te leggen onder de portaalkranen met een rechtstreekse overslag van de containers tussen trein en schip ; 4,5 km spoorlijn op een naastgelegen terrein buiten de eigenlijke terminal vervolledigen die inrichtingen.

Bij het opmaken van het ' masterplan ' van het uitbreidingsprogramma werd gesteund op de potentiële mogelijkheden van de bestaande en in uitvoering zijnde infrastructuur en op de optimale inplanting en lay-out van de nog te realiseren infrastructuur. Deze evaluatie houdt rekening met de huidige karakteristieken en met de toekomstige ontwikkelingstendenzen van de handelsvloot, alsook met de vooruitzichten inzake de vraag naar haventerreinen, waarbij de specifieke situaties van de haven van Zeebrugge zowel op geografisch als op economisch gebied werd in acht genomen.

Bij de studie van de lay-out van de *nieuwe voorhaven*, die onder meer bestemd is voor de invoer van aanzienlijke hoeveelheden energetische produkten (olie, vloeibaar aardgas, ...) werd het ' zoning-principe ' toegepast. Aldus zal de nieuwe oostelijke voorhaven gereserveerd worden voor de invoer van voormelde energetische produkten, terwijl de westelijke voorhaven in hoofdzaak voor de overslag van konventionele goederen bestemd is. Wegens de zeer gunstige ligging is de westelijke voorhaven trouwens uitermate goed geschikt voor terminals waarin de snelheid van de goederenoverslag een dominerende faktor is. De vestiging van een containerterminal die beantwoordt aan alle moderne vereisten voor een snelle goederenbehandeling, stapelruimte, weg- en spoorverbindingen ligt aldaar derhalve in de lijn van de gestelde verwachtingen.

Zoals reeds vermeldt biedt de westelijke haven-uitbreiding ook belangrijke renovatiemogelijkheden voor de oude Leopold II-dam, onder meer voor de roll-on/roll-off trafiek.

Ter ondersteuning van de westelijke voorhaven wordt nog een transportzone gepland langsheen de belangrijkste invalsweg naar de voorhaven. Die transportzone zal aan het rollend vrachtverkeer parkinggelegenheid en akkomodatie bieden om allerlei formaliteiten te vervullen, vooraleer zich naar de eigenlijke terminal in de voorhaven te begeven. Een belangrijke rol die in de lay-outstudie ook aan de nieuwe westelijke voorhaven wordt toebedeeld is de overslag van allerlei gevaarlijke goederen zoals springstoffen en chemische produkten. Hiertoe wordt in de meest noordelijk gelegen zone van het nieuw westelijk havenareaal een klein dok gepland, dat dicht bij de havenmonding ligt en op behoorlijke afstand van de aardgasterminal. Er worden ook maatregelen bestudeerd om tussen dit dok en de rest van de westelijke havenzone een separatiescherm of -herm aan te leggen, dit uit evidente veiligheidsoverwegingen.

Voor wat betreft de *nieuwe achterhaven* is het duidelijk dat de toegankelijkheid gekonditioneerd is door de afmetingen van de nieuwe zeesluis. Uit een vergelijking van de sluisafmetingen (500 m nuttige lengte, 55,40 m nuttige breedte, en 15 m drempeldiepte onder laagwater) met de karakteristieken van de handelsvloot blijkt evenwel dat zowel voor bulkschepen als voor containerschepen en klassieke schepen voor stukgoederen, die nieuwe zeesluis geen beperkingen stelt aan de potentiële mogelijkheden van de achterhaven.

De toegankelijkheid van de haven in het algemeen, dus ook voor de achterhaven, en dit speciaal voor grote bulkschepen, wordt evenwel bepaald door de diepte en de breedte van de toegangseulen.

De terreinen beschikbaar voor goederenoverslag en voor zeescheepvaartgebonden bedrijven bieden aan de achterhaven van Zeebrugge belangrijke mogelijkheden die vergelijkbaar zijn met veel andere havens in West-Europa. Bijzondere aandacht zal evenwel nog dienen geschonken te worden aan de verkeersverbindingen met het buitenland om de haven in optimale voorwaarden te kunnen uitbaten.

de belgische zeevisserij

W. Van Roose,

Sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij

Op een eerste gezicht en oppervlakkig bekeken geeft de Belgische zeevisserij een indruk van kleinschaligheid. Wanneer men enkel oog heeft voor de numerieke getalsterkte van de vissersvloot en het aantal opvarenden, moet men inderdaad tot het besluit komen dat ons land in vergelijking met zijn Westeuropese maritieme buurlanden slechts een bescheiden rol speelt op visserijgebied. Met amper 200 vaartuigen, bemand door circa 1.000 vissers, kan de neiging ontstaan de Belgische zeevisserij te doodverven als het zwakke broertje in de rij van landen die samen met België de visvangst bedrijven in de Noordzee en het noord-oosten van de Atlantische Oceaan.

Een heel ander, veel positiever beeld krijgt men evenwel van onze zeevisserij bij de evaluatie van haar economische betekenis in het algemeen en van haar produktiviteit in het bijzonder. De Belgische visaanvoer onderscheidt zich in gunstige zin door de gevarieerde samenstelling van de vangsten, voor het grootste deel bestaande uit hoogwaardige produkten die uitsluitend hestemd zijn voor menselijke konsumptie. Dit moge blijken uit het feit dat de jaarlijkse aanvoer, die zich de jongste jaren rond de 40 miljoen kg stabiliseert, reeds bij de verhandeling in de vismijnen (dus in het stadium van de groothandel) een totale besomming maakt die de 2 miljard frank per jaar overschrijdt.

Dit leidt ons tot een eerste vaststelling: de in het oog springende tegenstelling tussen het eerder kleine produktie-apparaat, enerzijds, en de relatief hoge produktiviteit, anderzijds. Uitgaande van deze antitese is het de bedoeling in het uiteraard beknopte kader van onderhavig hoofdstuk de schijnwerper te richten op de voornaamste facetten van de Belgische visserijsector.

Vloot en bemanning

In de loop van de jongste twintig jaar is het totaal aantal schepen van de Belgische visserijvloot sterk teruggelopen. In 1960 telde de vloot nog 412 eenheden maar daalde tot amper 205 in 1981.

Deze vermindering van het aantal schepen vloeide voort uit diverse oorzaken: de natuurlijke afvloei door ouderdom of schipbreuk, het vertrek van een aantal eenheden naar het buitenland, het uit de vaart nemen van oudere en minder rendabele vaartuigen via een sloop-premieregeling zonder verplichting tot vervangingsbouw en de geringe nieuwbouw in de zeventiger jaren.

Het zou evenwel verkeerd zijn zich blind te staren op de numerieke terugval van de vloot. Weliswaar zijn een

groot aantal, voor het merendeel kleinere vaartuigen aan de vloot onttrokken, maar anderzijds zijn ingevolge nieuwbouw ook heel wat grotere schepen in de vaart gekomen.

Dit blijkt duidelijk uit de evolutie van tonnenmaat en drijfkracht. Voor de gehele vloot daalde de tonnenmaat slechts van 27.922 BT in 1960 tot 21.588 BT in 1981, maar daarentegen nam de drijfkracht toe van 73.616 pk in 1960 tot 88.291 pk in 1981. De capaciteit van de vloot is dus veel minder teruggelopen dan de numerieke halvering zou laten veronderstellen.

De indeling van de vissersvloot volgens thuishaven heeft de jongste decennia gevoelige wijzigingen ondergaan. In 1960 telde Oostende nog 46 % van het aantal vaartuigen, tegenover 39 % voor Zeebrugge en 15 % voor Nieuwpoort. In 1981 heeft Zeebrugge de grootste vissersvloot met 54 % van de schepen, tegenover 32 % voor Oostende en 14 % voor Nieuwpoort.

Deze verschuiving ten voordele van Zeebrugge werd in de hand gewerkt door de geringere nieuwbouw te Oostende, door het verdwijnen van enkele grote Oostendse rederijen en door de geleidelijke teloorgang van de te Oostende gevestigde visserij op IJstrand. Met dit laatste land werd destijds overeengekomen dat de traditionele IJstrandvisserij door de bestaande Belgische schepen binnen bepaalde perken mocht worden voortgezet. Doordat evenwel geen nieuwe vaartuigen meer toegelaten werden, is de Belgische IJstrandvisserij op langere termijn tot verdwijnen gedoemd.

Hoe langer hoe meer vertoont de exploitatie van de Belgische vissersvloot een artisaan-familiaal karakter. Ongeveer 90 % van de rederijen baten slechts één vaartuig uit. De ondernemingsvorm is overwegend persoonlijk of familiaal (ca 60 % van de rederijen), maar ook de juridisch aantrekkelijke pvba wint aan belang (een derde van de rederijen).

Van de 205 in 1981 geregistreerde vaartuigen waren er einde 1981 193 in de vaart. Op hetzelfde tijdstip waren er op een totaal van 1.261 beschikbare vissers 894 aangemonsterde zeelieden. Te Oostende staan 61 bemande schepen geregistreerd (met 279 vissers), terwijl Nieuwpoort 30 eenheden herbergt (met 125 aangemonsterde zeelui).

De zeevisserijvloot wordt door een relatief jong personeel bemand. De gemiddelde leeftijd van alle opvarenden bedraagt amper dertig jaar. Hier zijn twee voorname redenen voor: er wordt op jeugdige leeftijd ter visserij getrokken — scheepsjongens worden aangemonsterd vanaf 15 jaar — en men verlaat het visserijberoep ook vroeger dan in andere sectoren. Ondanks de verbetering van de arbeidsvoorwaarden aan boord en de hogere graad van materieel comfort op de nieuwere vaartuigen, blijft de zeevisserij een hard beroep, waarbij het langdurig verblijf op zee en de mangel aan sociaal contact met het leven aan de wal vele vissers ertoe aanzetten het bedrijf voortijdig te verlaten of in te ruilen voor met de zee verbonden banen of diensten die een regelmatig huiselijk leven mogelijk maken.

Van een eigenlijk bemanningsprobleem is de jongste jaren nog nauwelijks sprake. Kwantitatief zitten de reders niet in verlegenheid om hun vaartuigen te bemannen. Alleen op het kwalitatieve vlak voelt men de noodzaak aan om de opleiding en de kennis van de vissers meer up-to-date te maken en aan te passen aan de verworvenheden van de moderne techniek.



Foto H. Maertens, Brugge

De Belgische visaanvoer

De aktiegebieden van de Belgische zeevisserijvloot strekken zich uit van de Kustzee tot de IJslandzee, met daartussen een aantal visgebieden die als volgt kunnen omschreven worden : de Zuidelijke Noordzee en het Engels Kanaal, het Noordelijk gedeelte van de Noordzee, de Engelse Oostkust, het Bristol Kanaal en de Ierse Zee.

De totale visaanvoer in binnen- en buitenland is de jongste twee decennia in dalende lijn gegaan. Van 55.000 ton in de jaren zestig verminderde de Belgische visaanvoer tot ca 44.000 ton in 1981.

Rekening gehouden met het aantal ingezette vaartuigen en het aantal gepresteerde visdagen, is de produktiviteit van de vloot er de jongste jaren flink op vooruitgegaan.

De globale besomming gerealiseerd door Belgische vaartuigen is opgelopen van 613 miljoen frank in 1960 tot 2,1 miljard frank in 1981.

De klemtoon van de Belgische visserij ligt op de visserij van bodemvis, zo genoemd naar de werkwijze waarbij één of twee netten over de bodem van de zee schuren. Dit in tegenstelling tot de pelagische visserij, die op scholen vis jaagt (haring, sprout en makreel) die onder het zeeoppervlak aanwezig zijn. Een derde soort visserij is deze op schaal- en weekdieren, waarbij voor onze vissers garnaal en Noorse kreeftjes (langoestines) de voornaamste objecten zijn.

Gemiddeld 90 % van de totale Belgische vangsten en besommingen bestaat uit bodemvis, onder te verdelen in ronde vis en platvis. Bij de ronde vis primeert kabeljauw, naast wijting, schelvis, leng, rode zeebaars en koolvis, terwijl onder de platvis tong, tarbot, schol (pladijs) en rog de voornaamste variëteiten zijn.

De prijzenstructuur van de aanvoer is uiterst gedifferentieerd. Bij bodemvis halen tong en tarbot zeer hoge prijzen, dit tengevolge van de nogal eenzijdige toespitsing van de vraag op deze vissoorten. Na tong en tarbot behoren garnaal en Noorse kreeft tot de duurere visprodukten. Daarentegen ligt de gemiddelde prijs van de pelagische variëteiten (haring en aanverwanten) zeer laag.

Naar aanvoergewicht is Oostende nog steeds de belangrijkste aanvoerhaven (55 % tegenover 39 % voor Zeebrugge). Door de specialisatie van Zeebrugge op duurere variëteiten zoals tong, tarbot, garnaal en Noorse kreeft, heeft deze haven het leeuwenaandeel in de globale besomming : 56 % tegenover 39 % voor Oostende ; het aandeel van Nieuwpoort blijft eerder stationair.

De evolutie van de exploitatieresultaten neemt de jongste jaren onrustwekkende vormen aan. Tot in het begin van de zeventiger jaren konden deze resultaten nog als bevredigend worden bestempeld. Sedert het begin van de oliecrisis in 1973 zijn de kosten pijlsnel de hoogte ingegaan : de brandstofkosten alleen al zijn op tien jaar tijd verzesvoudigd en slorpen gemiddeld meer dan een derde van de besommingen op. Deze kostenstijgingen kunnen niet in de visprijzen worden doorgerekend ; het vrije spel van vraag en aanbod noopt de reders zich tevreden te stellen met de prijs die zij op de markt ontvangen. De geleidelijke stijging van het visprijzen-gemiddelde blijft ver ten achter bij de forse hausse van de onkosten zoals zij zich in de laatste jaren manifesteert.

