

# west-vlaanderen werkt

tijdschrift van de westvlaamse economische raad 1964 n° 1



# west-vlaanderen werkt

Driemaandelijks uitgave

6<sup>e</sup> jaargang 1964 — nummer 1

---

<b>Inhoud :</b>	Editoriaal . . . . .	1
L. CLAES	De vlaamse economische groei in Brussels perspectief . . . . .	2
E. LEPEER	Het treinverkeer Zeebrugge-Harwich . . . . .	5
	Het arrondissement Roeselare . . . . .	10
	Volkstelling 31.12.1961 — Diksmuide-Veurne . . . . .	13
	Spectrum . . . . .	16
	West-Vlaanderen Werkt . . . . .	16

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

---

**Beschermkomitee :** Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur.

De Heren J. Storme, H. Smissaert, L. Gillon, A. Loncke, M. Lootens, P. Monballyu, Leden der Bestendige Deputatie.

---

**Redaktiekomitee :** De Heren L. Bockstaele, G. Declercq, P. Delafontaine, J. Pattyn, F. Van Damme, O. Vanneste.

---

**Redaktiesekretaris :** De Heer D. Sanders.

---

**Abonnement :** 100 F — P.C.R. 976.57, W.E.R., Dijver 7, Brugge.

---

**Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden :** W.E.S., Dijver 7, Brugge.

---

**Foto voorpagina :** R. Vanroelen.

---

Groeninghe Drukkerij, Kortrijk

---

DE WESTVLAAMSE EKONOMISCHE RAAD  
Dijver 7, Brugge — Telefoon : 050/381.31 — P.C.R. 976.57

## editoriaal

*De achterstand van de nederlandstalige jeugd inzake universitair onderwijs eist de aandacht op van vele verantwoordelijke personen en instanties in dit land. De Vlaamse jeugd levert ongeveer 62 % der effectieven in het kleuteronderwijs en maakt in ongeveer gelijke verhoudingen deel uit van het jaarlijkse legerkontingent. Nochtans levert zij traditioneel slechts 45 % der universiteitsstudenten in België. Volgens de dienst voor Hogeschoolstatistiek telden de Belgische inrichtingen voor universitair onderwijs in het academisch jaar 1962-63 een totaal van 32.107 studenten. Hiervan waren er 3.588, hetzij precies 11 % uit West-Vlaanderen herkomstig. In 1962 leverde West-Vlaanderen echter 13,6 % van de Belgische militairanen terwijl 14,5 % van alle Belgische jongeren tussen 19 en 24 jaar in West-Vlaanderen wonen.*

*De provincie West-Vlaanderen leverde in het academisch jaar 1961-62 nagenoeg 341 universiteitsstudenten per 10.000 hiervoor — qua leeftijd — in aanmerking komende jongeren. Het Belgisch verhoudingscijfer was in dat jaar 454 universiteitsstudenten, terwijl Brabant per 10.000 inwoners van 19 à 24 jaar 842 studenten telde, Luik 655, Namen 429, Henegouwen 388 en Luxemburg 350.*

*De laatste plaatsen worden ingenomen door de vier Vlaamse provinciën. De provincie West-Vlaanderen komt, qua deelname van zijn jeugd aan universitair onderwijs, op de zevende plaats en wat betreft de meisjesstudenten slechts op de achtste plaats. Amper 98 Westvlaamse meisjes op elke 10.000 in de leeftijdsgroep van 19 tot 24 jaar volgen er universitair onderricht, terwijl deze verhouding voor het hele land op 189 meisjesstudenten per 10.000 ligt, hetzij ongeveer het dubbel.*

*In de brochure Universitair Onderwijs in West-Vlaanderen heeft de W.E.R. de oorzaken van deze geringere deelname van de Westvlaamse jongeren aan universitair onderwijs geanalyseerd.*

*Bij het ter perse gaan van het eerste nummer van de 6de jaargang houden wij eraan nogmaals de noodzakelijkheid te onderlijnen van oprichting van universitair onderwijs in West-Vlaanderen en de konklusies van de W.E.R.-studie in herinnering te brengen: ' Wil men het aantal universiteitsstudenten in West-Vlaanderen verhogen en op het Rijksgemiddelde brengen, dan moet deze betrachting op konkrete wijze aangepakt worden door voorlichting van het publiek. De krachtigste stimulans zal echter uitgaan van de oprichting van universitair onderwijs in West-Vlaanderen zelf. Deze oprichting is des te meer gerechtvaardigd in het licht van de te verwachten evolutie van de studentenbevolking en in het licht van West-Vlaanderens economische vooruitgang. Zowel de economische expansie, de behoeften aan universiteitsgediplomeerden in een breder gamma dan de traditionele sectoren, het overwinnen van de drempelvrees, het verhogen van de promotiekansen voor alle lagen van de bevolking als de noodzakelijkheid van een nieuw cultureel uitstralingspunt in West-Vlaanderen, maken het wenselijk met alle kracht te streven naar de vestiging van universitair onderwijs in West-Vlaanderen'.*

## de vlaamse economische groei in brussels perspectief

Het is gemakkelijker de economische groei van het Vlaamse land objectief te behandelen dan de houding van de hoofdstad tegenover deze groei. Over dit sociologisch en sociaal-psychologisch onderwerp ontbreken de wetenschappelijke studies, zodat ik mij zal moeten beperken tot een impressionistische beschrijving, vanuit de gezichtshoek van een participerende getuige, wiens werkterrein grotendeels gelegen is in de public relations te Brussel voor de Vlaamse economie, maar wiens vaststellingen juist hierdoor misschien subjectief gekleurd zijn.

### Eenzijdige informatie

Eerst en vooral, wat dient door 'Brussel' begrepen te worden? Gaat het over de publieke opinie van ruim één miljoen inwoners van de hoofdstedelijke agglomeratie, hoofdzakelijk franstaligen, maar waartoe toch ook een belangrijke minderheid Nederlandstaligen behoort? Of gaat het over de leidende kringen van publieke instellingen en particuliere ondernemingen die vanuit Brussel hun activiteit uitoefenen, maar waarvan het perspectief zich vaak over gans het land en tot ver buiten de grenzen van het land uitstrekt? Dit onderscheid zal dienen gemaakt te worden.

Toch kan men in het algemeen zeggen dat het besef van de Vlaamse economische groei der jongste vijf jaar slechts met vertraging en met grote leemten bij de Brusselse openbare mening doordringt. Men heeft niet dadelijk beroep te doen op het taalverschil om dit te verklaren. Hoe klein en hoe gecentraliseerd het land ook is, de klassieke kloof tussen de hoofdstad en de rest van het land, tussen 'la capitale' en 'la province' is ook in België van invloed, en brengt mede dat soms belangrijke regionale ontwikkelingen en snel groeiende bedrijven aan de Brusselse aandacht ontsaan. Dit is natuurlijk niet het geval voor datgene wat als van 'nationaal belang' wordt beschouwd: de havens, de grote openbare werken, de steenkolenmijnen, de grote traditionele ondernemingen vooral wanneer hun aandelen ter beurse genoteerd zijn. Deze ondernemingen bekleden een grotere plaats in de

economie van het Waalse landsgedeelte dan in Vlaanderen. Zo gaat ook in homogene landen meer aandacht naar de grote ondernemingen uit de staalproductie en de machineconstructie dan naar de middelgrote ondernemingen uit de textiel- en voedingssector. Vooral wanneer deze ondernemingen zoals met vele groeiende Vlaamse ondernemingen het geval is, niet in de beursnoteringen verschijnen, familiebezit zijn en de bescheidener juridische vorm van een p.v.b.a., en niet deze van een n.v. hebben aangenomen.

Laat ons hieraan toevoegen dat de visuele kennis van een land steeds oppervlakkig is wanneer geen bijzondere inspanningen gedaan worden. Zo ontbreekt het in West-Vlaanderen zeker niet aan Brusselse toeristen naar de kust en naar de kunststeden, die in het voorbijgaan langsheen de autosnelweg een nieuwe grote fabriek, en een nieuwe technische school opmerken. Hun weg voert echter zelden langsheen het Brugse nijverheidsdok, Zedelgem, de binnenhaven van Roeselare, en Zwevegem. Brusselse en Vlaamse toeristen naar Wallonië zullen even zelden een omweg maken om de oude en de nieuwe Borinage in ogenschouw te gaan nemen. Het industrieel toerisme is nog weinig ontwikkeld, al zijn de toekomstmogelijkheden ongetwijfeld groot.

Toch speelt ook het verschil in taal en mentaliteit tussen het franstalige Brussel en Vlaanderen een rol. Ondermeer langs de franstalige pers om. Het is hier niet de plaats om de kritiek te maken van haar zeer eenzijdige voorlichting over Vlaamse aangelegenheden. Zelfs wanneer een objectieve voorlichting wordt nagestreefd oriënteert een dagblad zich steeds op zijn verspreiding. Aan informatie over 'lokale' aangelegenheden van streken waar deze verspreiding gering is wordt uiteraard minder plaats ingeruimd; dit alleen reeds verklaart waarom Le Soir minder aandacht besteedt aan Gent dan aan Luik, aan Genk dan aan Doornik. Het tegenbewijs wordt geleverd door een Brussels dagblad, La Libre Belgique, waarvan de verspreiding in het Vlaamse land aanzienlijk is, en dat naast de berichtgeving de jongste jaren een reeks

'features' over kleine Vlaamse steden en streken heeft gepubliceerd.

De gespecialiseerde economische dagbladen zijn reeds meer verplicht tot volledigheid in hun economische informatie, en ook hier zijn belangrijke verbeteringen vast te stellen; de beperking schijnt hier vooral te liggen in een zekere eenzijdigheid van hun traditionele optiek als beurskranten en financiële bladen, die de uitbouw, naar buitenlands voorbeeld, tot volledige economische dagbladen in de weg zit.

### **Deelname aan de groei**

Uiteraard is de economische groei van het Vlaamse land beter en sneller doorgedrongen tot die Brusselse kringen die ermede professioneel te maken hadden. De te Brussel gevestigde distributiebedrijven, grote bouwondernemingen, banken e.a. hebben deze groei direct kunnen vaststellen, en hebben erop gereageerd door de aanwerving van tweetalig personeel (ook voor de centrale zetels), door de oprichting van nieuwe filiales in het Vlaamse land, en zelfs door de vrij krachtige concurrentie voor deze markt in expansie; zie de oprichting van soms indrukwekkende bijzetels door banken die totnogtoe hun activiteit tot Brussel (eventueel ook tot Antwerpen) beperkten. Zie ook de toename van de immobiliere verrichtingen door Brusselse groepen in het Vlaamse land.