De buitenlandse handel in vis en visprodukten

De eigen Belgische visaanvoer dekt slechts een gedeelte van de binnenlandse behoeften. De bevoorrading van de Belgische markt gebeurt dan ook in belangrijke mate via de invoer. De omvang van de visinvoer is geleidelijk gestegen van 60.000 ton in 1950 tot boven de 100.000 ton in de jongste tien jaar.

Anderzijds vindt een niet-onbelangrijk gedeelte van de eigen vangsten zijn weg naar buitenlandse afnemers en markten. Meer dan 20.000 ton vis worden jaarlijks uitgevoerd.

De invoer

In 1981 overschreed de invoer van vis en visserijprodukten voor het eerst de kaap van de 110.000 ton. Eveneens in dit jaar beliep de totale invoerwaarde voor het eerst meer dan 10 miljard frank.

De invoer bestaat voornamelijk uit verse en bevroren vis (40.000 ton, waarvan de helft vers en de helft diepgevroren), schaal- en weekdieren (eveneens 40.000 ton, waarvan 25.000 ton mosselen) en viskonserven (20.000 ton). De belangrijkste ingevoerde soorten zijn mosselen, kabeljauw, garnalen, haring, makreel, tonijn, zalm en sardines. Drie vierden van de totale invoer wordt door EG-lidstaten geleverd. De voornaamste leveranciers zijn Nederland, Denemarken, West-Duitsland en Frankrijk.

De uitvoer

Normaliter bedraagt de Belgische uitvoer van vis en visserijprodukten ca 20.000 ton. In 1981 werd een uitzonderlijk hoog uitvoercijfer bereikt, nl. 26.000 ton voor een groothandelswaarde van meer dan 2 miljard frank.

De uitvoer bestaat voor de drie vierden uit verse en bevroren vis. Een gedeelte daarvan is wederuitvoer. De belangrijkste uitgevoerde soorten zijn haring, kabeljauw, tong, schol, garnaal, koolvis en wijting. Meer dan 90 % van de uitvoer heeft andere EG-landen als bestemming, met als voornaamste afnemers Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en West-Duitsland.

Het Belgisch visverbruik

De som van de aanvoer plus de invoer min de uitvoer bepaalt de invoer van het binnenlands verbruik van vis en visserijprodukten. Hierbij wordt zowel bedoeld de afzet van de groot- en de kleinhandel als de levering van grondstoffen voor de eigen visverwerkende nijverheid. Uitgedrukt in aanvoergewicht bedraagt het binnenlands verbruik in België ongeveer 160.000 ton per jaar.

Op basis van deze hoeveelheid belooft het verbruik per hoofd jaarlijks meer dan 16 kg. Naar categorieën onderverdeeld bedraagt het verbruik per inwoner 8 kg verse en bevroren vis, 5 kg schaal- en weekdieren, en 3 kg conserven, bereidingen en bewerkte vis (gezouten, gepekeld, gedroogd en gerookte vis).

De vraag naar vis blijft in België uiterst stevig en kent de jongste jaren zelfs een licht stijgende tendens.

Het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij

Hun *fundamenteel wetenschappelijk onderzoek* over de zee wordt vanuit West-Vlaanderen gekoördineerd door de oprichting in 1970 van het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek - IZWO. Dit wetenschappelijk Instituut, opgericht onder impuls en met de medewerking van de Provinciale Overheid van West-Vlaanderen, bundelt alle fundamenteel onderzoek dat aan de Vlaamse universiteiten van Leuven, Gent, Brussel en Antwerpen, aan het Limburgs Universitair Centrum en aan de wetenschappelijke instellingen van de Staat wordt uitgevoerd. Daarnaast worden ook multidisciplinaire onderzoeksprogramma's in eigen beheer opgezet en gerealiseerd in samenwerking met het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek en het Instituut voor Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw, in de gespecialiseerde laboratoria aan de Spuikom te Oostende.

Het Instituut is eveneens ingeschakeld als opleidingscentrum in een postuniversitair specialisatieprogramma in de mariene biologie. Tenslotte neemt het IZWO ook het sekretariaat waar van de European Mariculture Society.

Het *toegepast wetenschappelijk onderzoek* in de zeevisserij spitst zich toe op de volgende objectieven: de kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de vangsten, de arbeidsrationalisatie aan boord van de vaartuigen en de valorisatie van de produktie.

Om deze oogmerken te koördineren en te realiseren werd in 1962 te Oostende het Rijksstation voor Zeevisserij opgericht, behorende tot het Ministerie van Landbouw en ressorterende onder het Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek Gent. Het Rijksstation voor Zeevisserij is belast met het biologisch en technisch onderzoek, met studies over de kwaliteit van vis en visserijprodukten en met onderzoek in de visverwerkende nijverheid. Het Station verricht wetenschappelijk onderzoek op drie domeinen, nl. de mariene biologie, de visserijtechniek en de technologie van de visserijprodukten.

Het biologisch zeevisserijonderzoek behelst de studie van de commerciële vis- en schaaldierenbestanden. Voornaamste doelstelling hierbij is het verwerven en het verdiepen van de kennis inzake het produktieproces, alsmede de wisselwerking tussen de visstand en de visserij, dit met het oog op een rationele en optimale exploitatie van de visstocks (visserijbeheer). Tevens worden de mogelijke gevolgen van de verontreiniging van de zee en de zandwinning op het mariene milieu bestudeerd.

Het technisch onderzoek heeft betrekking op het vistuig en de visserijtechniek, de netmaterialen, het gedragingspatroon van de vis in relatie tot de aangewende technieken, het vissersvaartuig, de arbeidsmethoden in de zeevisserij en de brandstofbesparende mogelijkheden, een en ander met het oog op een meer doelmatige, selectieve en economisch meer rendabele visserij.

Het technologisch onderzoek tenslotte omvat de studie van de kwaliteit van verse en diepbevoren visserijprodukten, alsmede de studie van de behandeling van de vis vanaf de vangst tot bij de verbruiker, en de studie van de industriële verwerking (drogen, roken, zouten, inblikken, diepvriezen) van de aangevoerde grondstof. Het technologisch onderzoek beoogt de verbetering van de kwaliteit van de Belgische zeeprodukten en hun valorisatie.

Het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende werkt mede aan de wetenschappelijke onderzoeksprogramma's

van verschillende internationale organisaties, zoals de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, de Internationale Organisatie voor Normalisatie, de Europese Economische Gemeenschap, de FAO en de internationale kommissies i.v.m. de Konventies ter voorkoming van de verontreiniging van de zee.

Pas verschenen :

E. OMEY

De Zeevisserij - Een structuuranalyse van de Belgische zeevisserij

256 blz.

Prijs : 475 fr.

Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland

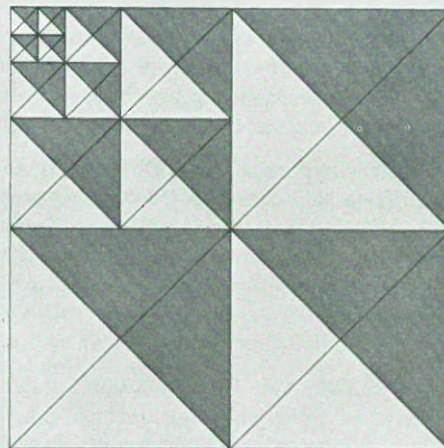
120 blz.

Prijs : 223 fr.

20

Facetten van West-Vlaanderen

Uitgegeven door
het Westvlaams
Economisch
Studebureau Brugge



Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland

de belgische zeemacht in dienst van de ekonomie

P. Van Damme,
Kapitein-ter-zee
Kommandant Kommando
Marineoperaties en -training

Sedert haar oprichting na de tweede wereldoorlog is de Zeemacht sterk in West-Vlaanderen verankerd en vervult er een niet te onderschatten rol in alle domeinen van de samenleving. Niet minder dan negentig percent van het Zeemacht-personeel wordt in West-Vlaanderen tewerkgesteld. Deze maritieme gemeenschap en zijn gezinnen hebben een grote invloed op het economisch, sociaal en cultureel leven van de streek en van de steden waar zij gevestigd zijn.

Opdrachten

Voor het land en voor de NAVO is de Zeemacht een onmisbare schakel in het defensieapparaat. België ligt immers aan de meest bevaren zee ter wereld en beschikt bovendien over zeer belangrijke havens : Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Zij zijn de navelstreng voor de bevoorrading van het land en van een groot deel van West-Europa.

Hun functie als aanvoerhavens is nog belangrijker in oorlogstijd. Indien de legers en de burgerbevolking aan een agressor weerstand kunnen bieden zullen zij nog slechts kunnen rekenen op aanvoer over zee van de omvangrijke levensnoodwendige militaire en burgerlijke behoeften. Voor de NAVO zijn onze havens dus ook van uiterst strategisch belang. Vandaar dat de voornaamste opdracht van de Zeemacht de bescherming van de scheepvaartroutes betreft.

In het kader van het Atlantisch Bondgenootschap betekent dit meer bepaald de deelname aan de verdediging van de koopvaardij in de Oost-Atlantische Oceaan, de Noordzee en het Kanaal, aan de mijnenbestrijding in het Kanaal en de Noordzee en aan de vrijwaring van de vrije toegang tot onze havens en tenslotte de zeevaartse verdediging van onze kust.

Zo was de eerste taak van de in 1946 pas opgerichte Zeemacht de 206 kontaktmijnen, 1.981 invloedsmijnen en de 1.035 Katymijnen vóór onze kust onschadelijk te maken. Deze ontmijningswerken hebben drie jaar in beslag genomen.

De opdrachten in vredetijd zijn een rechtstreeks gevolg van de oorlogsopdracht, namelijk in operationele gereedheid brengen en houden van de middelen en de steeds betere voorbereiding van de bemanningen op hun oorlogstaken.

In vredetijd levert de Zeemacht haar deel aan de permanente strijdkrachten van de NAVO, beter gekend onder de naam van Stanavforchan (Standing Naval Force Channel) en Stanavforlant (Standing Naval Force Atlantic). Dit is de Zeemacht-bijdrage in de NAVO. Het geeft ons de gelegenheid om in de meest gunstige omstandigheden de training van onze eenheden te verzekeren. Verder wordt er nog deelgenomen aan nationale, multinationale en bijzondere NAVO-oefeningen.

Omwille van haar specifieke activiteiten en de aard van haar middelen werd aan de Zeemacht evenwel ook een reeks secundaire opdrachten in vredetijd toegewezen :

Voor het Ministerie van Landbouw : controle van de visserij, hoofdzakelijk in de Belgische visserijzone. Jaarlijks worden 135 dagen visserijwacht uitgevoerd en worden een honderdtal visserij-schepen gecontroleerd.

Voor het Ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu : inzet van middelen voor de monitoring van de kwaliteit van de kustwateren en wetenschappelijke experimenten tot verfijning van het mathematisch model van de Noordzee en het Schelde-estuarium. Jaarlijks worden 250 zeedagen gepresteerd voor dit programma.

In hetzelfde kader wordt bijstand verleend en de behandeling gedaan van duikongevallen in het gespecialiseerd Centrum voor Hyperbare geneeskunde te Oostende. Dit Centrum is zowel voor militairen als voor burgers beschikbaar. Een team specialisten is steeds klaar om op verzoek onmiddellijk tussen te komen. In 1981 werden 14 dekompresie-ongevallen van sportduikers met gunstig verloop behandeld.

Voor het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Leefmilieu : bestrijding van de oliebezoedeling in onze kustwateren en op het Belgisch gedeelte van de Schelde. Twee schepen zijn permanent uitgerust voor onmiddellijke interventie, daarenboven kunnen alle mijnenbestrijdings-eenheden snel uitgerust worden met het nodige materieel. In 1981 werden 21 anti-pollutieopdrachten uitgevoerd, waarbij 3.600 liter detergent verbruikt werden.

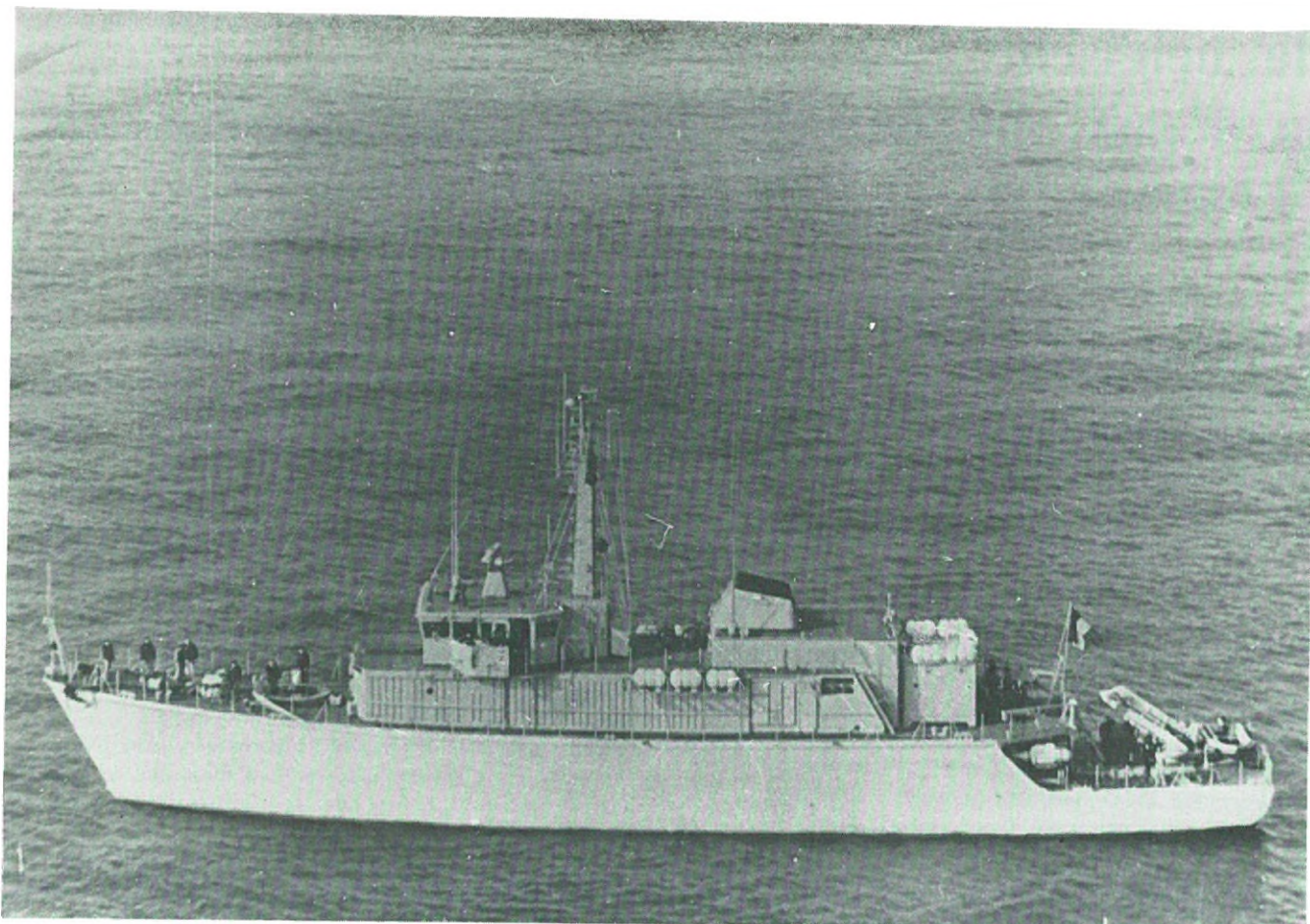
Voor het Ministerie van Verkeerswezen : bijdrage in de opleiding van de dekofficieren van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen door stages aan boord van Zeemacht-eenheden en melding van de opgemerkte lozing, dumping of verbranding in de kustwateren.