Nog directer in deze groei betrokken zijn de te Brussel gevestigde grote groepen, het tiental holdings (plus twee grote familiale groepen) die een overwegende plaats innemen in het bankwezen, de zeescheepvaart, de steenkolenproductie, de electriciteitsproductie, de staalnijverheid, de productie van non-ferro metalen, glas en cement, en bovendien nog belangrijk zijn in de sectoren chemie en petrochemie, metaalverwerking, papier, electrotechniek en electronica. Geografisch liggen de belangen van deze groepen ongelijk verspreid. De investeringen van de grootste, de Société Générale de Belgique, zouden ongeveer gelijk over het Vlaamse en het Waalse landsgedeelte verdeeld liggen. De volgende groep, Brufina-Cofinindus is in het Vlaamse land vooral in de steenkolen- en electriciteitsproductie belangrijk, terwijl twee andere groepen, Coppée en Union Chimique-Chemische Bedrijven dan weer sterk in de eigenlijke industrie van het Vlaamse land vertegenwoordigd zijn.

De economische groei van het Vlaamse land is natuurlijk des te minder aan de leiding van deze groepen ontgaan omdat de expansie van hun ondernemingen ertoe ten eerste heeft bijgedragen. Toch werd de aandacht op de bredere groeimogelijkheden, buiten hun eigen traditionele sectoren, vaak opgewekt door

de vestiging van filiales van buitenlandse ondernemingen met wereldnaam. Deze vestigingen die bijna steeds nieuwe sectoren betroffen, en dus niet in concurrentie kwamen met bestaande Belgische bedrijven, werden door de grote groepen op constructieve wijze onthaald, en zelfs door hun banken en electriciteitsbedrijven positief in de hand gewerkt.

De Vlaamse economische expansie heeft anderzijds deze leidende economische kringen meer 'public relations-minded' gemaakt in Vlaamse richting. Dit komt o.m. tot uiting in het toenemend aantal publicaties in het Nederlands van verslagen en tijdschriften, in een toenemende tweetaligheid in het economisch leven te Brussel, en vooral in een open houding inzake de vernederlandsing van het bedrijfsleven in het Vlaamse land, die minstens wordt beschouwd als onvermijdelijk, op kortere of langere termijn. Zelfs de recente opname van enkele vooraanstaande figuren uit het Vlaamse land in de beheerraden van de grote banken staat in dit teken, al stemde zij ook overeen met een aanbeveling van de Bankcommissie tot het nastreven van een grotere professionele en regionale diversiteit in deze beheerraden.

### **Lokalisatiebeslissingen**

Het is hier de plaats om een woord te zeggen over de houding van deze leidende economische kringen tegenover de regionaal-economische regeringspolitiek, en over hun eigen lokalisatiebeleid bij vestiging van nieuwe en uitbreiding van bestaande ondernemingen. Het representatieve Verbond der Belgische Nijverheid is zeker geen promotor geweest van een selectief regionaal-economisch overheidsbeleid, waarin men gemakkelijk een ongewenst dirigisme, een scheefftrekking van het spel der economische wetmatigheden, en een verwaarlozing van de perspectieven van de grotere economische ruimten kon zien. Daarom was, onmiddellijk na de expansiewetten van 1959, een positieve stellingname in het jaarverslag van de Brufina belangrijk en ook tekenend voor het ruime gebruik dat ook de andere grote groepen van de mogelijkheden, ook regionale, van deze nieuwe wetgeving zijn gaan maken. Hierbij kwamen zij soms, overigens zeer tot hun ongenoegen, in het spanningsveld van de Vlaams-Waalse verhoudingen terecht. Sommige lokalisatiebeslissingen zijn in het Vlaamse land het voorwerp geweest van veel kritiek, al was dit de jongste jaren minder het geval. Dan kwam o.m. naar aanleiding van de vestigingsbeslissing van Sidmar de kritiek van Waalse zijde: 'Bruxelles, sans doute inspirée par un atavisme séculaire auquel sa laborieuse francisation n'a rien changé, se promet bien d'être le pivot de

*l'expansion flamande (.....) Pesant de toutes ses forces là où l'équilibre national est le plus précaire, elle l'a rompu en basculant dans le camp de l'économie flamande, non sans protester, — preuve ultime de son incompréhension — de son attachement à la langue française.* Aldus een passus uit het Bulletin du Grand Liège, die eerder door zijn literaire kwaliteit dan door zijn juistheid uitmunt.

De voor de hand liggende waarheid is dat de lokalisatiebeslissingen in de eerste plaats door economische overwegingen worden ingegeven; zij moeten bedrijfs-economisch verantwoord of minstens doenbaar zijn. Deze overwegingen speelden vaak in het voordeel van het Vlaamse land: geografische ligging, arbeidsreserve (men heeft ten onrechte beweerd dat ook lagere lonen en grote volgzzaamheid van de werknemers hierbij een grotere rol hebben gespeeld). Vandaar tot het verwijt dat de Brusselse leidende kringen de onverschillige cosmopolitische outlook van het 'internationaal kapitaal' aan de dag leggen is een grote stap. Door tal van banden is de overgrote meerderheid in deze kringen eerder met de Waalse industriële streken verbonden: herkomst, taal, traditie, vertrouwdeheid met hun 'external economics', conservatisme. Dit bracht overigens mede dat de Waalse drukkingmogelijkheden op deze kringen groter waren dan de Vlaamse. De grote investeringsbeslissingen in het Vlaamse land (Sidmar, deelname aan de petrochemie te Antwerpen, electriciteit) werden getroffen vanuit economische overwegingen en zelfs noodwendigheden. Waar het mogelijk was werd een balanspolitiek gevolgd die het Vlaamse land zeker niet bevoordeligd heeft, wanneer bijvoorbeeld de arbeidsintensieve bedrijven in Vlaanderen werden gevestigd of uitgebreid, en de kapitaalsintensieve in Wallonië.

### Het juiste beeld

De feiten over de regionale verschillen tussen de landsgedeelten zijn overigens de jongste jaren ook in de Brusselse wetenschappelijke kringen wel komen vast te staan. Het Dulbea-instituut van de Vrije Universiteit van Brussel, en het Nationaal Instituut voor de Statistiek zijn tot dezelfde conclusies gekomen: de groei (vooral industrieel) van het Vlaamse land is groter dan deze van Wallonië, en even groot als deze van Brussel (waar de groei hoofdzakelijk in de tertiaire dienstensector gelegen is). Vlaanderen haalt hiermede echter slechts een achterstand in tegenover Wallonië, en vooral tegenover Brussel. Nu de werkloosheid over heel het land sterk verminderd is, blijft de mobiliteit van de arbeidskrachten toch nog een hoofdzakelijk Vlaams verschijnsel. Zelfs over de demografische situa-

tie komt het juiste (en genuanceerde) beeld geleidelijk tot zijn recht, tegen het vertekende beeld waarmee men de onrust in Brusselse en Waalse kringen heeft trachten aan te wakkeren. Het eveneens vertekende beeld van een bevoordeling van het Vlaamse land inzake openbare werken wordt al even krachtig door de feiten gelogenstraft.

De verhouding van Brussel tot Vlaanderen op economisch gebied maakt deel uit van een veel bredere, sociaal-psychologische, sociologische en zelfs politieke verhouding. De Vlaamse economische groei werkt hierop in. Op de gebieden van taal en cultuur is de aantrekkingskracht vanuit het Zuiden nog steeds dominerend. In de andere schaal van de balans ligt de toegenomen economische aantrekkingskracht van het Vlaamse land, of, indien men zoals vele Brusselaars deze dualiteit liefst uit zijn bewustzijn verdringt, van een driehoek Brussel-Gent-Antwerpen (met dan toch nog enkele uitlopers). De geografische waarheid is dat Brussel weliswaar in het centrum van het land gelegen is, maar toch ook hoofdzakelijk in het Vlaamse land, en dat deze driehoek aaneengroeit. De beschouwingen die gouverneur Declerck over de as Antwerpen-Brussel heeft gemaakt zijn mutatis mutandis op dit hele gebied toepasselijk. Zelfs de sterke stroom van forenzen uit dit gebied naar de hoofdstad vormt op een of andere wijze een band, wat men verder ook over het voor en tegen van deze mobiliteit moge denken, en ook indien men rekening houdt met de toename der mobiliteit vanuit Henegouwen tijdens de jongste jaren. Tot en met de Brusselse stations ligt Brussel in het Vlaamse land.

Niet alleen de Brusselaars, maar ook de Vlamingen zouden deze elementaire gegevens psychologisch moeten verwerken. Tegenover de onwetendheid bij de Brusselaars staat bij de Vlamingen vaak een overdreven terughoudendheid. Hoeveel daarover ook in de politieke discussie der jongste jaren te doen is, Brussel is steeds minder een welafgebakende entiteit, en het bezit steeds minder identiteit. Het is, zoals iedereen weet, een hoofdstad, een Europese hoofdstad ook, dit wil zeggen een kruispunt, een plaats van contact met de wereld. Waarom van deze mogelijkheden niet volop gebruik gemaakt? Zeker zijn er de taaië, nog steeds systematisch in stand gehouden vooroordelen tegenover Vlaanderen op de gebieden van taal en cultuur. Maar er is ook een brede inslag van menselijke, bijna hartelijke verdraagzaamheid, die tenslotte de vooroordelen zal overwinnen. Juist vanuit de kringen van de groeiende Vlaamse economie moet in Brussel een aanwezigheidspolitiek gevoerd worden, die met een beheerst en tactvol zelfvertrouwen de vooroordelen zal helpen opruimen.

# het treinverkeer Zeebrugge-Harwich

doorgaand spoorverkeer tussen Groot-Brittannië en kontinentaal Europa

Op 24 en 25 april 1924, veertig jaar geleden dus, werd tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland voor het eerst een op commerciële leest geschoeide overzetsdienst van geladen spoorwagens ingehuldigd, toen uit Harwich, respectievelijk Zeebrugge, de eerste afvaarten van de treinveerboten werden gegeven.

Bij het begin van dit jaar, op 3 januari 1964, is te Zeebrugge op maiden trip binnengelopen de pas door de werf opgeleverde 'Cambridge Ferry'. Met de indienststelling van dit vaartuig werd de vlootsterkte van de lijn Zeebrugge-Harwich op vier eenheden gebracht.