Voor het Ministerie van Justitie : bijstand op zee voor het beteugelen van smokkelpraktijken in de territoriale wateren door hulpverlening aan Rijkswacht, douane en zeevaartpolitie.

Voor het Ministerie van Openbare Werken : onderzoek van wrakken en hindernissen in de vaargeulen en de toegangswegen tot de Belgische wateren en havens. De toegangseul tot de haven van Zeebrugge wordt zo, onder andere, regelmatig onderzocht ter voorbereiding van de baggerwerken.

Bijstand voor andere krijgsmachten : polititionele opdrachten in de artillerie-schietsektor van de Luchtmacht-artillerieschool te Lombardsijde en deelname in de organisatie voor redding op zee in samenwerking met de Luchtmacht.

Ook wordt een gespecialiseerde opleiding in brandbestrijding verstrekt door het Kommando Industrie te Brugge aan schepelingen en personeel van de Regie voor Maritiem Transport (veerboten Oostende-Dover), Koopvaardij, Brandweer en Pool der Zeelieden.



Een Tripartite-mijnenjager



*Foto's Ministerie van Landsverdediging
De Marinebasis Zeebrugge*

Deze lijst van aan de Zeemacht toegewezen taken kan niet afgesloten worden zonder de bijdrage van de duikers-ontmijners van de Zeemacht in het bijzonder te vermelden. Hun hoofdoopdracht is het schadeloos maken en vernietigen van bommen, mijnen en andere achtergebleven explosieven uit de 1ste en 2de wereldoorlog. Ook bombrieven, bompakketten, bomauto's en de thans gebruikte mijnen en explosieven kunnen behandeld worden.

Jaarlijks worden niet minder dan 500 opdrachten door de duikers-ontmijners uitgevoerd in alle kustgemeenten en ook in de nationale wateren. Dit alles omvat de vernietiging en het onschadelijk maken van gemiddeld ongeveer 40 Ton springtuigen per jaar, waarbij jammer genoeg 7 ontmijners het leven hebben verloren. Dit ongeval gebeurde in 1969 te Oostduinkerke bij het ontploffen van een bom.

Struktuur en middelen

Voor het vervullen van deze opdrachten werden bij de oprichting in 1946 de aangepaste structuur en de nodige middelen ter beschikking gesteld. Ziehier in het kort hoe deze organisatie er thans uitziet.

Vooreerst zijn er een aantal walorganismen. Op de Generale Staf te Brussel is ook de Staf van de Zeemacht vertegenwoordigd. Hieraan zijn drie kommando's ondergeschikt die respectievelijk verantwoordelijk zijn voor de operaties, de opleiding van de manschappen en het beheer en de bevoorrading van het materieel.

Het Kommando Maritieme Operaties en Training (Comopnav), dat sedert januari 1982 te Zeebrugge gevestigd is, staat in voor de operaties en de training van alle varende eenheden, opdat deze hun taken in oorlogs- en in vreedetijd zouden kunnen uitvoeren.

Aan dit Kommando zijn ondergeschikt: de Marinebasis van Oostende (Navcomost) van waaruit de kustmijnenvegers en hulpschepen opereren, de Marinebasis van Zeebrugge (Navcomzeb) waar de fregatten, de Kommando- en logistieke steunschepen en de hoogzeemijnenvegers/mijnenjagers zijn gemeerd en de Marinebasis Antwerpen Kallo (Navcomant) van waaruit de ondiepwatermijnenvegers en de patrouilleboten opereren.

Deze marinebasissen zijn verantwoordelijk voor de administratie en de logistieke steun van de schepen die er gestationeerd zijn, voor de verdediging van hun basis en voor de veiligheid van de schepen in de haven.

Op hetzelfde niveau als de Navcom's is er nog het 'Flotilje 22' en het Smaldeel 'Squad 181'. Het eerste groepeert alle operationele mijnenbestrijdingsschepen rond een kommando- en logistiek steunship; het smaldeel 181 groepeert de vier fregatten.

Ook de groep Duikers-Ontmijners 'Navclearmin' is ondergeschikt aan het 'Kommando Maritieme Operaties'. Zij zorgen voor het opruimen van alle springtuigen die in zee of aan wal gevonden worden en eveneens voor de opleiding en training van alle duikers, niet alleen voor de Zeemacht maar tevens voor de andere strijdkrachten.

Het Logistieke Kommando (Comlognav) is verdeeld tussen Oostende en Zeebrugge. Het verzekert de logistieke steun aan het geheel van varende en waleenheden.

Een Kommando Opleiding te Brugge (Cominav) dat de basis- en professionele opleiding verschaft aan al het personeel van de Zeemacht met uitzondering van enkele gespecialiseerde opleidingen. Alle scholen zijn te Brugge

samengebracht met uitzondering van de Nautische School te Zeebrugge. Elk jaar ontvangen daar ongeveer 1.200 dienstplichtigen hun basis- en 150 beroepsmilitairen hun technische opleiding.

Een Zeemachtinstelling met een apart statuut is de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool. Zij verschaft opleiding en training in ieder aspect van de mijnenbestrijding aan officieren en bemanningen hoofdzakelijk van de Belgische en Nederlandse Marines. Regelmatige bezoeken van Duitse, Franse, Engelse, Nederlandse en Belgische mijnenbestrijdingseenheden aan het taktisch oefencentrum van deze school waarborgen een goede uitwisseling van de theorie en de praktijk.

Om in samenwerking met de geallieerde marines de bescherming van de verbindingswegen te verzekeren, beschikt de Zeemacht over vier moderne fregatten.

Wat de mijnenbestrijding betreft beschikt de Zeemacht over een dertigtal minder moderne schepen, daterend uit de jaren vijftig. Deze vloot omvat:

14 ondiepwatermijnenvegers, 4 kunstmijnenvegers, 2 kustmijnenjagers en 7 hoogzeemijnenvegers/jagers.

Hieraan worden twee Kommando- en Logistieke steunschepen (Zinnia en Godetia) met hun helikopters Alouette III toegevoegd. Tenslotte zijn er nog een tiental dienstvaartuigen, een oceanografisch onderzoeksschip, het opleidingsschip Zenobe Gramme, de sleepers, de lichters en een riviervloot van 6 riviersnelboten.

De toekomst

Laat ons, na dit overzicht van de opdrachten, de structuren en de middelen van de Zeemacht even een blik werpen op de investeringsprogramma's van de Zeemacht.

Hier valt de nadruk vooral op drie onderwerpen: het fregatprogramma, de Tripartite mijnenjager en de infrastructuur.

Het fregatprogramma

Het programma E71 fregatten was het eerste grote Belgische marinebouwprogramma dat nu meer dan 10 jaar oud is. In juli 1969 stelde het Ministerieel Komitee voor Sociale en Economische Koördinatie (MCSEC) 10 miljoen BF ter beschikking voor de studie en de ontwikkeling van een nieuwe klasse escorteschepen bestemd om de escorteopdrachten over te nemen van de vooroorlogse schepen van het type 'Algerine', waarvan het laatste in 1969 buiten dienst werd gesteld.

Er werd een origineel Belgisch type schip ontworpen, waarvan de bouw kon toevertrouwd worden aan onze scheepswerven. Dit heeft hen toegelaten nieuwe ervaringen te verwerven in de constructie van gesofistikeerde oorlogsschepen. Bovendien heeft de bouwopdracht de werkgelegenheid van 800 geschoolde arbeiders gewaarborgd gedurende meer dan vier jaar.

Sedert begin '80 zijn deze vier fregatten operationeel. Zij dienen nog te worden uitgerust met een nog aan te schaffen systeem voor verdediging tegen laagvliegende raketten, waarvan de noodzaak in het voorbije Falkland konflikt ten overvloede werd aangetoond en met een automatisch transmissiesysteem voor taktische gegevens.

De Tripartite-mijnenjagers

Het tweede en jongste marinebouwprogramma betreft de bouw van de 'Tripartite-Mijnenjager'.

In mei 1975 tekenden de Ministers van Landsverdediging van België, Nederland en Frankrijk een internationaal samenwerkingsakkoord betreffende de ontwikkeling, de bouw en de logistieke steun van een nieuw type mijnenjager.

Dit programma doet beroep op de inbreng en deelname van de scheepswerven en de industrieën uit de drie landen en moet leiden tot de bouw van veertig identieke schepen: 15 voor Frankrijk, 15 voor Nederland en 10 voor België.

Het bijzondere aan dit bouwprogramma is het feit dat ieder land zijn eigen schepen bouwt in zijn eigen scheepswerven, maar dat de produktie van de te installeren uitrustingen verdeeld wordt onder de drie partners. Zo levert Frankrijk o.a. de sonar, Nederland de hoofdvoortstuwung en België de secundaire voortstuwung.

Onze twee partners hebben reeds enkele jaren geleden de bouw van hun serie aangevat. In België werd het kontrakt voor de bouw van 10 Mijnenjagers met de Tijdelijke Vereniging Mercantile-Beliard in februari 1981 ondertekend. Deze bouwopdracht voorziet het lamineren van de rompen in Oostende in een nieuw te bouwen infrastructuur en de inbouw van de materiëlen en de afwerking op de bestaande scheepswerf van Rupelmonde.

De nieuwe werf is thans in opbouw langs het kanaal Oostende-Brugge ter hoogte van de zwaaihoek te Passendale. Dit omvat de bouw van een konstruktieloods voor de rompen, een konstruktieloods voor de dekken en schotten, een blok met magazijnen en werkplaatsen en een administratief gebouw.

De eerste Belgische Tripartite-mijnenjager zal in 1985 in dienst worden genomen. Met tussenpozen van zes maand zullen dan de overige volgen.

Dit kontrakt kaderde volledig in het herstrukturingsplan dat door het Ministerie van Economische Zaken werd opgezet ten behoeve van de scheepsbouwindustrie.

Hiermee werd de rekonversie mogelijk gemaakt van de Scheepswerven Beliard te Oostende in de vooruitstrevende technologie in konstruktie in glasvezelversterkt polyëster van schepen van 500 Ton. Deze bestelling waarborgt ongeveer 400 arbeidsplaatsen gedurende ten minste zeven jaar voor de twee betrokken havengebieden zonder rekening te houden met de vooruitzichten op nieuwe afzetmogelijkheden en de verlenging van het programma ingevolge nieuwe buitenlandse bestellingen. Voor West-Vlaanderen vertegenwoordigt het lamineren van tien scheepsrompen over een periode van zeven jaar een totaal van 1.800.000 arbeidsuren.

De infrastructuur te Zeebrugge

Een ander belangrijk investeringsprogramma is de bouw van de infrastructuur te Zeebrugge.

In Zeebrugge is sedert 1969 een nieuwe marinebasis in opbouw. In deze nieuwe basis wil de Zeemacht op lange termijn gedeeltelijk haar basissen van Oostende en Antwerpen centraliseren. Ook wil zij er een deel van de logistieke steun en de bevoorrading van de vloot in onderbrengen.

De inplanting van een marinebasis te Zeebrugge wordt in de eerste plaats gerechtvaardigd op grond van operationele overwegingen zoals de rechtstreekse toegang tot de zee die voor onze vlooteenheden 24 uur op 24 verzekerd dient te zijn en de onmiddellijke nabijheid van het werkterrein van onze mijnenbestrijdingseenheden namelijk de aanlooproutes der vier belangrijkste havens: Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Maar ook om redenen van beheerstechnische en financiële aard was de inplanting te Zeebrugge interessant omdat de ligging, de waterdiepte en de beschikbare oppervlakte toelaten de middelen van de Zeemacht in de nieuwe marinebasis te concentreren, wat schaalvoordelen en besparingen op de functioneringskosten oplevert.

Bovendien kadert de inplanting van het marinecomplex perfekt in de havenzone van Zeebrugge. Alle uitbaters der haveninstallaties onderhouden uitstekende relaties met de Zeemacht. Zij zijn zich bewust van de vitale rol die de Zeemacht in krisistijd zou spelen bij de vrijwaring van de toegangseulessen tot Zeebrugge. Naast de betekenis van haar oorlogstaak draagt de Zeemacht in niet-geringe mate bij tot de ontwikkeling van deze haven. Zoals reeds eerder aangehaald voert zij immers onderzoek uit naar wrakken en hindernissen in de vaargeulen en zorgt zij voor de vernietiging ervan. Bij het neutraliseren van allerhande explosieven die bij baggerwerken worden ontdekt treden de marineduikers op zeer efficiënte wijze op, waardoor de werkonderbrekingen tot een minimum worden beperkt. Voorts worden marinesleepboten, die zijn uitgerust met krachtige brandbestrijdingsmiddelen, ter beschikking gehouden van de havenautoriteiten om te worden ingezet bij brand of pollutie. En tenslotte moet er nog op gewezen worden dat in geval van een ramp een zeer goed uitgeruste infirmerie in de marinebasis ter beschikking staat. Bovendien kunnen in dergelijke omstandigheden ook onmiddellijk een aantal ambulantiëwagens en helikopters voor evacuatie van slachtoffers worden ter beschikking gesteld.