## Historisch

De idee om de diskontinuiteit tussen twee spoorwegnetten, door een wateroppervlak veroorzaakt, te overbruggen met een treinveer is begrijpelijkerwijze pas gerezen nadat in de vorige eeuw op grote schaal spoorlijnen werden aangelegd. Hoewel de auteurs het wel nooit zullen eens worden over datum en plaats, lijkt de eerste publieke treinveerdienst te zijn ontstaan ten jare 1850 in Schotland over de Firth of Forth.

De Brit John Fowler komt de eer toe om reeds in 1866 een treinveer over het Kanaal te hebben voorgesteld. Zijn plannen en vele andere van latere datum, werden nooit verwezenlijkt.

Waar verkeersekonomische overwegingen faalden, overwon tenslotte het woeste wapengeweld. Tegen het einde van de eerste wereldoorlog — inaugurale reis op 22 februari 1918 — werden door de geallieerden verschillende treinveren in het leven geroepen ter bevoorrading van het westelijk front.

Na de wapenstilstand werden deze verbindingen nog enige tijd aangehouden ter repatriëring van Brits legermaterieel, maar reeds vanaf 1920 waren zowel schepen als walinstallaties zonder emplooi.

## Verkeerstechisch

Drie voor militaire doeleinden gebouwde vaartuigen, de 'Trainferry N° 1', 'Trainferry N° 2' en 'Trainferry N° 3' werden na verbouwing ingezet op de lijn Harwich-Zeebrugge. Alleen de 'Trainferry N° 1' heeft de tweede wereldoorlog overleefd en werd, herdoopt als 'Essex Ferry', op 16 augustus 1946 terug in bedrijf gesteld. In 1956 werd deze eenheid voor sloop afgevoerd. De huidige vloot van de lijn Zeebrugge-Harwich bestaat uit de 'Suffolk Ferry' (bouwjaar 1947), 'Norfolk Ferry' (1951), 'Essex Ferry' (1957) en 'Cambridge Ferry'.

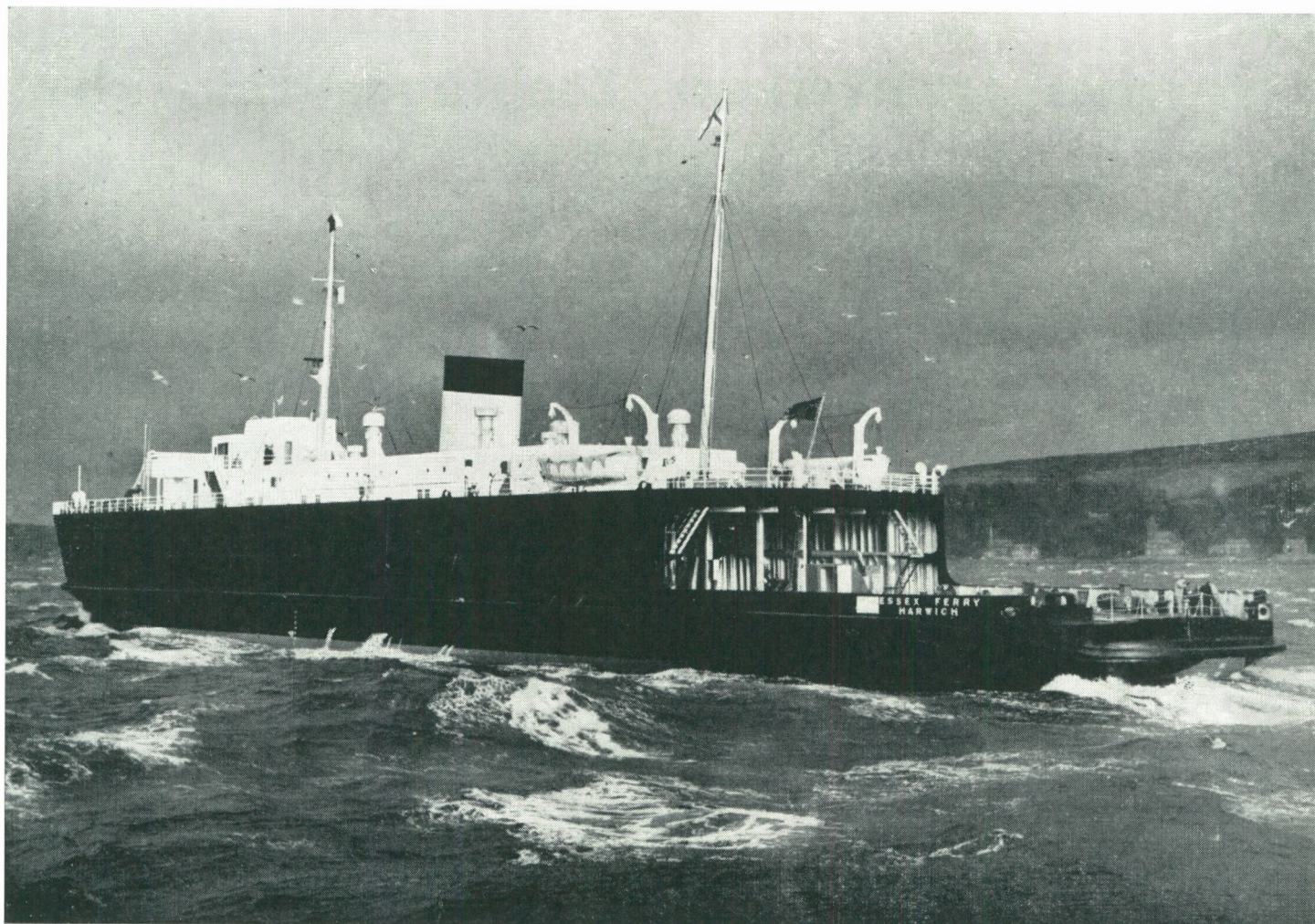
Lossen en laden gebeurt in beide havens via een ophaalbrug. In 1954 werden de terminale installaties te Zeebrugge verplaatst van de vlothaven naar de open binnenrede. Het versassen der vaartuigen werd aldus uitgeschakeld wat de reisduur met nagenoeg drie uur heeft gekort.

De afstand tussen Zeebrugge en Harwich bedraagt 153 km die door elk der vier veerboten in ongeveer zes uur worden afgelegd. Iedere eenheid heeft een capaciteit van circa 35 goederenwagens die worden verdeeld over de vier sporen van het treindek.

## Ekonomisch

Het veer Zeebrugge-Harwich wordt uitsluitend gebruikt voor het overzetten van goederenwagens en wegvoertuigen. Bijkomstig is er per schip akkommodatie in kajuiten voor 12 passagiers. Personenspoorrijtuigen worden in regel echter niet vervoerd.

Het transport van goederen per treinveerboot biedt talrijke voordelen op de klassieke vrachtvaart, nl.: rechtstreeks vervoer zonder overlading van producent naar konsument; vermindering der verpakkingskosten vermits de wagon als emballage fungeert; hoger snelheid door de frekwentie van de dienst en de uitschakeling der havenverhandelingen; uitgebreider



penetratiegebied voor bepaalde aan bederf onderhevige produkten dank zij de opgedreven snelheid en de betere verpakking in frigowagens die alle ongewenste temperatuurverschillen uitschakelen; geen havenrechten voor bewaking, stapelen, werktuigen, verzekering; meer veiligheid, minder risico's in verband met diefstal, beschadiging en averij; efficiënt vervoer van hinderlijke stukken die bij transport per gewoon vrachtschip én speciale havenwerktuigen én aangepaste schepen vereisen, maar die, eenmaal geladen op wagon, geen problemen meer bieden; rechtstreekse tarieven voor doorgaand verkeer met uitschakeling van kostprijsopdrijvende tussenpersonen; vereenvoudiging van douaneformaliteiten door uitklaring ter bestemming.

De rendabiliteit van een treinveer wordt echter beperkt door enkele factoren die de veralgemening en verspreiding ervan in de weg staan, waaronder de hoge

tarra der wagons en de oneconomische ruimteverdeling met alle wagons op één treindek, wat een grotere breedte van de scheepsromp noodzaakt, waardoor de snelheid van het schip ongunstig wordt beïnvloed en wat tevens de aanwending der onderaan in het schip gelegen ruimen uitsluit. De kleinere 'earning capacity' of winstvermogen van de treinveerboot wordt omschreven door berekeningen die hebben aangetoond dat een klassiek vrachtschip gemiddeld 165 ton gewicht aan lading kan vervoeren per 100 ton bruto-inhoud. Voor een treinveerboot wordt die verhouding op slechts 28 à 33 ton per 100 geschat.

Een andere handicap beperkt het hinterland. Om strategische of andere redenen hebben sommige landen als bv. Ierland, Spanje en Rusland afwijkende spoorbreedten aangenomen. Alhoewel de spoorbreedte in Groot-Brittannië en op het contingent gelijk zijn, kunnen de wagons van beide netten niet zonder meer



worden uitgewisseld. Het vrije ruimteprofiel is kleiner in Groot-Brittannië en smaller dan het maximum toegelaten door de in 1900 te Bern afgesloten internationale overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor. Continentale wagons zijn dus niet geschikt voor het Britse net, waar de kunstwerken — bruggen, tunnels enz. — niet op ze berekend zijn. Daarentegen zijn de Britse wagons niet voorzien van de op het vasteland voorgeschreven reminrichting. Elk der betrokken spoorwegmaatschappijen heeft zich om deze redenen een speciaal wagonpark aangeschaft, geschikt om op de verschillende netten te rijden.

De afweging van de opgesomde voor- en nadelen van de treinveerboot maken het de verkeerstechnicus mogelijk de kritische afstand — 222 km — te berekenen, beneden dewelke het type rationeel en rendabel kan worden benut en waarboven de voorkeur dient gegeven aan het konventionele vrachtschip. De geplande treinveren Nederland-Engeland en Zweden-Engeland werden nooit verwezenlijkt, hoofdzakelijk omdat de kritische grens in deze verbindingen zou worden benaderd of overschreden.

De beweging en evolutie van de dienst Zeebrugge-Harwich ligt vastgelegd in de cijfers vervat in tabel 1. De diverse fluktuaties zijn o.m. veroorzaakt door :

de hausse in 1928-29, de depressie der dertiger jaren, de devaluatie van het £ in 1931 en de BF in 1935, de voorspoed na de tweede wereldoorlog, d.w.z. door conjunktueurschommelingen ;

de oprichting van het veer Duinkerken-Dover in 1932 ; de protektionistische politiek 'Buy British', speciaal rond 1952 ;

de verwoestingen te Zeebrugge door de 1-februari-vloed 1953.

Voor al in de laatste jaren valt naast een algemene stijging van de trafiek ook een groter evenwicht tussen in- en uitvoer aan te stippen. Laat men om hierboven aangehaalde redenen het jaar 1953 buiten beschouwing en vergelijkt men 1963 met 1954, dan bemerkt men dat de trafiek richting vasteland, die in 1954 slechts 56,31 % van die naar Engeland bedroeg, in 1963 steeg tot 81,94 %. De gemiddelde lading die men berekent door de trafiek in beide richtingen samengeteld te delen door het dubbel aantal enkele overvaarten klom van 178 ton in 1954 tot 204 ton in 1963. Dat de kwantitatieve prestaties aldus werden gekoppeld aan een grotere benuttigingsgraad is een verheugend verschijnsel.

De in tabel 2 weergegeven trafiek per maand te Zeebrugge verwekt de schijn dat ook op dit gebied een

evenwicht bestaat. De herkomst der goederen per seizoen is echter zeer verschillend. Een harmonisch geheel ontstaat omdat in de winter en lente vanuit België grote hoeveelheden vroege groenten, witloof en fruit naar Engeland worden verzonden, nadien Italië aan de beurt komt met treinen vol zuidervruchten en de Balkan met Kerstmis een vloed dood gevogelte zendt.

Als landen van herkomst op het vasteland dienen vooral vermeld, in volgorde van de huidige belangrijkheid van trafiek : Italië, Duitsland, Joegoslavië, België en verder ook Hongarije, Zwitserland, Zweden,

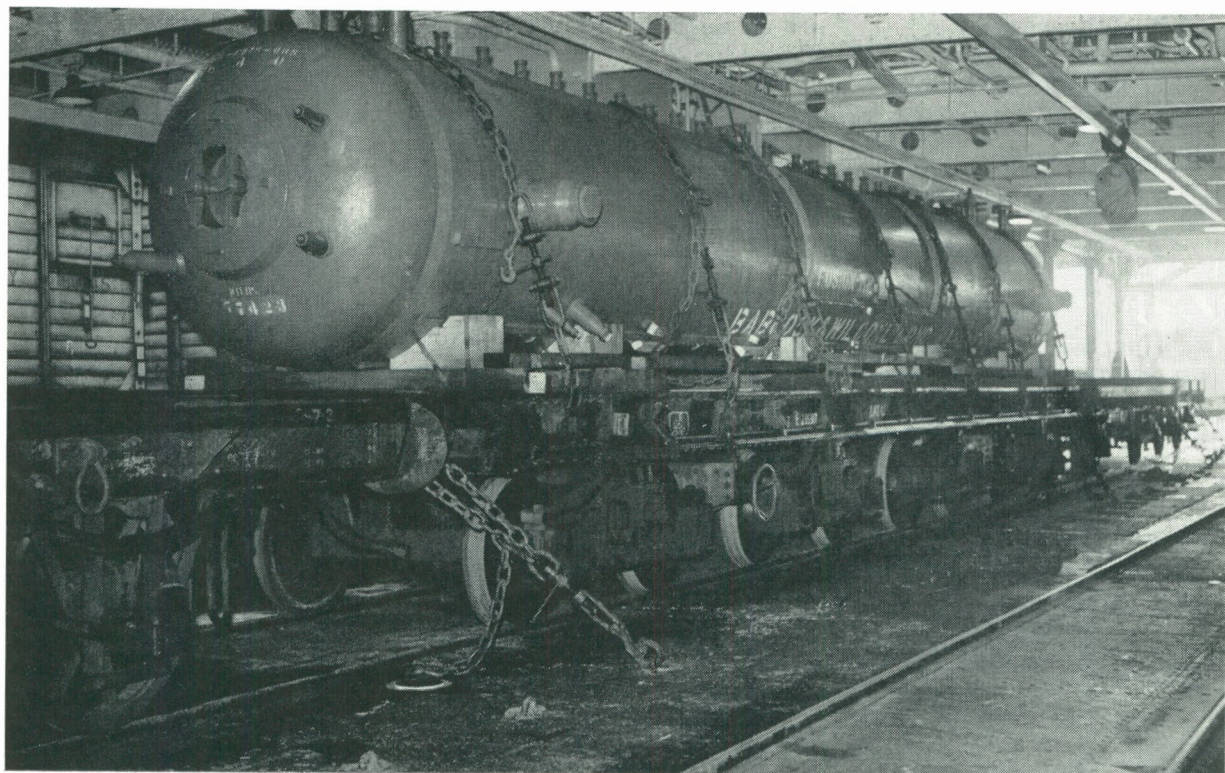
### 1. - Beweging en evolutie

	Totale trafiek in ton		aantal overvaarten in elke richting
	naar Engeland	naar vasteland	
1924	25.201	632	cijfers niet beschikbaar
1925	81.132	7.672	»
1926	134.878	12.608	»
1927	140.346	18.123	»
1928	128.080	17.120	»
1929	114.196	23.984	»
1930	112.749	19.981	»
1931	121.178	10.977	»
1932	61.805	12.225	»
1933	39.225	10.687	»
1934	39.729	14.880	»
1935	47.250	15.061	»
1936	50.328	21.288	»
1937	66.656	17.446	369
1938	61.599	8.659	352
1939	43.102	2.871	216
uitbating stopgezet van 1.9.1939 tot 15.8.1946			
1946	11.560	3.865	41
1947	23.573	16.403	116
1948	54.388	27.079	245
1949	53.319	33.015	312
1950	68.809	34.864	354
1951	108.823	32.209	386
1952	91.599	41.812	383
1953	81.276	49.081	400
1954	114.186	64.296	501
1955	126.689	76.151	558
1956	129.951	86.236	537
1957	134.907	91.804	554
1958	148.598	90.160	610
1959	163.350	91.055	686
1960	171.581	104.130	759
1961	171.333	103.761	729
1962	186.272	115.225	780
1963	172.356	141.231	770

het treindek op  
de Essex-Ferry



de Norfolk Ferry  
met 85 ton zware  
ketel als lading



Oostenrijk, Tsjechoslowakije, Roemenië, Frankrijk. Bij de landen van bestemming op het kontinent figuren Duitsland, Italië en Zwitserland vooraan op de lijst vóór België, Oostenrijk, Joegoslavië, Frankrijk, Hongarije, Tsjechoslowakije, Zweden enz.

Onder de speciale transporten die via Zeebrugge-Harwich transiteren zijn o.m. te vermelden de verscherping van grote kwantiteiten kostbare machines, nieuwe personenwagens, landbouwmachines, cirkussen compleet met levende have, kostbare kunstwerken onder politiebewaking, licht ontvlambare vloeistoffen in tankwagens. Een uitgebreide gamma van de meest diverse wagentypes staat ter beschikking van de gebruikers.

## 2. - Trafiek per maand te Zeebrugge in 1963

	uitvoer naar Engeland		invoer uit Engeland	
	aantal geladen wagons	ton	aantal geladen wagons	ton
januari	1.556	13.343	1.130	10.095
februari	1.721	15.231	1.273	11.397
maart	1.951	16.295	1.316	11.524
april	1.546	13.019	1.147	10.493
mei	1.753	16.203	1.450	13.380
juni	1.511	12.973	1.280	12.220
juli	1.804	14.181	1.292	11.817
augustus	1.873	14.713	1.098	10.259
september	1.911	15.289	1.259	12.104
oktober	1.699	12.231	1.399	13.144
november	1.828	14.231	1.555	12.811
december	1.858	14.647	1.289	11.987
<b>totaal 1963</b>	<b>21.011</b>	<b>172.356</b>	<b>15.488</b>	<b>141.231</b>

Het aandeel van land en gewest in de uitbating van het veer is misschien niet dat wat men er logischerwijze van zou mogen verwachten. De vier schepen zijn eigendom van de Britse Staatsspoorwegen, worden in Groot-Brittannië gebouwd, hersteld en uitgerust; de bemanningen — in totaal zowat 120 opvarenden — zijn uitsluitend Brits.

De Belgische terminus wordt uitgebaat door een naamloze vennootschap waarin de N.M.B.S. een belangrijke participatie bezit en die haar maatschappelijke zetel heeft te Brussel. De uitbatingszetel Zeebrugge stelt gemiddeld 30 bedienden en 50 arbeiders tewerk.

De bedrijvigheid van het veer is een voorname faktor in de algemene spoortrafiek van de haven van Zeebrugge dat tot de biezonderste emplacements van het land wordt gerekend. Een gedeelte van het personeel van de spoorwegmaatschappij krijgt hierdoor werkgelegenheid in eigen streek.

De konkurrentiestrijd voor het vervoer van goederen over het Kanaal is uitgesproken scherp. Vanuit de meeste havens opereren aan beide zijden snelle lijndiensten die worden onderhouden door klassieke vrachtboten welke meestal ook containers laden. Als antwoord daarop heeft men de jongste treinveerboten uitgerust met een speciale hijsinrichting voor het behandelen van containers.

Sinds een paar jaar zijn ook in toenemende mate trailerschepen ten tonele verschenen. Dit soort vaartuig is een toepassing van de treinveerboot op het wegverkeer. Een dergelijke dienst bestaat tussen Londen en Antwerpen. De kansen ervan worden groter naargelang meer internationale autowegen worden afgewerkt. Treinveerboten zijn zonder noemenswaardige aanpassingen te gebruiken als trailerschepen.

Het treinveer Duinkerken-Dover is voor Zeebrugge-Harwich eveneens een mededinger. Er worden naast goederenwagens ook slaapwagentreinen overgezet. Groot-Brittannië en Frankrijk beheren elk twee van de vier schepen van de lijn.

Het vliegtuig tenslotte is thans in staat de meest waardevolle vracht van de zeevaart af te snoepen.

Uit de recente indienststelling van een vierde eenheid op het traject Zeebrugge-Harwich mag echter worden afgeleid dat de verantwoordelijke autoriteiten van mening zijn dat een verdere toename van de handelsbetrekkingen tussen kontinentaal Europa en Groot-Brittannië — al dan niet geïntegreerd in Euromarkt — in de lijn van de verwachtingen ligt.

In de laatste jaren werden tussen Zeebrugge en Harwich per dag gemiddeld meer dan twee afvaarten, zon- en feestdagen inbegrepen, verzekerd. Volgens de noodwendigheid werd een derde afvaart gegeven. De toevoeging van de 'Cambridge Ferry' zal het thans mogelijk maken geregeld drie afvaarten te voorzien.