Op een terrein met een totale oppervlakte van 32 hectaren, grotendeels op de zee teruggewonnen, werd de ontwikkeling van de nieuwe marinebasis aangevat in 1969.

Momenteel zijn reeds een aantal administratieve gebouwen: keuken, infirmerie, logementsgebouwen, opslagruimten en herstellloodsen in volle bedrijf, terwijl andere nog worden afgewerkt. Het tijdok van 420 m op 150 m en met een diepte van 7,5 m is sinds meerdere jaren in gebruik en werd voorzien van een hellend kaai-vlak dat de selle en gelijktijdige behandeling van 6 ro-ro-schepen toelaat. Dit is van bijzondere betekenis bij de aanvoer en de doorstroming van Britse en Amerikaanse NAVO-versterkingen bestemd voor het Centraal Europees Teater en dat vanuit Zeebrugge uitstekend langs spoor- en snelwegenverbindingen kan bereikt worden.

Het is vermeldenswaard dat de Zeemacht, bewust van de ecologische problemen, midden een industriegebied, op haar nieuwe basis een eigen waterzuiveringsstation heeft gebouwd.

In de tweede fase wordt voorzien in de bouw van een tweede tijdok voor de mijnenbestrijdingsschepen en een scheepslift met een capaciteit tot 1.000 T en de daarbij behorende werkplaatsen voor herstellingen.

De totnuotoe gedane investeringen voor de bouw van de Marinebasis van Zeebrugge bedragen 1 miljard 500 miljoen fr. hoofdzakelijk aanbesteed aan bouwondernemingen uit West-Vlaanderen.

De voltooiing van de infrastructuur te Zeebrugge is voorzien in het decennium 90.

Ekonomische aspecten

Thans zijn er 1.700 militairen werkzaam in het kompleks van de nieuwe Marinebasis. De geleidelijke inplanting van de Zeemacht in Zeebrugge schept ook sociale problemen voor het personeel hoofdzakelijk in het Oostendse gevestigd, en waarvan nu de werkplaats Zeebrugge wordt. Inderdaad zijn de woongelegenheden in Zeebrugge zeer beperkt, terwijl ook de pendelfaciliteiten inzake openbaar vervoer niet volledig volstaan.

De economische weerslag van de activiteiten en bestedingen van de Zeemacht voor het realiseren van de hierboven vermelde opdrachten is in te delen in drie duidelijk afgebakende domeinen, namelijk: de personeels-uitgaven, de gewone werkingsprogramma's en de investeringsuitgaven.

De personeelskosten van de Zeemacht belopen ongeveer de helft van haar totale begroting. Ongeveer 4.500 mensen worden er permanent tewerkgesteld. Regionaal gezien is de verdeling van het beroepspersoneel ongeveer als volgt: 1.400 in Oostende, 1.700 in Zeebrugge, 880 in Brugge, 300 in Antwerpen en 200 in Brussel. Hieraan moeten nog toegevoegd worden een 200-tal burgerwerknemers die onder een bijzonder statuut werden aangeworven, waarvan slechts een vijftiental in Antwerpen/Kallo en de rest in Oostende en Zeebrugge. Dit betekent dat bijna 90 % van het personeelsbestand in West-Vlaanderen wordt tewerkgesteld, woont, leeft, kortom deelneemt aan het economisch leven van de regio.

De jaarlijks uitgekeerde lonen, wedden en toelagen aan het personeel ten belope van ongeveer 2,5 miljard fr. (1981) geven aanleiding tot een substantiële bijdrage tot het economisch leven.

Het verwijt dat de Zeemacht of, in het algemeen, de Krijgsmacht arbeidskrachten onttrekt aan de direct-productieve sectoren van de economie is maar een halve waarheid, omdat de tegenprestatie bestaat uit een weliswaar onmeetbare, maar toch reële beveiligingsverzekering.

Verder draagt de Zeemacht in aanzienlijke mate bij tot het verhogen van het intellectueel potentieel. Om dit te illustreren kan worden volstaan met het vermelden van de algemene vorming die in de Groepering Opleiding wordt verstrekt aan de jonge beroepsmilitairen op het niveau A3 en A2 en de veelvuldige gespecialiseerde opleidingen en permanente vorming nodig opdat het personeel de zeer snelle evolutie in de vrede-technologie zou blijven beheersen.

Voor wat betreft de gewone werkingsprogramma's: onderhoudsherstellingen, vaarprogramma's visserijwacht, ontmijningsdienst, vorming van personeel, enz... die 20 % (een miljard fr.) van de totale jaarlijkse Zeemacht-bestedingen uitmaken, vloeit ongetwijfeld een groot gedeelte terug naar de burgersektor van de streek.

Hetzelfde geldt voor de z.n. 'grote programma's': hoofdzakelijk het scheepsbouwprogramma mijnenjagers en de infrastructuurwerken te Zeebrugge.

Deze investeringen zijn weliswaar gespreid over verscheidene jaren. Toch slopen zij jaarlijks 30 % (tot 1,5 miljard fr.) van het budget van de Zeemacht op, waarvan de globaliteit terug naar de nationale economie

vloeit. Uit welk oogpunt wij het ook bekijken, steeds weer stellen wij klaarblijkelijke invloeden vast van de Zeemacht-uitgaven op de Westvlaamse economie.

Ondanks het feit dat de Zeemachtuitgaven slechts 5 % van de defensiebegroting uitmaken, hebben wij gezien dat de Zeemacht in haar bedrijvigheid gekenmerkt wordt door een grote variëteit van opdrachten die van groot belang zijn voor de gemeenschap en waarvan de uitvoering gekenmerkt wordt door een grote drang naar kwaliteit en rendement.

Eens te meer is de gegrondheid van de wapenleuze van de Zeemacht 'Non multa sed multum' bewezen.

HERAS



AFSLUITINGEN

voor sportvelden, die regen-, zon-, hitte- en vorstbestendig zijn.

Vrij van alle onderhoud.
Standaardhoogten : 1 m, 1,50 m, 2 m en 2,50 m.

NV HERAS HEKWERK SA

Jacobsveldweg 14 2220 Wommelgem
Telefoon (031) 53.90.80

Telefoon 03 / 353.90.80

BRUSSELLE UIT NIEUWPOORT LEVERT MASTODONT ANKER/SLEEPLIER

Op 24 juli jongstleden heeft de firma Brusselle Marine Industries een meer dan gewone grote en zware lier aan de Nieuwpoortse kaai ingescheept.

De betrokken ankerbehandelings/sleeplier woog 110 ton ; een gevaarte van 10 m lang, 6 m breed en 4 m hoog, wat voor dit gespecialiseerd bedrijf toch ook een zeldzame realisatie is. Het geheel werd op een rollend platform met 60 wielen geplaatst en naar de Nieuwpoortse kade gebracht. Vanaf de versterkte kade werd de lier door een speciale 500-ton hefkraan aan boord gezet van de m/s *Transitorius*. De lier is bestemd voor een 16.000 pk-sleper die te Delfzijl in Nederland wordt gebouwd voor de Antwerpse Unie van Redding- en Sleepdienst. De '*President Hubert*' zal gebruikt worden voor het slepen en verankeren van booreilanden.

Momenteel wordt een analoge lier gebouwd voor een Kanadese rederij, die zich ook inlaat met offshore-opdrachten. Deze lier wordt gebouwd voor een scheepswerf in Marystown (Newfoundland).

Van visserij naar offshore

Deze offshore-activiteiten van Brusselle Marine Industries betekenen niet alleen een kwalitatieve bevestiging voor de firma, zij zijn ook de nieuwere oriëntatie, nadat de traditionele activiteiten inzake lieren voor de visserij steeds afnamen, dit uiteraard door de achteruitgang van de internationale visserij zelf.

Brusselle startte inderdaad in de visserij met een gamma van dekwerktuigen, zijnde lieren voor netten en voor ankers en stuurinrichtingen. Deze laatste werden eerst uitgerust met kettingoverbrengingen, om later, tussen 1950 en 1955, hydraulisch te worden bediend.

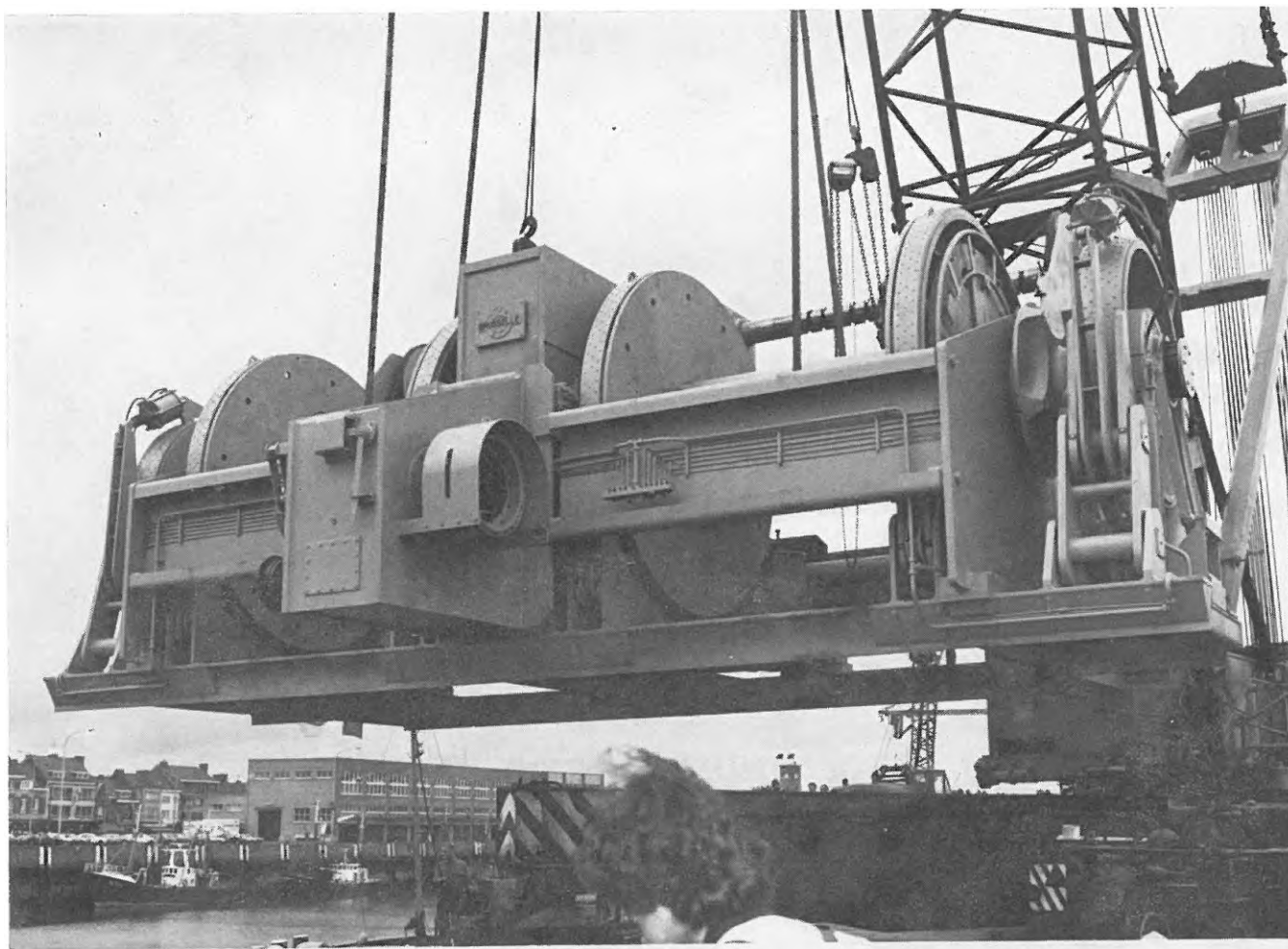
Ondertussen werden er niet alleen uitrustingen geleverd voor vissersscheepswerven, maar werden ook tal van grotere handelsvaartuigen zoals cargoschepen, car-ferries, passagiersschepen, containervaartuigen tot en met petroleumtankers van Brusselle-uitrustingen voorzien.

Om zich te meten met de buitenlandse concurrentie heeft Brusselle zich een techniek van hydraulische aandrijvingen eigen gemaakt met kleinere motoren en pompen, onder hoge druk, die dus een hoger toerental moeten doorstaan.

In dit geheel zijn ook reductiekasten met grote tandwielen, tot 3 meter doormeter, een specialiteit van het bedrijf geworden. Het door deze en andere specialiteiten benodigde machinepark is zo uitgebreid dat er zelfs geregeld voor andere bedrijven in toelevering wordt gewerkt. Tevens diende de verharde bedrijfsoppervlakte vergroot : de bestaande gebouwen (100 op 90 m) werden te klein en er werd een — later te overbouwen — bedrijfsvloer bijgelegd van 52 op 84 meter.

Een exportbeleid

Gemiddeld 75 % van de eindprodukten zijn voor de uitvoer bestemd. De belangrijkste visserij- en offshore landen waarheen Brusselle uitvoert zijn Canada, IJsland,



Zuid-Afrika, Spanje, Portugal, Frankrijk, Nederland, Duitsland, Argentinië, Brazilië, Singapore.

Dit exportpakket is in de laatste jaren uitgebouwd en dit met de eerder beperkte middelen van een KMO. Het vond zijn oorsprong in de wijziging in de internationale visserij en in de moeilijkheden in de Belgische scheepsbouw, maar daaruit volgde een intense prospectie-activiteit in het buitenland.