Het vierde schip blijft in normale omstandigheden beschikbaar als reserve en als invaller tijdens noodzakelijke onderhoudsbeurten en reparaties.

Tenslotte blijkt uit de aanbouw van de vierde treinveerboot ook nog — zoals trouwens uit de bestellingen van Kanaalboten voor andere lijnen — dat de betrokken maatschappijen de ingebruikname van een eventuele tunnel onder het Nauw van Kales in een nabije toekomst niet vrezen.

# het arrondissement Roeselare

## een regionaal-ekonomische studie

*Van de hand van de heren O. Vanneste, J. Theys en M. Zwaenepoel verscheen zopas een werk met dezelfde titel. Onderhavige bijdrage wil een ruime samenvatting van de belangrijkste gegevens betekenen.*

### Ligging, bevolking en beroepsbevolking

Het arrondissement Roeselare is centraal gelegen in de provincie West-Vlaanderen; dit heeft prikkelend gewerkt op de ontwikkeling van bepaalde sectoren, zoals de handels- en dienstensektor. De excentrische ligging van het arrondissement Roeselare in het nationaal geheel heeft echter de betrekkingen met het centrale deel van het land gehinderd.

Het arrondissement Roeselare heeft een bevolking van circa 134.500 personen. De aangroei van de bevolking was er tijdens de jongste naoorlogse periode even hoog als in West-Vlaanderen in zijn geheel (8,0 %) en nauwelijks lager dan in het Rijk (8,7 %). De natuurlijke groei bereikte in het Roeselaarse in de jongste jaren circa 9 per duizend inwoners tegenover 8 per duizend in West-Vlaanderen en 5 per duizend in het Rijk. Ongeveer een derde van de natuurlijke groei wordt echter afgeroomd door uitwijking. Het arrondissement Roeselare is uitwijkingsgebied ten opzichte van alle gewesten van het land, behoudens ten aanzien van de structureel zwakke Westvlaamse arrondissementen. De uitwijking is vooral groot tegenover de arrondissementen Brussel, Brugge, Gent en Antwerpen. De sterkst groeiende gemeenten in de jongste 10 jaar waren Roeselare, Rumeke, Ingelmunster, Emelgem, Dadizele en Izegem. De groei van de agglomeratie naar het Kortrijkse toe is duidelijk merkbaar.

De leeftijdsopbouw van de bevolking van het arrondissement Roeselare is in vergelijking met West-Vlaanderen en vooral met het Rijk vrij gunstig. Tot omstreeks 1980 zal de bevolking blijven verouderen.

De beroepsbevolking van het arrondissement Roeselare is zeer sterk op tewerkstelling in de nijverheid georiënteerd, met een hoog aandeel in de textielnijverheid en de kledingsnijverheid. De activiteitsgraad van de vrouwen is hoog; in 1947 waren er in het Roeselaarse op 100 vrouwen in beroepsleeftijd (15 tot 65 jaar) 29,8 ekonomisch aktief tegenover 28,5 in West-Vlaanderen en 27,8 in het Rijk.

### Infrastructuur en huisvesting

Het Roeselaarse heeft een vrij goede infrastructuur. Het kanaal Roeselare-Leie en de haven van Roeselare zijn vooral belangrijk voor de voedingsnijverheid. In 1962 werden in totaal 883.908 ton goederen gelost en geladen.

De woningvoorraad beliep op eind 1961 36.527 parti-

kuliere huizen. Het huidig woningtekort wordt op circa 1.200 woningen geraamd, rekening houdend met een reserve om de normale wisseling op de woningmarkt vlot te laten verlopen.

### Industrie

De totale tewerkstellingscapaciteit van het arrondissement Roeselare bedraagt circa 50.500 arbeidsplaatsen, waarvan 55 % in de industrie, 13 % in de landbouw en 32 % in handel, ambachtswezen en diensten.

Het arrondissement Roeselare is het gewest in West-Vlaanderen waar de industriële omwenteling het vroegst werd gevolgd. In de tweede helft van de 19e eeuw is de textielnijverheid in het centrale deel van het arrondissement Roeselare belangrijk geworden. De ontwikkeling van de schoen- en de borstelnijverheid hebben Izegem na de eeuwwisseling tot hoge bloei gebracht; na 1932 ging de borstelnijverheid teloor. De bedrijfstakken met de hoogste tewerkstelling zijn op heden nog de textielnijverheid (5.156 tewerkgestelden in 1962) en de schoennijverheid (5.025 tewerkgestelden). In de metaalnijverheid (3.713 tewerkgestelden) en de houtnijverheid (3.131 tewerkgestelden) is de tewerkstelling eveneens van betekenis. Een specifieke bedrijvigheid van het Roeselaarse is de voedingswarenbereiding (1.590 tewerkgestelden) met een overwicht van de veevoederbereiding (circa 1.000 tewerkgestelden). De konfektienijverheid (1.129 tewerkgestelden) is in de jongste jaren belangrijk geworden. Het bouwbedrijf, als semi-industriële bedrijfstak, groepeerde 3.548 arbeidskrachten.

De totale bezoldigde werkgelegenheid in de industrie beliep medio 1962 26.555 arbeidsplaatsen.

De industriële werkgelegenheid heeft een opvallende concentratie te Roeselare (8.827 tewerkgestelden of 33,2 %) en te Izegem (7.011 tewerkgestelden of 26,4 %). Bij Izegem sluit Emelgem aan met 1.735 tewerkgestelden. Secundaire kernen zijn Rumeke (1.465), Ardoeie (1.131), Lichtervelde (1.212), Ingelmunster (987) en Beveren (871). Haast alle bedrijven van enige omvang zijn te Roeselare of te Izegem gevestigd; midden 1962 telde het arrondissement Roeselare 6 ondernemingen met meer dan 500 tewerkgestelden en 14 met 200 tot 500 arbeidskrachten.

Tussen 1947 en 1962 is de industriële tewerkstelling in het arrondissement Roeselare gestegen van 20.244 tot 26.555 personen of met 31,2 %; in West-Vlaanderen bedroeg de groei 31,9 % en in het Rijk 12,4 %.

De bedrijfstakken met de hoogste toename van het arbeidseffektief waren de metaalnijverheid (+ 2.198), de schoennijverheid (+ 760) en de konfektienijverheid (+ 636); ook de sectoren bereiding van oliën en

**Het arrondissement Roeselare, in vergelijking met de voornaamste kernen en met West-Vlaanderen, 1947-62**

	Roeselare	Izegem	Ingel- munster	Arr. Roeselare	W.-VI.
Oppervlakte (in ha), 1962 . . . . .	2.313	1.429	1.615	29.720	323.500
Totale bevolking, 1962 . . . . .	35.662	17.157	9.817	134.587	1.075.949
Bevolkingsdichtheid, 1962 (per km2) . . . . .	1.542	1.201	608	453	333
Aktieve bevolking, 1947 . . . . .	12.992	7.097	3.593	48.968	394.020
Aktieve bevolking (pCt totale bevolking), 1947	40,8	42,5	39,5	39,3	39,5
Tewerkst. in plaatsel. industr. (% akt. bev.), 1947	53,0	102,6	24,9	43,5	32,7
Tewerkst. in eigen gemeente (% akt. bev.), 1947	83,1	89,9	54,9	71,3	63,4
Totale tewerkstelling (% akt. bevolk.), 1947 . .	106,1	136,6	62,8	90,5	83,3
Bestendig tewerkgesteld in de landbouw, 1962	406	274	221	4.933	42.355
Bezoldigden in de industrie, 1962 . . . . .	8.827	7.011	987	26.555	150.936
Bezoldigden in de handel, 1962 . . . . .	1.002	207	60	1.662	14.867
Aant. nijverheidsinr. met 50 of meer tewerkg. '62	42	32	4	122	576
Vershil tussen in- en uitgaande pendel, 1947	+ 1.274	+ 2.716	— 1.131	— 2.228	— 48.204



vetten (+ 392), keramische nijverheid (+ 390) en voedingswarenbereiding (+ 331) waren expansief.

In het bouwbedrijf en de houtnijverheid was de werkgelegenheid stijgend doch de beschikbare statistieken laten niet toe de groei tussen 1947 en 1962 precies te bepalen; tussen 1955 en 1962 was er in de bouw- en houtnijverheid een toename van 735 arbeidsplaatsen en in de houtnijverheid van 596 arbeidsplaatsen. De leemte ontstaat door de teloorgang van de borstelnijverheid werd grotendeels ondervangen door een overschakeling naar de meubelfabrikage.

In de textielnijverheid was de werkgelegenheid dalend van 5.719 personen in 1947 tot 5.156 personen in 1962. Het overwicht van de textielnijverheid werd doorbroken. Het aandeel van de textielnijverheid in de totale industriële tewerkstelling daalde van 42 % in 1937 tot 30 % in 1947 en tot 19 % in 1962.

De belangrijkste groeipunten qua industriële tewerkstelling in de naoorlogse periode waren Roeselare (+ 2.670), Izegem (1.021), Emelgem (1.034), Lichtervelde (853), Gits (598), Rumbeke (430) en Hooglede (421). Het aandeel van de noordelijke strook Hooglede-Gits-Lichtervelde in de totale industriële tewerkstelling van het arrondissement Roeselare steeg van 3,0 % in 1937 en 1947 tot 9,1 % in 1962 (aandeel in de bevolking 11,4 %); tot voor kort waren deze gemeenten overwegend agrarisch.

### **Handel en diensten**

Einde 1947 bedroeg het aantal alleenstaande handelaars in de eigenlijke verkooppunten 5.664 personen. De bezoldigde tewerkstelling in 310 handelsinrichtingen met bezoldigd personeel beliep 1.054 personen. De bezoldigde tewerkstelling was in 1962 gestegen tot 1.662 personen.

De stad Roeselare is het dominerend verzorgingscentrum van het gehele arrondissement. Circa 60 % van de bezoldigde tewerkstelling in de handel valt te Roeselare. De invloedssfeer van Roeselare als verzorgingscentrum overschrijdt de arrondissementale grenzen, vooral in de richting van Diksmuide en Ieper. Binnen het arrondissement Roeselare is Izegem een secundaire verzorgingskern voor Emelgem, Ingelmunster, Kachtem, Oekene, Rumbeke, St. Eloois-Winkel, Ardoois. In het krediet- en financiewezen, in diverse agent-schappen, hotelwezen, persoonsverzorging, openbare diensten en diensten van algemeen nut waarvan het personeel aan de Rijksdienst voor maatschappelijke zekerheid is onderworpen, werden in 1962 nog 1.690 bezoldigden geteld.