Uit deze inspanning resulteerde, naast een grotere buitenlandse afzet, ook een investering in zwaardere machines voor het offshore-werk (35 % van de activiteit) en van diverse groter-wordende pakketten (ankerlieren, kaapstanden, laadlieren en automatische meerlieren) voor de handelsschepen (50 - 55 % van de activiteit); dit alles in overeenstemming met een grote diversiteit van plaatselijke normen, van plaatselijke havenreglementeringen en van klassifikatieburelen.

VERHURINGEN EN VERKOPEN AAN DE KUST

De immobielkamer der Belgische Kust telde in 1980 een aangroei van ongeveer 5 % van het aantal *verhuringen*; in 1981 steeg deze aangroei opnieuw, om ongeveer 8 % te bereiken in 1982. Dit was in hoofdzaak een gevolg van de sterk-verhoogde vraag naar vakantie-woningen tijdens het hoogseizoen.

De Kamer wijt deze vernieuwde belangstelling voor vakanties in eigen land o.m. aan de discipline inzake huurprijzen (de prijsstijgingen lagen vorig seizoen gemiddeld beneden 5 %) en de poging om tot een hogere bezettingsgraad te komen, aan de gematigde prijzevolutie in de Horeca-sektor, aan de spektakulaire prijsstijgingen in het buitenland, aan de devaluatie van de Belgische frank, die vooral meer Duitsers naar onze kust deed komen, en aan het mooie weer van juli 1982.

De economische crisis stimuleerde heel wat eigenaars om terug hun vakantiewoning voor verhuur beschikbaar te stellen. Ongeveer 20 % van de kopers van nieuwbouw-appartementen stelden hun eigendom ook te huur, tegenover gemiddeld slechts 10 % vorige jaren. Dit bracht meteen een kwalitatieve verbetering van het aanbod met zich.

Op de *verkoopmarkt* stegen de verkoopcijfers terug, na de ineenstorting van de markt in 1979 en het overaanbod dat in 1980 nog 4.600 nieuwe appartementen aan de kust bedroeg. De prijzen zelf zijn niet gestegen, maar de vernieuwde belangstelling voor de kust bracht een hogere omzet met zich.

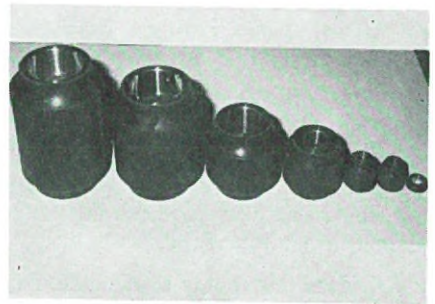
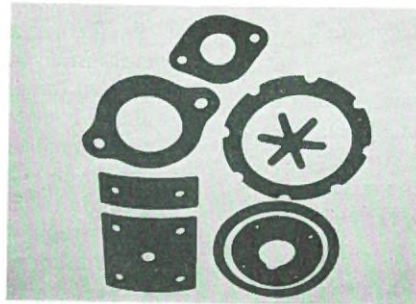
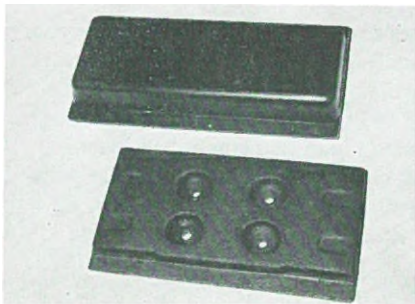
Tevens werden opnieuw enkele werven voor eerste-rangsligging geopend; de voorkeur gaat daarbij voorzichtigheidshalve naar kleinere gebouwen. Buitenlandse kopers bieden zich ook geregeld aan, vooral Duitsers. Nederlanders kopen in mindere mate en de Fransen wordt het kopen in het buitenland door hun overheid bemoeilijkt.

Sinds 1919

DE KORTRIJKSE VERZEKERING N.V.

Dynamische Verzekeringsmaatschappij van eigen bodem :

STREEKGEBONDEN en PRIJSGUNSTIG !



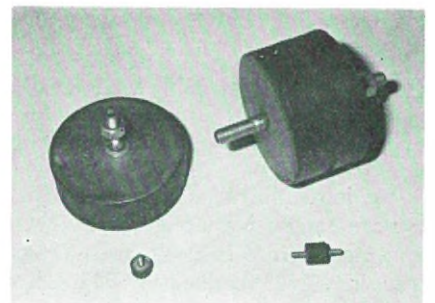
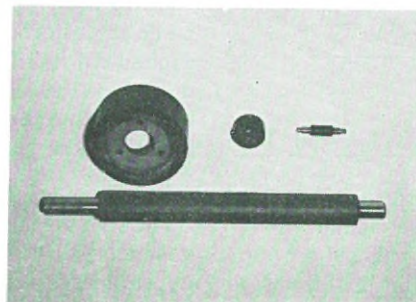
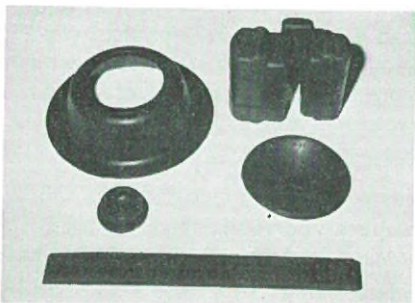
TENAX

NV

WIJ VERVAARDIGEN O.A. : SPECIALE VORMSTUKKEN VOOR
DE NIJVERHEID — RUBBER- en METAALVERBINDINGEN —
DICHTINGEN — STROKEN — RUBBERBLADEN

14, Meiboomstraat, 8830 HOOGLEDE

(051) 20 26 57



DE TRANSPORTZONE ZEEBRUGGE NV GAAT VAN START

Op vrijdag 13 augustus jongstleden werd de Transportzone Zeebrugge nv opgericht. De vennootschap heeft tot doel de transportzone te Zeebrugge tot ontwikkeling te brengen en beschikt daartoe over 50 miljoen fr. eigen middelen. De aandeelhouders zijn : L.L. & N. De Meyer nv uit Gent, Gebouwen en Bruggen nv met regionale zetel te Lissewege, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor West-Vlaanderen en de Nationale Investeringsmaatschappij

In de beheerraad van de nieuwe vennootschap zullen zetelen, benevens de vertegenwoordigers van de aandeelhouders, een vertegenwoordiger van de Stad Brugge en een van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen.

De in Zeebrugge uit te bouwen transportzone kan omschreven worden als een polyvalente opslag- en overslagzone, die zeer nauw in relatie moet staan met de havenactiviteiten en die bepaalde facetten van het transportgebeuren bundelt, met name :

1. Het opvoeren van de rationele en efficiënte behandeling der goederen in de haven door de voorhaven gedeeltelijk te zuiveren van transportfuncties die niet rechtstreeks watergebonden zijn.
2. De creatie van een ontmoetingsplaats tussen vraag en aanbod in de transportsector.
3. Dienstig zijn als onthaal- en verzorgingscentrum voor het personeel en voertuigen.
4. De bundeling van talrijke havengebonden administratieve activiteiten.
5. Het bieden van ruimte aan transport- en havengebonden bedrijven, die hier een inplanting kunnen verwezenlijken en daardoor geen schaarse en dure watergebonden gronden onnodig in beslag nemen.

In functie van de vooropgezette doelstellingen en van meerdere fysieke vereisten zoals nabijheid van de voorhaven, toegankelijkheid langs weg en spoor, enz...) werd een inplantingsplaats gezocht en gevonden ten westen

van de Baron de Maerelaan, begrensd in het noorden door de Isabellavaart en in het zuiden en het westen door de Geitenstraat en de Uitkerkestraat.

De betrokken gronden beslaan nagenoeg 60 ha. Via tussenkomst van de stad Brugge, de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen en de toenmalige Westvlaamse Economische Raad werd de bestemming ervan als transportzone in het Gewestplan Brugge-Oostkust vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 7 april 1977.

Het is de bedoeling dat de Transportzone Zeebrugge nv onmiddellijk een eerste fase van ongeveer 14 ha tot ontwikkeling brengt. Hiertoe werd met de onverdeeldheid de Maleingreau een overeenkomst over de verkoop van de grond gesloten zodat de WIER tot de verwerving en de uitrusting van de grond kan overgaan.

De Transportzone Zeebrugge nv zal op de transportzone onder meer volgende faciliteiten tot stand brengen : een onthaalcentrum voor vrachtwagenchauffeurs, een technisch servicecentrum voor voertuigen, een administratief vervoercentrum met een kantoorcomplex voor de douane en de havengebruikers, parkeerruimten en opslagruimten in open lucht, overdekte bedrijfs- en opslagruimten en andere haven en/of transportgebonden activiteiten.

De administratieve zetel van de Transportzone Zeebrugge nv is gevestigd in Lissewege, Walram Rombautstraat 6 (tel. 050/54.54.29).

GROEP-GMIC IN NIEUWE LOKALEN

Op 20 september 1982 nam BMIC-Scheepvaart-, Nijverheids- en Handelswacht nv te Zeebrugge bezit van haar nieuwe lokalen te Zeebrugge.

De nieuwe kantoorgebouwen vroegen een investering van 16 mln fr. en zij beslaan 348 m², op twee verdiepingen. Naast 22 plaatsen omvat de nieuwbouw een kofferzaal voor professionele goederen (dataprocessing-waarden en andere) in verband met de havenbeweging, benevens voor privé-bewaargeving. Er is tevens een nieuwe parking voor de eigen bedrijfswagens.



De groep GMIC heeft te Zeebrugge haar administratieve zetel voor West-Vlaanderen en voor de arrondissementen Doornik en Moeskroen.

De groep GMIC bestaat uit vier afzonderlijke verenigingen: Scheepvaart-, Nijverheids- en Handelswacht nv (sinds 1907) die ongeveer 85 % van de totale activiteiten van de groep uitmaakt, zijnde de bewakings- en beveiligings-opdrachten; Shipping & Signalling Services nv (1961), die zich inlaat met het signaleren van de bewegingen, de aankomst en de afvaart van de schepen tussen Vlissingen en Antwerpen en op zee vóór Zeebrugge; Safety and Security nv (vroeger Waak & Sluit) (1907) en Dekker's Controlled Harbour Surveillance L + D (1926), beiden reeds oudere bewakingsfirma's die onlangs bij de groep aansloten.

De groep GMIC is dus een portefeuillemaatschappij met vier exploitatiemaatschappijen. In West-Vlaanderen zijn er een 240-tal personen tewerkgesteld, dit tegenover een tewerkstelling van 1.800 personen voor gans België (Vlissingen in Nederland inbegrepen).

Dispensarium

De firma GMIC heeft bij haar nieuwe gebouwen een terrein afgestaan en een prefabgebouw gebouwd en uitgerust ten behoeve van het — voor Zeebrugge — nieuwe havendispensarium Zeebrugge. Dit preventorium is er gekomen op suggestie van APZI. Het ontstond in samenwerking met BI — Belgische Industrieverzekeringsmaatschappij uit Luik. BI staat ter plaatse in voor een verpleegster en eventueel dokter. Benevens voor het parkeerterrein en de ambulantiwagen, staat GMIC in voor de exploitatie van het geheel, inbegrepen de ambulantiwagenvoerder en de permanente telefoon. Het dispensarium is ook onlangs in gebruik genomen.

SPILLIER TRUCK CENTER BOUWT

Te Torhout startten op de Noorderlaan van het industrieterrein de grondwerken voor het nieuwe Spillier Truck Center pvba; eind oktober wordt de eigenlijke bouw aangevat van het nieuw geheel, dat rond 1 maart 1983

operationeel dient te zijn en dat rond 1 mei volledig afgewerkt zal zijn.

Het Spillier Truck Center zal vooreerst een show-room omvatten van 1.500 m², waarin alle nieuwste modellen van MAN- en VW-vrachtwagens en autobussen van 2,8 tot 40 ton tentoongesteld zullen worden. Spillier pvba is immers exclusief concessionaris voor West-Vlaanderen (verkoop en onderhoud) voor deze zware wagens.

Ernaast en erboven komen de magazijnen en de burelen. Deze beslaan, op drie niveau's, 2.700 m² vloeroppervlakte.

Aansluitend op de magazijnen komt de werkplaats, met in totaal 11 inrijpoorten. Belangrijk daarbij en nieuw is, dat één derde van de werkposten opengesteld worden voor Doe-het-zelf-vrachtwagenbestuurders. Deze krijgen, tegen betaling, een basis-set ter beschikking, maar kunnen, waar nodig, steeds beroep doen op bestaand zwaarder materieel en op mecaniciens van het bedrijf.

Het gehele Centrum beslaat een terrein van 14.000 m², waarvan 6.500 m² overbouwd; het zal 24 uur op 24 uur — en dit gedurende het ganse jaar — ter beschikking staan van de klanten uit West-Vlaanderen en zelfs Noord-Frankrijk. Het geheel start met 15 tewerkgestelden, aantal dat later aangevuld kan worden; tevens zijn er 3 verkopers aan het Centrum verbonden.

Spillier Truck Center pvba is de nieuwste eenheid van het trio, waarbij Spillier Daf-Trucks de oorspronkelijke firma is en waar ook Spillier Renting deel van uitmaakt.

Spillier Daf-Trucks blijft als klassieke garage fungeren op de oude vestigingsplaats (Vredelaan), waar zij over 5.500 m² overbouwde burelen en garageruimte beschikt.

Spillier Renting, nu gevestigd op de Vredelaan, zal later naar de Noorderlaan worden overgebracht. Deze firma verhuurt voor een beperkte periode bestelwagens, vrachtwagens en opleggers voor klanten die momenteel in moeilijkheden verkeren.

De drie vennootschappen, met een kapitaal van 100 mln fr., haalden in 1981 een omzet van 350 mln fr.; voor 1982 wordt dit geraamd op 500 mln fr. Momenteel lopen er 1.600 voertuigen die door Spillier verkocht en onderhouden worden; daarvan lopen er ongeveer 400 internationaal. Het Spillier Truck Center investeert 65 mln fr. in de nieuwe akkomodatie.



C.V. WEST-VLAAMSCHE ELEKTRICITEITSMACHTSCHAAPPIJ

Vereniging van gemeenten goedgekeurd
bij Koninklijk Besluit van 22 juli 1924

Maatschappelijke zetel :
STADHUIS - 8100 TORHOUT

Bestuurszetel :
Hoogstraat 41 - 8000 BRUGGE

Telefoon (050) 33 79 51

Rekg. 000-0121596-55

B.T.W. 405.157.122

De intercommunale in West-Vlaanderen ten dienste van de bevolking, ook op meest landelijke gebieden en dit met :

- ELEKTRICITEIT
- AARDGAS
- KABELTELEVISIE
- VERBRUIKERSVERENIGING vzw

TOWNSEND BREIDT ONTSCHEPINGSVLOER UIT

Aansluitend bij de opspuitingswerken tussen de Westermuur en de vroegere môle te Zeebrugge, worden 25.000 m² nieuwe parkingterreinen klaargemaakt voor Townsend Thoresen. De totale bedrijfsoppervlakte zal dan 3,5 ha bedragen. Zij vormt één geheel rond de sinds enkele jaren vernieuwde en uitgebreide terminal-gebouwen en de laadbruggen. Townsend is sinds 16 jaar (16 maart 1966) te Zeebrugge aanwezig. Haar vaste lijnen vanuit Zeebrugge varen naar Felixstowe (3 afvaarten per dag voor passagiers en vracht) en Dover (10 à 12 afvaarten per dag, waarvan de helft voor passagiers en vracht en de andere helft uitsluitend voor vracht). Gedurende het seizoen lopen deze afvaarten soms tot 15 op. Op 10 jaar tijd verdubbelde het normale aantal afvaarten.

Op de lijnen Zeebrugge-Dover en Zeebrugge-Felixstowe varen de Free Enterprise VI (4981,29 Gross registered tonnage), VII (4981,29 GRT) en VIII (5169,5 GRT), de European Trader en de European Clearway (beiden 3334,64 GRT), de European Enterprise (3367,21 GRT), de Viking Voyager en de Viking Viscount (beiden 6386,85 GRT).

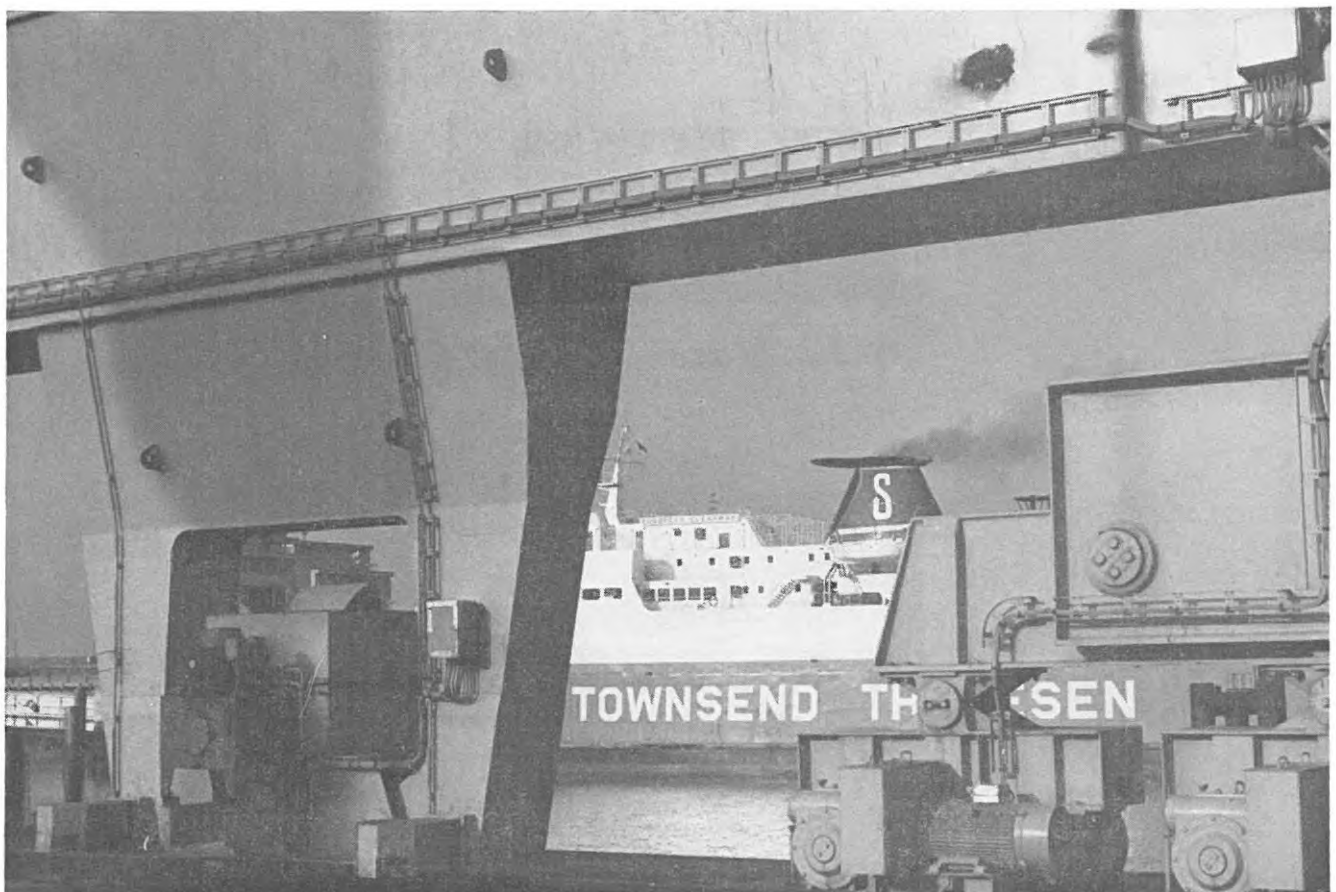
In dit geheel zijn de European-schepen typische vrachtschepen, met elk 900 meter trailerkapaciteit en, in bijkomende orde, toch nog plaats voor 132 passagiers. De andere schepen kunnen allen ongeveer 1.200 passagiers vervoeren plus 60 personenwagens in de Free Enterprise-reeks of 275 personenwagens in de Viking-reeks. Daarnaast kunnen zij 340 meter trailers overbrengen. Alle schepen werden tussen 1972 en 1978 gebouwd.

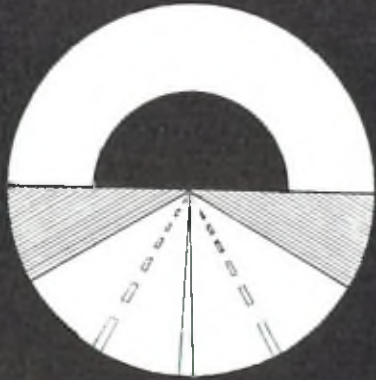
De firma stelt te Zeebrugge ongeveer 200 personen tewerk. Zij beschikt over 2 aanlegbruggen en over 2 supplementaire aanlegposten. In de uitbreidingswerken zijn twee nieuwe aanlegbruggen voorzien, waaronder één op dubbel niveau. Dit zou toelaten de nieuwste eenheden, die momenteel op Calais varen, regelmatig en in volle rendement te Zeebrugge te ontvangen.

Dit is temeer wenselijk, daar de schepen op Dover momenteel een hoge bezettingsgraad hebben, die weliswaar nog niet de 95 %-bezetting op Felixstowe benadert.

Een regelmatige klant van Townsend is de Deense vereniging Samson Transport, die zopas haar 50^e verjaardag heeft gevierd. Samson Transport is een van de belangrijkste Deense transport- en scheepsexpediteurs. Zij voert 'english bacon' uit per kamion van Herning in Jutland, over Zeebrugge, naar Groot-Brittannië. Ook met Volvo vernieuwde Townsend zijn kontrakt voor het overbrengen van rijdende personenwagens uit Gent en uit Born (Nederland), terwijl Daichatsu Japanse wagens (jeepmodel) vanuit Antwerpen over Zeebrugge naar Groot-Brittannië, verscheept. De laatste jaren is er tevens een aangroei van klanten uit West-Duitsland, terwijl er ook kan gerekend worden op trouwe klanten uit het eigen gewest, zoals Sperry New-Holland (Zedelgem) en de vervoerders van aardappelen. Deze aardappelen komen te Zeebrugge in vrac toe, om de haven als zakgoed te verlaten. Als verdere specialisatie vervoert Townsend op zijn vrachtschepen veel droge chemicaliën onder vorm van Tank-tainertrafiek.

Bij de vraagstukken waarmee de firma zich te Zeebrugge geconfronteerd voelt, is er de toekomstige inplanting van het reizigersstation Zeebrugge. Op enkele werkvergaderingen met officiële- en privédiensten kwam nu reeds een bepaalde voorkeur tot uiting voor een vestiging op het einde van de Baron De Maerclaan, waar zich nu het





**industriepark sappenleen
POPERINGE
opent
nieuwe perspectieven
voor
U**

INFO STADSBESTUUR POPERINGE
tel. 057/33.40.81
W.I.E.R. - BRUGGE
tel. 050/35.81.28



**drukkerij
vansevenant
nv**

*goede afspraken
qua levering
prijs en
afwerking.*

folders, pancarten, affiches,
brochures, tijdschriften, boeken,
etiketten, verpakkingen,
zelfklevers, handelsdrukwerken,
foto's, ontwerpen,
tekeningen, advertenties.
specialiteit :
vierkleurendrukwerk in offset

prof. dewulfstraat 68
8970 poperinge
tel. 057/33.34.87 - 33.47.87

BBL

Bank Brussel Lambert

Zetels te

BRUGGE
Markt, 18

KORTRIJK
Grote Markt, 50

OOSTENDE
Wapenplein, 3

rondpunt bevindt. Deze ligging zou een zeer goede aansluiting geven van de trein en de kusttram (liefst langs een station op twee niveau's) en zou zeer goed schikken voor de strandwijk, de reizigers van Townsend en van de latere vestiging van NSF en ook voor de gemeentenaren zelf, voor de gebruikers van de jacht- en de vissershaven en voor de militairen van de basis. Voor deze laatste drie groepen is een goede uurregeling tussen tram en trein daarbij duidelijk primordiaal.

TWEEDE JOB-INFOBEURS TE BRUGGE

Op 11 september werd te Brugge de tweede Job-Infoeurs georganiseerd door het Subregionaal Tewerkstellingscomitee van Brugge-Oostende en door het Kollege van Burgemeester en Schepenen van de stad Brugge.

Er werd opnieuw betracht zowel plaatsaanbiedingen te realiseren als een ruime informatie te verstrekken over diverse aspecten van de arbeidsmarkt en de vormen van gespecialiseerde opleiding.

Er werden 5.000 deelnemers genoteerd, die door 50 bedrijven werden aangesproken; er was een aanbod van een 600-tal jobs.

De heer J. Theys, voorzitter STK Brugge-Oostende en adjunct-direkteur-generaal GOM - West-Vlaanderen wees er op de openingszitting op, hoe het werkloosheidsfenomeen zeer sterk demografisch bepaald is, wat voor de nabije toekomst wel iets gunstiger perspectieven biedt. Wel zal in de eerstvolgende jaren het aantal mannelijke werkzoekenden sterker toenemen dan het aantal vrouwelijke werkzoekenden. Ook zal de groei van de werkgelegenheid in de handels- en dienstensektor in de toekomst het niveau van de jaren 1974-80 niet meer halen. Een derde industriële revolutie is ook voor Vlaanderen zeer gewenst.

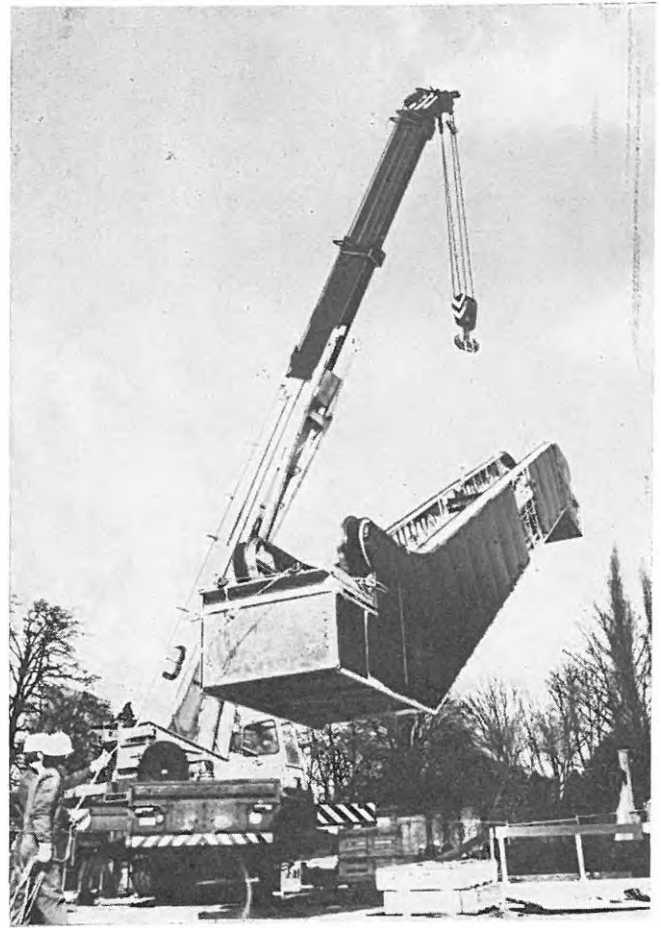
De heer K. Baeck, adjunct-administrateur-generaal van de RVA maakte enkele institutionele hervormingen in de RVA bekend: de regionalisering, wat een eigen Vlaams beleid toelaat, de stijgende bemiddeling op de arbeidsmarkt voor hoger geschoolden, de hogere specialisatiegraad van de herscholingscentra, de inschakeling van de informatika als hulpmiddel bij de bemiddelingsopdrachten (Simona-project).