Het aantal alleenstaande handarbeiders in het arrondissement Roeselare beliep op einde 1947 3.231 per-

sonen; ze werden bijgestaan door 836 helpers en stelden 83 thuisarbeiders tewerk.

### **Landbouw**

Volgens de algemene landbouwtelling van 31 december 1959 was 9 % van de bevolking voor zijn inkomen van de landbouw afhankelijk.

De betaalde oppervlakte beslaat in het arrondissement Roeselare 79 % van de totale oppervlakte. De gemiddelde grootte van de landbouwbedrijven (1 ha en meer) bedraagt 7,16 ha.

De landbouw van het arrondissement Roeselare is in vergelijking met overig West-Vlaanderen sterker gericht op de teelt van nijverheidsgewassen en aardappelen en minder op de teelt van graangewassen en weiden en grasland. De veeteelt wordt er op vrij intensieve wijze bedreven. In de jongste jaren is het Roeselaarse uitgegroeid tot een belangrijk centrum van groenteteelt; de omzet van de veiling te Roeselare beliep in 1962 94 miljoen F.

De opvolging op de landbouwbedrijven van het Roeselaarse blijkt nog enkel verzekerd te zijn op bedrijven van 10 ha en meer. Op de bedrijven van minder dan 5 ha zijn er nog slechts 26 kandidaat-opvolgers voor 100 bedrijven.

### **Arbeidsoverschotten en scholingsmogelijkheden**

De arbeidsmobiliteit is in het arrondissement Roeselare vrij belangrijk. Tegenover 5.359 forenzen die buiten het eigen arrondissement werkten op einde 1947, stond slechts een ingaande pendel van 3.331 personen. Het arrondissement Roeselare had in 1947 een belangrijk negatief pendelsaldo ten opzichte van het arrondissement Kortrijk (— 1.115) doch een kwantitatief even hoog positief pendelsaldo ten opzichte van de overige Westvlaamse arrondissementen (+ 1.128). Ten opzichte van de overige provincies was er een negatief pendelsaldo van 617 personen en ten opzichte van het buitenland van 1.624 personen.

Over de arbeidsmigratie in eigen land zijn geen recente gegevens voorhanden. Het aantal grensarbeiders is na 1960 gedaald; het bedraagt op heden circa 1.170 personen tegenover 1.311 in 1948. De seizoenarbeid is regelmatig teruggelopen. In 1962 werden nog slechts 620 afreizen van seizoenarbeiders naar Frankrijk geregistreerd tegenover 1.589 in 1953. De seizoenarbeid in eigen land is onbeduidend geworden. De werkloosheid in het arrondissement Roeselare is in 1962 tot op een zeer laag niveau gedaald (630 volledig werklozen); omstreeks 1952-53 heeft het Roeselaarse een zware werkloosheidsdruk gekend.

Indien voor het Roeselaarse een gelijke aktiviteitsgraad en dezelfde industrialisatiehoogte wordt bereikt als in het Kortrijkse, dan kan — bij behoud van het bestaande uitgaand pendelsaldo — de huidige reserve voor de industrie op 900 mannen en 700 vrouwen geraamd worden. Er moet echter gerekend worden met een verdere daling van het aantal grensarbeiders. De scholingsmogelijkheden in het technisch en beroepsonderwijs zijn in het arrondissement Roeselare vrij ruim. Roeselare vervult op dit vlak een verzorgende functie. Vooral voor het land- en tuinbouwonderwijs is het rekruteringsveld sterk gespreid. Te Roeselare fungeert ook een provinciaal centrum voor beroepsherscholing en versnelde beroepsopleiding.

## Aanbevelingen

Wil Roeselare er in slagen de enkele negatieve kanten weg te werken die een schaduw werpen op zijn ontwikkeling dan zijn in de eerste plaats een aantal infrastructuurwerken noodzakelijk. Het kanaal Roeselare-Tielt dient op een gabariet van 1.350 ton te komen en hiermee samengaand is een aansluiting met de ringvaart te Gent of met de Bovenschelde vereist. Ook moet de binnenhaven uitgebreid worden.

Inzake banen dient er een prioriteit gegeven aan een verbinding met Kortrijk en later op de E3, naast een ring rond Tielt, Torhout, Diksmuide en Ingelmunster. Het wegverkeer wordt op heden sterk gehinderd door vele spooroverwegen die weggewerkt moeten worden.

Rekening houdend met de huidige arbeidsreserve en de verwachte groei van de actieve bevolking werd het tewerkstellingsobjectief voor het jaar 1970 gesteld op 4.900 nieuwe arbeidsplaatsen. Een terreinbehoefte van ongeveer 150 ha uitgeruste industriegronden moet hiervoor worden voorzien. De nodige maatregelen zouden moeten getroffen worden voor de onmiddellijke uitrusting van circa 75 ha industriegronden. Voor de landbouw liggen ruime kansen in de groentekultuur, met Noord-Frankrijk als voornaam afzetgebied. Een diepgaande prospectie en een degelijk tuinbouwonderwijs dringen zich op. Daarnaast moet de landbouw kunnen rekenen op een behoorlijke voorlichting. Het blijkt wenselijk dat de ruilverkaveling te Hooglede-Gits met spoed zou worden doorgezet en dat het probleem van de drinkwatervoorziening opgelost wordt.

Roeselare zelf moet als verzorgingscentrum verder worden uitgebouwd; de stadskern is daarbij essentieel.

Inzake woningbouw stelt de agglomeratievorming op de as Roeselare-Ingelmunster speciale problemen, die opgelost kunnen worden in het kader van een politiek voor ruimtelijke ordening.

Het jaar 1961 is reeds uit de aktualiteit verdwenen, behoudens inzake statistiek. Op dit terrein is het integendeel brandend aktueel. Druppelsgewijs komen immers de eerste resultaten binnen. Teneinde de publikatie op de voet te kunnen volgen, heeft de redactie het nuttig geoordeeld een nieuwe rubriek te openen onder de titel 'Volkstelling 31.12.1961'.

Daarin verschijnen alleen gegevens, steunend op de laatste volkstelling. Wij willen U een soort 'paspoort' bezorgen van de verschillende arrondissementen, onder een vergelijkbare vorm. Dit overzicht zal slaan op enkele demografische en enkele woninggegevens.

Vooraf echter enkele meer algemene cijfers. Het eerste deel van de publikaties over de volkstelling is immers verschenen (1). Het bevat een reeks algemene gegevens voor het rijk, de provincies en de arrondissementen: de uitgestrektheid van het grondgebied, de belastbare en niet-belastbare oppervlakte van grond en gebouwen, enz.; cijfers over de evolutie sinds 1846 tot 1961, op basis van de bevolkingstellingen, van de bevolking, berekend tot op het niveau van de gemeente. Ook de gemeentelijke grenswijzigingen sinds 1831 werden aangeduid.

Hier volgt een overzicht van de stand van de bevolking en van de woningen (bewoond en onbewoond) en een verhouding van de bevolking per 100 woningen op 31.12.61, per arrondissement.

Stand van de bevolking en van de woningen op 31.12.61

Arrondiss.	Bevolking	Woningen (bewoond en onbewoond)	Bevolking per 100 woningen
Brugge	221.608	79.815	278
Diksmuide	48.205	13.980	345
Ieper	122.657	38.193	321
Kortrijk	299.900	92.662	324
Oostende	120.684	47.555	254
Roeselare	133.721	38.473	348
Tielt	75.544	20.714	365
Veurne	46.647	23.814	196
West-Vlaanderen	1.068.976	355.206	301

(1) Bestellen bij Nationaal Instituut voor de Statistiek, Leuvenseweg 44, Brussel 1 (Tel. 02/11.22.77).

# volkstelling 31.12.61

	Arrondissement Diksmuide				Arrondissement Veurne			
	Mannen	Vrouwen	Totaal	%	Mannen	Vrouwen	Totaal	%
Totale bevolking :	24.145	24.060	48.205		23.000	23.657	46.657	
Bevolkingsdichtheid per km <sup>2</sup>			140				164	
Bevolking naar leeftijdsgroepen :								
0 - 4 jaar	2.250	2.082	4.332	9,0	2.084	1.930	4.014	8,6
5 - 9 »	2.120	2.061	4.181	8,7	1.958	1.776	3.734	8,0
10 - 14 »	2.065	2.017	4.082	8,5	1.893	1.716	3.609	7,7
15 - 19 »	1.935	1.842	3.777	7,8	1.735	1.641	3.376	7,2
20 - 24 »	1.754	1.686	3.440	7,1	1.528	1.488	3.016	6,5
25 - 29 »	1.635	1.548	3.183	6,6	1.520	1.508	3.028	6,5
30 - 34 »	1.611	1.644	3.255	6,8	1.578	1.654	3.232	6,9
35 - 39 »	1.778	1.710	3.488	7,2	1.611	1.652	3.263	7,0
40 - 44 »	1.176	1.143	2.319	4,8	1.140	1.227	2.367	5,1
45 - 49 »	1.230	1.229	2.459	5,1	1.302	1.361	2.663	5,7
50 - 54 »	1.455	1.452	2.907	6,0	1.403	1.532	2.935	6,3
55 - 59 »	1.373	1.446	2.819	5,8	1.320	1.542	2.862	6,1
60 - 64 »	1.208	1.251	2.459	5,1	1.205	1.428	2.633	5,6
65 - 69 »	872	985	1.857	3,9	1.010	1.135	2.145	4,6
70 - 74 »	692	849	1.541	3,2	731	886	1.617	3,5
75 - 79 »	505	581	1.086	2,3	533	625	1.158	2,5
80 +	486	534	1.020	2,1	449	556	1.005	2,2
Bevolking naar burgerlijke staat :								
ongetrouwd . . . . .	11.901	10.958	22.859	47,4	10.493	9.671	20.164	43,2
getrouwd (incl. gescheiden van tafel en bed)	11.182	11.166	22.348	46,4	11.484	11.475	22.959	49,2
in weduwstaat . . . . .	963	1.873	2.836	5,9	888	2.320	3.208	6,9
uit de echt gescheiden . . . . .	98	63	161	0,3	117	160	277	0,6
wettelijk gescheiden van tafel en bed . . . .	1	—	1	0,0	18	31	49	0,1
Socio-economische indeling van de bevolking :								
A. - Niet actieve bevolking								
jonger dan 14 jaar . . . . .	6.028	5.782	11.810	39,1	5.538	5.099	10.637	36,2
scholieren of studenten (14 jaar en ouder)	1.230	836	2.066	6,8	1.417	875	2.292	7,9
gepensioneerd, op rust, niet-exploiterende eigenaars . . . . .	2.530	1.266	3.796	12,6	423	12.306	12.729	43,3
uitsluitend eigen huishouding verzorgend, weduwen met overlevingspensioen en overige niet actieve bevolking . . . . .	489	12.039	12.528	41,5	2.843	850	3.693	12,6
<i>Totaal</i>	<i>10.277</i>	<i>19.923</i>	<i>30.200</i>	<i>100,0</i>	<i>10.221</i>	<i>19.130</i>	<i>29.351</i>	<i>100,0</i>