De heer F. Van Acker, burgemeester van Brugge, vroeg een duidelijke prioriteit voor de tewerkstellingspolitiek en de heer G. Geens, voorzitter van de Vlaamse regering stelde dat de Vlaamse regering de permanente bemiddeling verder wil uitbouwen en volmaken.

FN-BRUGGE PRODUCEERT ROLTRAPPEN

FN Industry in Brugge verzekert de fabricage van de mechanische roltrappen voor de Brusselse metrostations.

In april heeft FN Industry een akkoord gesloten met de Franse onderneming CNIM van Toulon tot een industriële samenwerking voor de fabricage, de montage en het onderhoud van mechanische roltrappen. In het kader van een tijdelijke vennootschap schreven de partners zich in en behaalden ze het kontrakt voor de levering van 100 roltrappen, bestemd voor de Brusselse metrostations op de as oost-west, gerealiseerd door de MIVB.



Reeds in september 1981 startte in de FN-fabriek te Brugge een investerings- (18 miljoen fr.), aanwervings-, vormings- en industrialisatieprogramma. Deze bestelling bracht 70.000 werkuren met zich mee, hetgeen een creatie van 50 werkplaatsen toeliet. Daarenboven is de maatschappij FNCS, een filiaal van FN-Industry, met het onderhoud en de dienst-na-verkoop belast. Reden om 20 personen aan te werven. Door de toevoeging van deze fabricage aan zijn activiteitengamma, beantwoordt FN Industry aan een aanbeveling van het Planbureau, die de afwezigheid van een volledige fabricage van mechanische roltrappen in België onderstreept had.

Deze activiteit volgt de logica van diversifikatie van de FN-groep.

FN Industry hoopt nog andere bestellingen te behalen en is van plan de Europese markt te verkennen. Geschat wordt dat op de Belgische markt ongeveer 350 roltrappen kunnen geplaatst worden op 5 jaar tijd.

De mechanische roltrappen vragen immers een avant-gardische technologie voor de elektronische controle zowel voor de veiligheid van de gebruiker als voor de programmatie van de dienst.

FN-Brugge, meer dan een halve eeuw geleden opgericht, stelt momenteel 173 personen te werk. Drie activiteiten worden er ondergebracht: naast de mechanische roltrappen worden er automatisatie-, peri-robotische- en palettisatiesystemen uitgewerkt, en de tennisraketten Browning worden op een gesofistikeerde fabrieksketen gemaakt, waarvoor een investering van 100 miljoen fr. nodig was. De omzet van de drie groepen bedraagt 440 miljoen fr.

Gouverneur Dr. ec. O. Vanneste vereremerkt

Bij besluit van 19 juni 1982 werd Prof. cc. O. Vanneste, gouverneur, benoemd tot Kommandeur in de Leopoldsorde. Minister D. Coens overhandigde namens de regering het eremetaal op een feestzitting van het PTI te Kortrijk op 27 augustus jl.

T-dag Biotechnologie te Kortrijk

De Voorzitter van de Vlaamse Regering, Innovi nv, de Bank van Roeselare en West-Vlaanderen, de GOM - West-Vlaanderen, organiseren op 10 december 1982 in de Hallen te Kortrijk een T-dag voor Biotechnologie.

De biotechnologie is een geheel van technologieën dat gebruik maakt van de eigenschappen van levende mikro-organismen, dierlijke en plantaardige cellen en hun componenten om stoffen te analyseren, te transformeren, te syntetiseren, te degraderen en te concentreren in de volgende gebieden: gezondheidszorg, energiewinning, landbouw, voeding, scheikunde, milieuzorg en rekuperatie.

Op de biotechnologie-dag worden 's morgens uiteenzettingen gegeven over het onderzoekspotentieel en over de marktperspektieven. De heer G. Geens, Voorzitter van de Vlaamse Regering zal er de biotechnologie toelichten in het kader van de 'Derde Industriële Revolutie in Vlaanderen'.

's Namiddags komen in een zestal parallele werkvergaderingen diverse reële projekten aan bod uit de onderzoekssfeer en uit de sfeer van de grondstoffen, van de fabricatie en van de marketing.

Inschrijvingen bij de GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge of telefonisch op 050/35 81 31 (S. Beernaert en E. De Backer) waar ook gedetailleerde informatie kan bekomen worden.

Internationale Vakbeurs voor Technologische Vernieuwing

Van 3 tot 7 mei 1983 gaat de Internationale Vakbeurs voor Technologische Vernieuwing in Vlaanderen 'Flanders' technology', door te Gent in het Internationaal Kongrescentrum. Deze Technologiebeurs wil een uitstraling zijn naar buiten van de beschikbare nieuwe technologie in het Vlaams bedrijfsleven en een kontaktpunt vormen voor technologische transferten. Het initiatief gaat uit van de Voorzitter van de Vlaamse Regering.

Deze beurs kadert in het totale industriële beleid van de Vlaamse Regering. De totale aktie inzake de Derde Industriële Revolutie in Vlaanderen is te situeren op drie verschillende vlakken.

Vooreerst zijn er de Technologie-dagen, waar de nieuwe technologieën konkreet gepropageerd worden. De Biotechnologiedag op 10 december 1982 te Kortrijk is daar een emanatie van.

Daarnaast is er de boven aangeduide Technologiebeurs te Gent van 3 tot 7 mei 1982.

Tenslotte worden enkele van deze initiatieven omgezet in konkrete technologische genootschappen, waarbij de Vlaamse Regering, het VEV, de Vlaamse GOM's en het Vlaams bedrijfsleven betrokken zijn. Het betreft hier initiatieven zoals FLAG, Meditec, Agriv, Flora en enkele andere die nog in oprichting zijn.

kamerhoog wandtextiel



De huidige economische omstandigheden kunnen zelfdoeners aanzetten om Bekaert Wandtextiel zelf te plaatsen, vooral omdat de zeer goede verwerkings-techniek en de mogelijkheid om zo nodig hulp te vragen aan de Bekaert-specialist, borg staan voor succes. De lijm gaat rechtstreeks op de wand. Het Bekaert Wandtextiel wordt van plafond tot vloer in één stuk afgerold en gaat zonder naden de kamer rond. Een bijzonder snelle plaatsing. Het resultaat is esthetisch en kwalitatief zeer hoogstaand. Bekaert Wandtextiel werkt geluiddempend, energiebesparend en vraagt praktisch geen onderhoud. Uitsluitend verdeeld via zorgvuldig geselecteerde verkooppunten.

Info:
Bekaert Wandtextiel
Deerlijkseweg 22
8790 Waregem
Tel (056) 60 43 25/26




GASELWEST

intercommunale voor
elektriciteit
aardgas
teledistributie

Exploitatiezetel:
Rijselsestraat 57
8500 KORTRIJK
Tel. (056) 35 57 21

GROEP A.D.M.B.

SOCIAAL DIENSTBEToon

Voor de Patroon :

- COMPENSATIEKAS VAN DE CHRISTELIJKE PATROONS
- INTERBEDRIJFSGENEESKUNDIGE DIENST I.K.M.O.
- SOCIAAL BUREAU (Erkend sociaal sekretariaat)

Hoofdzetel :

Sinte-Clarastraat 48, 8000 BRUGGE
Tel. (050) 33.99.01 (10 l.)

Bijkantoren te Diksmuide — Ieper — Izegem
— Kortrijk — Menen — Poperinge — Veurne

GOEDE SERVICE

BEZOEK AAN HUIS, OP VRAAG

Vijf jaar Metro nv

Metro nv, internationaal expeditiebedrijf, behoort tot de Groep Vandemoortele en is gevestigd in de lokalen van het moederbedrijf te Izegem. Het werd opgericht in 1977. In 1982 wordt reeds een omzet in transport van meer dan 250 mln fr. verwacht. Het bedrijf is gespecialiseerd in het vervoer met hypermoderne koelwagens en huifwagens. Momenteel staan reeds een vijftigtal wagens vast onder kontrakt en er wordt ook, via Vandemoortele, meegewerkt aan een bestaande besteldienst met kleinere wagentjes.

Metro nv wil zich verder blijven uitbreiden en denkt er aan, om in een nabije toekomst ook tankwagenvervoer met voedingswaren te gaan doen.

Nieuwe oriëntaties in de mechanische productie

Eind augustus 1982 was Brugge kongresstad voor de 'International Institution for Reduction Engineering Research - CRIF'. De leden van de CRIF zijn leiders van de voornaamste universitaire en industriële opzoekingscentra van mechanische produktietechnieken. Hun aandacht ging vooral uit naar de reeds begonnen en te voorziene technische ontwikkelingen in de lijn van de automatizering en de robbottizing, het computergestuurd ontwerpen en werkvoorbereiden, en naar de kwaliteits- en rendementsverhoging dank zij deze technieken.

Naast de technische uiteenzettingen ging de aandacht naar de onnodige vertragingen die dikwijls veroorzaakt worden door wetgevende, administratieve of financiële maatregelen. Anderzijds werden de kongressisten gekonfronteerd met de sociale gevolgen die deze vernieuwingen meestal meebrengen en die maatschappelijk aanvaardbaar dienen te blijven.

Tenslotte werd gewezen op de rol die — in de technologische revolutie die nu bezig is — gespeeld wordt door technische agenten zoals onder meer de GOM's, die de nieuwe realisaties tot zelfs bij de KMO's weten te brengen.

Voordrachten

Dr. N. Vanhove sprak :

op 13 september 1982 te Zagreb (Yougoslavië) over 'Interrelations between benefits and costs of tourist resources — an economic approach', AIEST-Kongres.

Dr. J. Theys sprak :

op 11 september 1982 te Brugge over 'De te verwachten evolutie van de werkloosheid in de regio Brugge-Oostende', Info-beurs RVA.

Dr. juris J. Callens sprak .

op 29 juni 1982 te Ieper over 'De tewerkstellingsproblematiek in het Ieperse en de akties van de GOM - West-Vlaanderen', Subregionaal tewerkstellingskomitee.

op 13 september 1982 te Diksmuide over 'De economische evolutie van de streek Diksmuide-Veurne en de akties van de GOM - West-Vlaanderen voor een verdere ontwikkeling van de streek', Sociaal-Economische Aktiegroep van de streek Diksmuide-Veurne.

Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats

Uit het jaarverslag 1981 van de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats blijkt dat de omzet steeg van 429 miljoen fr. in 1980 naar 513 miljoen fr. in 1981. Het kapitaal bedraagt 17,3 miljoen fr. en de reserves 158,3 miljoen fr. Aan de afschrijving van de installaties werd 12 miljoen fr. besteed ; de winst, na aftrek van 10 miljoen investeringsreserve, bedraagt 35.6 miljoen fr. tegenover 33 miljoen fr. in 1980.

De vereniging participeert in Interferry nv (32,4 %), in Sea-Ro Terminal (33,33 %) en in Zeebrugge Container Repair (80 %).

De treinferry's vervoerden in 1981 een rekord tonnage (ongeveer één half miljoen ton) sinds de opening van de lijn. De containertrafiek op de Short Sea Terminal en de OCZ samen nam belangrijk toe. Zeebrugge Container Repair en Sea-Ro Terminal handhaafden hun werkvolume en zakencijfer.

Opleidingsprogramma's voor Aziatische ambtenaren beëindigd

In aanwezigheid van Dr. O. Vanneste, gouverneur van West-Vlaanderen en Algemeen Voorzitter van het Westvlaams Economisch Studiebureau en H. De fauw, Bestendig Afgevaardigde en Voorzitter van de Raad van Beheer van het Westvlaams Economisch Studiebureau, ontvingen twintig Aziatische ambtenaren hun getuigschriften na het voleindigen van een 9-maandenlange stage te Brugge. De plechtigheid werd tevens bijgewoond door de leidinggevende en meerdere hogere ambtenaren van ABOS.

Een eerste groep van 8 personen volgde op het WES te Brugge een opleiding in het kader van de Belgisch-Indonesische samenwerking. Deze opleiding handelde over regionale planning en ruimtelijke planning, waarbij gezocht wordt naar raakvlakken tussen de Indonesische situatie en de Westeuropese, maar waarbij ook specifiek de problemen van een ontwikkelingsland als Indonesië aan bod komen.

De betrokken ambtenaren maken de twaalfde groep uit die sinds 1970 te Brugge wordt opgeleid. Deze ambtenaren zijn reeds werkzaam in regionale, provinciale en gewestelijke planningsorganismen en in het planningsbureau van het Ministerie van Openbare Werken in Noord- en Zuid-Sulawesi, Jakarta, Noord-Sumatra, West-Kalimantan en Centraal Java.

Gelijklopend was er, voor de vijfde maal, een groep van twaalf Zuidoostaziatische ambtenaren die een opleiding kreeg als manager voor container-, ferry- en passagiers-terminals. Dit trainingsprogramma ging door in samenwerking met SEATAC (South East Asian Agency for Regional Transport and Communication), dit in het kader van het samenwerkingsprogramma tussen België en SEATAC.

De SEATAC-groep bestond uit 3 stagiairs uit de Filippijnen, 3 stagiairs uit Indonesië, 3 stagiairs uit Maleysië en 3 stagiairs uit Thailand. Deze ambtenaren zijn nu reeds rechtstreeks betrokken bij het havengebeuren, ofwel zijn zij werkzaam in het ministerie dat bij het havenbeleid betrokken is. Sommigen hadden vroeger reeds een gespecialiseerde huitenlandse opleiding gekregen.

Rodenbach



Een fris bruintje... pittig en apart



Brouwerij RODENBACH

8800 Roeselare

(051) 20.28.31



de ASLK biedt u een complete bankservice

ASLK



ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRETEKAS

PROVINCIALE ZETEL

Dijver 7, 8000 BRUGGE

Tel. 33.73.05 - 06

Kolloquium Textiel en Textielonderwijs

Op 26 november 1982 gaat te Kortrijk een kolloquium door over de textiel en het textielonderwijs in West-Vlaanderen. Dit gebeurt in voorbereiding van het Textieljaar 1983.