	Arrondissement Diksmuide				Arrondissement Veurne			
	Mannen	Vrouwen	Totaal	%	Mannen	Vrouwen	Totaal	%
<b>B. - Actieve bevolking</b>								
bedrijfshoofden, niet in dienstverband en vrije beroepen . . . . .	4.486	1.018	5.504	30,6	3.890	1.184	5.074	29,3
bedrijfshoofden in dienstverband . . . . .	33	1	34	0,2	59	18	77	0,5
hogere bedienden . . . . .	145	57	202	1,1	385	105	490	2,8
middelbare en lagere bedienden . . . . .	1.048	620	1.668	9,3	2.037	799	2.836	16,4
werklieden en thuisarbeiders . . . . .	5.000	1.415	6.415	35,6	4.484	1.093	5.577	32,2
helpers . . . . .	1.033	668	1.701	9,4	748	850	1.598	9,2
werklozen . . . . .	1.849	358	2.207	12,3	791	470	1.261	7,3
miliciens . . . . .	272	—	272	1,5	256	—	256	1,5
onbekend . . . . .	2	—	2	0,0	129	8	137	0,8
<i>Totaal</i>	<i>13.868</i>	<i>4.137</i>	<i>18.005</i>	<i>100,0</i>	<i>12.779</i>	<i>4.527</i>	<i>17.306</i>	<i>100,0</i>
waarvan werkzaam in openbare sektor . .	1.080	535	1.615	9,0	2.136	576	2.712	15,7
actieve t.o.v totale bevolking (in %) . .				37,4				37,1

<b>Actieve bevolking naar bedrijfstak :</b>								
Landbouw, bosbouw en visserij . . . . .	3.442	564	4.006	22,2	2.548	374	2.922	16,9
Extractieve nijverheid . . . . .	10	—	10	0,0	4	—	4	0,0
Be- en verwerkende nijverheid . . . . .	3.139	854	3.993	22,2	2.283	375	2.658	15,3
Bouwnijverheid . . . . .	1.920	4	1.924	10,7	1.789	18	1.807	10,4
Electriciteit, gas, water . . . . .	66	2	68	0,4	98	3	101	0,6
Handel . . . . .	1.351	592	1.943	10,8	1.283	962	2.245	13,0
Bank, verzekering, onroerende goederen .	72	28	100	0,6	115	56	171	1,0
Vervoer, opslag en verkeer . . . . .	678	86	764	4,2	955	135	1.090	6,3
Diensten . . . . .	1.066	1.648	2.714	15,1	2.594	2.127	4.721	27,3
Onbekende bedrijvigheid . . . . .	3	1	4	0,0	63	7	70	0,4
Werklozen en miliciens . . . . .	2.121	358	2.479	13,8	1.047	470	1.517	8,8
<i>Totaal</i>	<i>13.868</i>	<i>4.137</i>	<i>18.005</i>	<i>100,0</i>	<i>12.779</i>	<i>4.527</i>	<i>17.306</i>	<i>100,0</i>

<b>Woonforensen :</b>								
Aantal niet dagelijks reizend . . . . .			1.391	100,0			808	100,0
met logement in of nabij werkgemeente			1.361	97,8			764	94,6
Aantal dagelijks reizend . . . . .			4.461	100,0			3.744	100,0
Tijd van woon- naar werkplaats :								
< 30 minuten . . . . .			1.355	30,4			2.031	54,2
30 minuten tot < 1 uur . . . . .			1.673	37,5			1.101	29,4
1 uur tot < 1 uur 30 min. . . . .			930	20,8			270	7,2
1 uur 30 min. tot < 2 uur . . . . .			313	7,0			115	3,1
2 uur en meer . . . . .			190	4,3			111	3,0
onbekend . . . . .			—	—			116	3,1

In opvolging van de h. R. Declereck, Gouverneur van de provincie Antwerpen, heeft de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering van de *Economische Raad voor Vlaanderen*, Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen, als voorzitter aangesteld voor 1964 en 1965. Statutair bekleeden de gouverneurs van de Vlaamse provincies beurtelings het voorzitterschap van de E.R.V. voor een periode van twee jaar.

Op 7 maart hield de Westvlaamse Economische Raad voor 370 aanwezigen een *Algemene Voorlichtingsvergadering* te Brugge, onder het voorzitterschap van Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur, Voorzitter van de W.E.R. De heer O. Vanneste, Directeur van het Westvlaams Economisch Studie bureau, sprak over de werking van de W.E.R. en het W.E.S. en over de economische vooruitzichten in West-Vlaanderen. De academische rede werd gehouden door de heer Michiel Vandekerckhove, ere-advokaat, over 'Universitaire vorming en het West-Vlaanderen van morgen'. De heer H. Smisjaert, Voorzitter Beheerraad, sprak het slotwoord.

De *Overhemdenfabriek Loose en Depuydt, n.v.*, huurde, door toedoen van de Westvlaamse Economische Raad en de stad Oostende, een gebouw om een nieuwe produktie-eenheid te beginnen.

Voorziene tewerkstelling : 100 personeelsleden.

Een magazine wijdde onlangs een lang artikel aan Kortrijk, centrum van *juweelnijverheid*. Dit kwam in volle licht te staan bij het koninklijk bezoek in 1962 aan de stad.

Het Produktiviteitscentrum West-Vlaanderen hield op het stadhuis te Izegem een informatiedag over de *schoennijverheid*. Ook in deze sektor is het verwerven van goede methodes essentieel voor het voortbestaan. Deze dag beoogde een beter klimaat te scheppen tegenover de opvoering van de produktiviteit. Eens deze mentaliteit gewijzigd, kunnen de techniekers beginnen aan het doorlichten van bepaalde bedrijven om daar het assortiment van de produkten en de werkmethoden te bekijken.

De invloed van de *chemische nijverheid* zal onderlijnd worden op de drieweekse tentoonstelling van de E.R.A. te Antwerpen. Plaats en datum : Stadsfeestzaal 16 mei-8 juni 1964. Inlichtingen : Economische Raad Antwerpen, Koningin Elisabethlei 12, Antwerpen. Tel. 37.78.86.

## TEXTIEL

De statistische gegevens thans in ons bezit laten toe in deze rubriek een overzicht te geven van de evolutie der Westvlaamse textielspecialiteiten tijdens het jaar 1963. Opvallend is dat deze specialiteiten, die over het algemeen aan de spits stonden van de vooruitgang der Belgische textielindustrie, dit tijdens het jaar 1963 niet hebben bereikt. Dat is het geval zowel voor de vlasweefsels als voor de wollen tapijten, fluweel en épinglé. Tegenover een gemiddelde stijging van 11 % van de textieluitvoer in 1963, kon de uitvoer van vlasweefsels in 1963 slechts deze van 1962 in waarde evenaren (601 miljoen) doch slechts ingevolge een prijsstijging van 7 %. Kwantitatief daalde de uitvoer dus niet in evenwaardig percentage. Nochtans kon tengevolge een ietwat beter afzet in het binnenland en een lichte stockverhoging de produktie kwantitatief op peil worden gehouden. Men verwacht nu een grote daling voor 1964.

Het zwak resultaat op gebied van uitvoer van vlasweefsels is het gekombineerd resultaat van de stijging met 16 % in de E.E.G. landen, een vermindering van 7 % in de U.S. en van 22 % in de E.F.T.A. landen.

In de tapijtsector treft vooral de teruggang van de wollen tapijten daar deze sektor in het verleden de meest expansieve was. Er is nog steeds geen voldoende rekuperatie voor het verlies geleden op de Amerikaanse markt ingevolge de verhoging der rechten op 17 juni 1962. Dit verlies vindt gelukkig een gedeeltelijke tegenhanger in een verhoging van de afzet in het buitenland van tapijten van katoen, van jute of van kunstmatige vezels.

De toestand was ook zeer ongunstig in de bijna 100 % Westvlaamse épingléindustrie, waar de uitvoer van wollen épinglé met 236 miljoen, hetzij met 20 % terug viel tegenover 1962. Dit verlies werd gedeeltelijk goedge maakt door de verhoogde afzet van épinglé en fluweel uit andere vezels. Ondermeer kent fluweel uit vlas een sterke vooruitgang. Bij het begin van het nieuwe jaar viel geen verbetering in de activiteit van de sektor épinglé en fluweel te bespeuren en ook in de tapijtsector valt een aarzeling waar te nemen. Met maart wordt dit nog meer afgetekend daar een begin van de seizoenverzwakking merkbaar wordt. Deze toestand ligt wellicht aan de basis van een begin van tijdelijke werkloosheid in de wolspinnerijen.

Op het internationale vlak zijn er drie elementen die van aard zijn de toekomst te beïnvloeden :

vooreerst wordt het met de dag duidelijker dat de afbouw der rechten met 60 % in de E.E.G. nieuwe marktmogelijkheden heeft meegebracht in de omliggende landen. Heel wat Westvlaamse industriëlen spannen zich in om deze kansen maximaal te benutten ; de wereldkonferentie voor de handel en ontwikkeling in UNO-verband vangt aan op 28 maart ; de tariefonderhandelingen in het kader van de G.A.T.T. (Kennedy-round) beginnen op 4 mei.

Beide laatste zullen zeker een druk voor verruiming van de invoer in Europa meebrengen en bepaald in de textielsektor. Normaal zijn de hoog-gespecialiseerde produkten echter minder kwetsbaar dan de courante massa-artikelen.

A. Dequae

#### VLASVEZEL

Het rendement van de vlasoogst 1963 laat te wensen over. Het oogstgewicht was lager dan tijdens de vorige jaren. Ook de kwaliteit was amper middelmatig en het vezelbesot is abnormaal laag.

De spinnerij zag in deze gewijzigde marktvoorziening een bedreiging voor haar bevoorrading. Men had de behoeften geschat op 132.000 hectaren en de optelling van het West-Europees vlasareaal gaf slechts 121.000 hectaren. Voor het berekenen der behoeften was men uitgegaan van een gemiddelde vezelopbrengst (totaal van lang vezellint en klodden) van 1.350 Kg. per hectare terwijl de opbrengst dit cijfer niet bereikt.