Het kolloquium gaat door in de conferentiezaal van de Provinciale Industriële Hogeschool, Graaf Karel de Goedelaan 5, 8500 Kortrijk.

De zittingen starten om 14.30 u. Het eerste deel, onder voorzitterschap van de heer B. Dewilde, Voorzitter van de Westvlaamse Textieldagen, handelt over de Toekomst van de textiel. Het tweede deel is gewijd aan de problemen van de textielopleiding. Dit gedeelte staat onder het voorzitterschap van Dr. ec. O. Vanneste, gouverneur van West-Vlaanderen.

Na ieder deel is er een paneeldiskussie en een openbaar debat.

Voor alle verdere inlichtingen kan men zich wenden tot de heer C. Deroose, Directeur Provinciaal Technisch Instituut, Graaf Karel de Goedelaan 7, 8500 Kortrijk (Tel. 056/22.13.41 en 21.54.18).

Sun International en Sunair in 1981

Sun International, touroperators-holding gevestigd te Oostende, overschreed voor het eerst een zakencijfer van 7 miljard fr. De groep omvat touroperators in Engeland, Nederland, Frankrijk en België, inbegrepen het Belgische Air Belgium.

Sunair zelf verbeterde zijn rentabiliteit en verhoogde zijn zakencijfer met 7 %.

De prijzen, exclusief de devaluatie, stijgen in 1982 gemiddeld met 4 % tegenover het winterseizoen 1981-82. Voor 1982 komt er een verhoging met ongeveer 20 % Tourauto-aanbod, waarbij 4 vakantieparken in eigen land worden genoteerd. Sunair stimuleert voor de toekomst 'leisure centres' nabij de grote agglomeraties; te Oostende werd een Sun Tennis Club opgericht als uitbreiding van de sportinfrastructuur voor de stad.

Minister Geens bezocht Transportcentrum LAR

De heer Gaston Geens, Voorzitter van de Vlaamse Executieve en Gemeenschapsminister van Economie en Tewerkstelling bracht een informeel bezoek aan het LAR-Transportcentrum. Op de werf had een werkvergadering plaats met leden van het Directiecomité van Leiedal en het Kollege van Burgemeester en Schepenen van de Stad Menen.

In dit project werden voor grondaankopen, grondwerken, wegen, parkings en sporen reeds meer dan 400 miljoen fr. geïnvesteerd.

De loodsen, kantoren, nevenbedrijven en andere installaties die er zullen gebouwd worden, kunnen geraamd worden op circa 1 miljard fr. Een aantal bedrijven heeft reeds optie genomen om er zich te vestigen.

In het bijzonder besprak Leiedal met de Minister de oprichting van huurloodsen.

Provinciaal Technisch Instituut in nieuwe lokalen

Op 27 augustus nam een eerste gedeelte van het Provinciaal Technisch Instituut te Kortrijk bezit van de nieuwe gebouwen, gelegen naast het Provinciaal Hoger Technisch Instituut.

De afdelingen die bezit namen van hun nieuwe lokalen waren de afdelingen mechanica, electro-mechanica en elektriciteit. De drie textielafdelingen: weven, textiel-scheikunde- en -veredeling en textieltekenen volgen later. Volgend jaar moet immers nog met de bouw van een klassenblok gestart worden, terwijl met het textielblok reeds werd gestart.

In zijn feestrede beklemtoonde Minister D. Coens enkele elementen uit de uitgestippelde politiek inzake technisch en beroepsonderwijs.

Halfuurdienst op kusttramlijn

Vanaf 1 september jl. startte de NMVB met de nieuwe dienstregeling. Kenmerkend is dat de halfuurregeling, die normaal in het zomerseizoen bestaat, nu verder gehandhaafd blijft. Tevens is er een aansluitingsregeling uitgewerkt op het treinstation te Oostende. Overigens werden in de loop van de maand september de eerste nieuwe kusttrams ingelegd; de nieuwe stellen die tot op heden reden, waren bestemd voor Charleroi. Zij worden stelselmatig naar deze stad overgebracht.

Methania gaat in de vaart

Aangekondigd werd dat de gastanker *Methania* het transport zal beginnen verzekeren van LNG uit Algerië. In eerste instantie zal dit aardgas te Montoir in Frankrijk worden gelost, om in oktober 1986 naar Zeebrugge te komen. De *Methania* moet in Arzew (Algerië) rond 1 oktober een eerste lading in ontvangst nemen. Zij heeft een capaciteit van 131.264 m³ en werd reeds in 1978 gebouwd; eind 1980 werd het schip eerst te Malmö en later te Brest aangepast en nagezien. De *Methania* hoort toe aan Methania nv, die samengesteld is uit de CMB (57 %), de NIM (27 %) en Boelwerf (3 %); het schip wordt verhuurd aan Distrigaz.

RMT past Dover-terminal aan

De RMT zocht een oplossing voor de noodzakelijke aanpassing aan de terminal te Dover voor de Jetfoil. Gedacht werd eerst aan een vaste terminal, wat echter een te dure oplossing bleek. Nu wordt de vroegere pakketboot *Reine Astrid*, gebouwd in 1958, op een Nederlandse werf omgevormd tot een drijvende terminal. De boeg en de achtersteven worden weggenomen, wat een verkorting met 30 meter inhoudt. Het geheel wordt voorzien van kantoren voor de toldiensten, de immigratiediensten, de eigen administratie.

Voor de passagiers komen er wachtzalen en een cafetaria.

Deze vlottende terminal moet in het voorjaar 1983 te Dover in gebruik worden genomen.

alle
publicitair
verkiezings-
drukwerk

drukkerij **EGO**
Gistelstraat 112
8202 Varsenare
☎ 31 65 69

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

★ EENVOUDIG

★ VEILIG

★ PRAKTISCH

VOOR EEN VERANTWOORD GELDBEHEER

Vraag hierover meer informa-
tie aan uw agent van het
Gemeentekrediet.



sparen bij het
Gemeentekrediet
zeker en vast

RAIFFEISENKAS

een volledige bankservice voor gezin en beroep



PROVINCIAAL KANTOOR : ZUIDSTRAAT 15 8800 ROESELARE
VOOR ADRESSEN - ZIE GOUDEN GIDS - RUBRIEK SPAARKASSEN

publikaties

wer/wes/gom

REEKS WES (BTW inbegrepen)

1. G. Declercq & O. Vanneste, Het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz. *
2. O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij, 1959, 358 blz. *
3. O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge, 1959, 358 pp. *
4. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge, 1961, 463 blz. *
5. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende, 1962, 444 blz., 265 fr.
6. O. Vanneste & J. Theys, Menen, 1962, 256 blz. *
7. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare, 1963, 336 blz. *
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, 1964, 189 blz. *
11. M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz. *
12. O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 265 fr.
13. O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt, 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, 1969, 332 blz. *
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, 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 Fransman, 1973, 294 blz., 371 fr.
23. De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 191 fr.
24. Symarindus, De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering, 1977, 448 blz., 650 fr.
25. P. van Outryve d'Ydewalle, Verzamelde toespraken, 1980, 816 blz., 848 fr.
26. West-Vlaanderen in kaart, 1981, 220 blz., 420 fr.
27. E. Omey, De Zeevisserij, 1981, 256 blz., 475 fr.

* Uitgeput

TIJDSCHRIFT 'WEST-VLAANDEREN WERKT'

Tweemaandelijke uitgave - verschijnt niet in juli en augustus - abonnement 1982: 223 fr. (BTW inbegrepen).

Buitenland: 280 fr. (port en kosten inbegrepen).

REEKS FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN

(BTW inbegrepen)

1. R. Simoen & O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz. *
2. C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf, 1973, 160 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., 131 fr.
6. N. Vanhove, Vakantiespreiding, 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, 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, 1978, 40 blz., 64 fr.
13. Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1978, 48 blz., 87 fr.
14. P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiedrag van de Belgische bevolking, 1978, 124 blz., 230 fr.
15. Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1979, 60 blz., 111 fr.
16. Terreinbehoeften voor Teverkstelling, Toerisme en Rekreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 148 fr.
17. Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1979, 76 blz., 141 fr.
18. Infrastrukturele behoeften, 1979, 80 blz., 148 fr.
19. Struktuuranalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 260 fr.
20. Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 223 fr.
21. Struktuuranalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 289 fr.

REEKS TOERISTISCH ABONNEMENT WES

Jaar-abonnement: 1.325 fr. (BTW inbegrepen).

Buitenland: 1.625 fr., port en kosten inbegrepen.

Rapporten toeristisch-ekonomisch onderzoek 1980

89. Verblijfsrekreatieve attitudes en gedragingen van de Belgische bevolking, 352 blz.
90. De rekreatieve dagtochten, 90 blz.
91. Toeristische index WES 1980, 13 blz.

Rapporten toeristisch-ekonomisch onderzoek 1981

92. Struktuuranalyse van de kampeertreinen en weekendverblijfparken aan de Belgische Kust, 156 blz.
93. Toeristische index WES 1981, 12 blz.

UITGAVEN WER EN GOM - WEST-VLAANDEREN

O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland, 1955. *

O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland, 1955. *

G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957. *

West-Vlaanderens ekonomische groei, 1965, 172 blz. *

Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978. *

STEUNENDE LEDEN - 1982

Steunende leden ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties, de reeks 'Toeristisch Abonnement' uitgezonderd. België: 530 fr. (BTW inbegrepen).

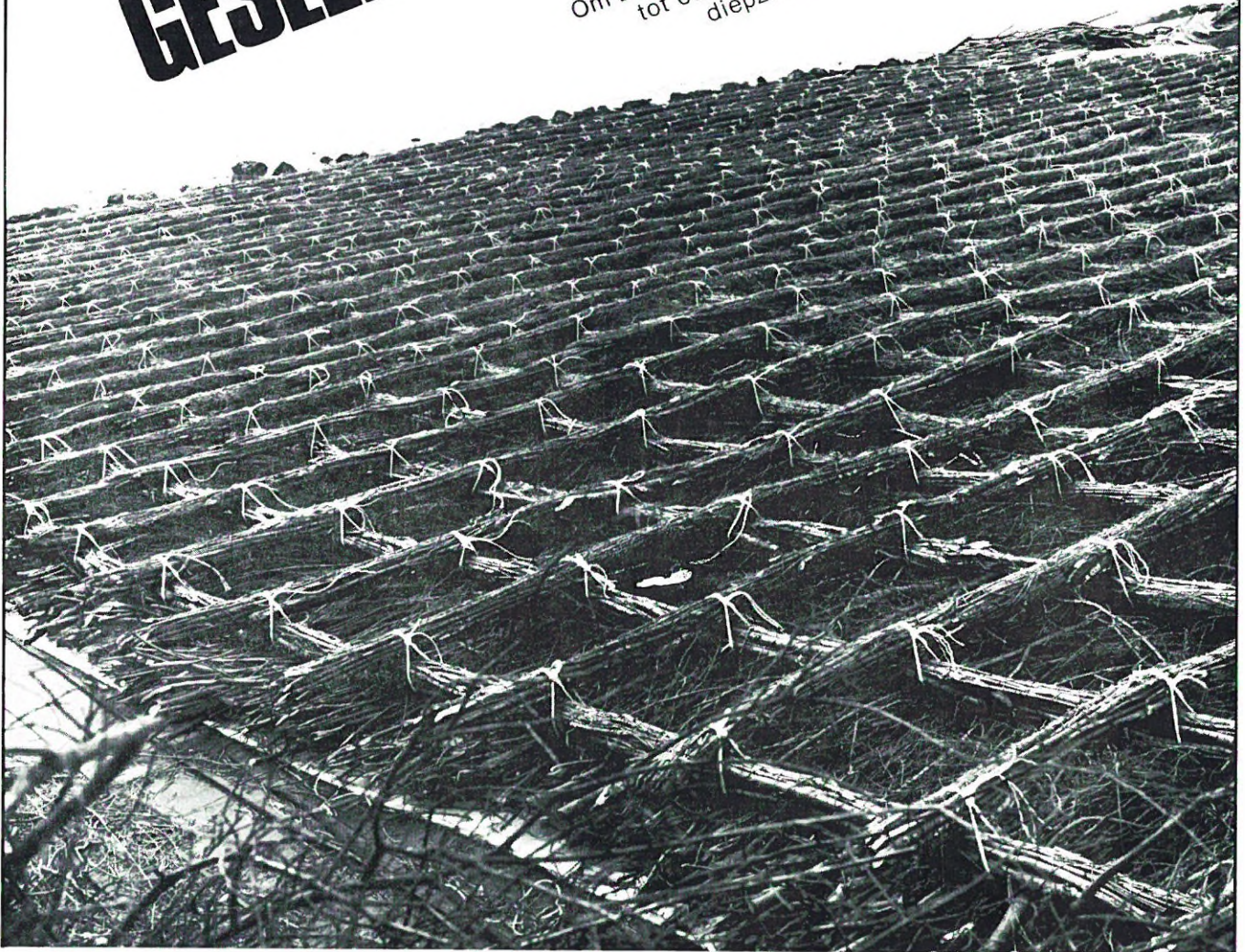
Buitenland: 700 fr. (port en kosten inbegrepen).

10.000.000 M² RIJSHOUTMATTEN WORDEN IN DE NOORDZEE GESLEEPT



Om Zeebrugge verder uit te bouwen
tot een van de modernste
diepzeehavens van West-Europa.

Cartex



PASSAGIERS-
EN VRACHTVERVOER
OP DE NOORDZEE

INTERKONTINENTAAL
CONTAINER- EN
RO-RO-VERKEER

INVOER VAN
GRONDSTOFFEN EN
ENERGIEPRODUKTEN

DIVERSE
KONVENTIONELE
CARGO'S

RUIMTE VOOR
NIEUWE
VESTIGINGEN

ZEEBRUGGE

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
L. Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge Tel (050) 33 52 24 (4 l) Telex 81 201