De spinners die onder de vorm van termijncontracten met de weverijen zware verbintenissen hadden aangegaan, hebben elkaar de koopwaar op onze vlasvezelmarkt betwist en de prijzen opgetrokken. Deze prijsverhoging was er nodig om de verhoogde produktiekosten van de vezelbereider en het laag rendement van de vlasoogst 1963 op te vangen.

Het zijn vooral de goede kwaliteiten die van deze marktverbetering geprofiteerd hebben daar deze schaars geworden zijn.

Het zenuwachtig optreden der spinners is met de jaarwisseling tot bezinking gekomen daar op een heropening van het rootseizoen en op een verruiming van het vlasareaal gespeculeerd wordt. Een gedeelte der prijsverhoging is weggevallen en de vezelmarkt is nu rustig geworden.

De lage kwaliteit van de oogst 1963 heeft tevens voor gevolg dat er een overvloedig aanbod van korte vezels (klodden) ontstaan is en deze koopwaar nu tegen abnormaal lage prijzen van de hand gaat.

Het slaglijnzaad kende een doorlopend zwakke markt en vertoont vergeleken met de markt van een jaar geleden, een prijsdaling van 15 %.

Onze produktie van zaailijnzaad is flink gestegen. De inschrijvingen voor keuring te velde zijn van 3.700 hectaren in 1962 gestegen tot 6.500 hectaren in 1963. Het provenu van deze teelt heeft voor het volle pond afzet gevonden tegen lonende prijzen. Onze export van zaailijnzaad naar Frankrijk is flink gestegen. Men voorziet voor 1964 een verdere toename van de inschrijvingen voor veldkeuring.

De afzet van een ander afvalprodukt nl. de lemen, was bijzonder goed. De snelle expansie van de vlaspapenplatenindustrie heeft de behoeften van deze nieuwe nijverheid opgedreven tot een quantum dat onze produktie overtreft. Er worden lemen geïmporteerd. Onze

De Westvlaamse Economische Raad, drong er in een motie van de algemene vergadering (Brugge op 7 maart 1964) bij de Heer A. Spinoy, Minister van Economische Zaken en Energie op aan dat het *ontwikkelingsplan voor de Westhoek* zo spoedig mogelijk zou voorgelegd worden aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie.

Omdat de raad overtuigd is dat een bijkomende uitrusting in de Westhoek noodzakelijk is om dit gebied tot ontplooiing te brengen, dringt hij aan opdat de regering ten spoedigste het plan zou goedkeuren en onverwijld de uitvoering zou aanvatten.

Hoge ambtenaren van het Ministerie van Landbouw prospecteerden de *Westhoek*. Zij bezochten de normalisatiewerken in de Vladslo-Ambacht polder en de nieuwe pompstations te Esen en te Werken. Daarna ging hun aandacht naar het IJzergebied, naar de ontworpen water-spaarbekkens te Reninge en Noordschote en naar het laaggelegen Alveringem. De toestand van de Westhoek werd verder besproken op het stadhuis van Lo.

In 1867 begonnen door A. Verstraete-Lycke als stokerij, is de *Koninklijke Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek n.v.* te Brugge uitgegroeid tot een bedrijf van 400 werknemers.

Zowel de produkten 'Koningsgist' als de brandspiritus 'Calor' en de jenever zijn alom gekend.

Vóór korte tijd richtte de firma een prachtig nieuw gebouw op, waarvan wij U een foto boden in het nummer 4/1963 (blz. 143).

Gesprekken over de toekomst van het *toerisme aan de kust* gingen door onder impuls van de Volkshogeschool De Blankaart en het Westvlaams Economisch Studie-bureau te Oostduinkerke (21 jan.), Oostende (28 jan.) en Knokke (24 febr.) Het geheel werd afgesloten door een gespreksdag te Woumen op 3 maart 1964. De syntese werd er gemaakt door de heer N. Vanhove, stafmedewerker W.E.S., met een uiteenzetting over 'Marktprospektie als basis voor toeristische publiciteit'.

Het gesprek liep over de Rijksbegroting voor toeristische propaganda, de vorming in het hotel- en restaurantbedrijf, het prijzenniveau aan de kust, de pensionprijzen, de toeristische publiciteit, de eigen stijl, het receptief toerisme, de taalincidenten en het gebruik van talen, de personeelsbehoefte, een jobdienst voor studenten, de sociaal-kulturele infrastructuur, het toeristisch-economisch onderzoekswerk van het W.E.S.

# BANK VAN BRUSSEL N. V.

*Voor uw*

- \* BELEGGINGEN
- \* FINANCIERINGEN
- \* HANDELSBETREKKINGEN MET  
HET BUITENLAND
- \* ZAKENREIZEN
- \* VLIEGTUIGBILJETTEN



*tot uw dienst*

4 BIJHUIZEN  
EN MEER DAN

**100**

AGENTSCHAPPEN IN

**WEST-VLAANDEREN**

plaatselijke vlasteelt en-vezelbereiding hebben het voordeel in hun onmiddellijke nabijheid een bloeiende platenindustrie te hebben als waarborg voor vaste afname aan behoorlijke prijzen.

De aandacht van gans de vlasindustrie is gevestigd op de nieuwe uitzaai. Het ligt in het belang van alle betrokkenen dat wij een goede oogst met behoorlijk vezelrendement zouden hebben.

*A. Delbeke*

## METAALVERWERKENDE NIJVERHEID

De conjunctuur in de metaalverwerkende nijverheid, globaal genomen, kende goddank gedurende de tweede helft van 1963 een belangrijke heropleving die, op basis van de aanvankelijk betrekkelijke ongunstige evolutie van de vraag, maar moeilijk kon worden verhoopt.

De hoekstenen van deze omslag waren enerzijds de intensieve vraag naar verbruiks- en gebruiksgoederen, gedreven door de verhoging van de inkomens en de bedrijvigheid in de bouwsector en, anderzijds, een geleidelijke verbetering, zowel in het binnen- als in het buitenland, van de neiging tot investeren.

Uiteindelijk stegen, tegenover 1962, de bestellingen en de leveringen (in courante prijzen) met resp. 9 en 14 %, de tewerkstelling en de man-uren met resp. 3,5 en 2,5 %, de gemiddelde waarden (prijzen) met ongeveer 3 % en daalden de orderboekjes met 5 %.

Natuurlijk spreiden zich deze veranderingen ongelijkmatig over de verschillende gewesten en activiteiten.

Beperken wij ons met te verklaren dat voor West-Vlaanderen de toeneming van de tewerkstelling bij de 7,5 % beliep en dat eens te meer het accent kwam te liggen op de grote exponenten van de metaalverwerkende nijverheid West-Vlaanderen, te weten de draadtrekkerij, het textielmaterieel, de landbouwmachines en, in minder gunstige mate, op het spoorwagematerieel.

Het dynamisme van de Westvlaamse draadtrekkerijen dient te worden onderlijnd (+ 12 %) daar de sector, in zijn geheel, te kampen heeft gehad met een weerbarstige vraag waarin maar gedurende het vierde kwartaal verbetering optrad, alsook met dalende prijzen en een scherpe mededinging.

Dank zij de bestaande orderboekjes kon de productie van textielmachines worden opgevoerd, doch met een vertraagd ritme (6 %) wegens het stagneren van de vraag, zodat de verzekerde activiteitsduur flink daalde. De jongste berichten wijzen nochtans op een meer intensieve vraag, die men ten andere zo rationeel mogelijk dient aan te pakken, om de gestegen productiekosten enigszins te milderen.

Zoals voorheen vertoonde de sector der landbouwmachines een belangrijke expansie, dank zij het planmatig doorvoeren van een groots opgezette uitvoerpolitiek.

Bedrijvigheden die eveneens aan belangrijkheid wonen waren deze van de werktuigmachines, het koetswerk en dergelijke, en de electrotechniek.

Bij het spoorwegmaterieel en de hefwerktuigen liep de tewerkstelling eerder achteruit, alhoewel nieuwe bestellingen konden worden ingeschreven.

Globaal genomen mag men verklaren dat in 1963 de metaalverwerkende nijverheid in West-Vlaanderen, meer dan in gelijk welke andere provincie, zich heeft blijven ontwikkelen om aldus geleidelijk, mits het volhouden van de reeds geleverde inspanningen, op het peil te komen dat normaal van deze streek mag worden verwacht.

L. Coosemans

## LANDBOUW

De gunstige toestand die zich de laatste maanden in de mestvee- en varkenssektor heeft afgetekend, houdt verder aan. Omwille van de weerslag op de vleesprijzen en op de daarmee verband houdende levensduurte werden van overheidswege maatregelen getroffen om een prijsdaling in de hand te werken.

Meerdere oorzaken liggen aan de basis van de huidige veeprijzen, o.m. de uitzonderlijk strenge winter 1962-63, de intense bestrijding van de runderbrucellose alsmede de inkrimping van de veestapel in alle West-Europese landen, gepaard aan een gevoelige stijging van de koopkracht van de vleesverbruiker.

Speciaal voor de varkens dient geweest op de moeilijkheden waarmee de varkensfokkers te kampen hebben om hun zeugen drachtig te krijgen, waardoor de toename van de varkensstapel wordt vertraagd.

De evolutie van de mestvee- en varkensprijzen is voor West-Vlaanderen van bijzondere betekenis, wegens de grote uitbreiding van deze speculatie in de provincie West-Vlaanderen.

In de melksektor dienen twee voorname feiten aange-  
stipt nl. een nieuwe stap in de richting van de betaling van de melk volgens de hygiënische hoedanigheid en een eis tot een bepaalde prijsverhoging van de melk aan de producent.

Met ingang van 1 januari 1964 moet de melk, geleverd aan de zuivelfabriek, in drie klassen gerangschikt op basis van haar hygiënische kwaliteit, aan de hand van de filtratie- en de reductaseproef. Bij de betaling van de melk moet de zuivelfabriek voor elke kwaliteitsklasse een prijsverschil toepassen.

Voor de Westvlaamse zuivelindustrie die evolueert naar de kaasproductie is het streven naar verbetering van de melkkwaliteit van primordiaal belang.

Om de eis voor prijsverhoging van de melk kracht bij te zetten werd op 7 februari 1964 over gans de provincie een algemene melkstaking gehouden.

De eierproducenten verkeren in een benarde positie. In de meeste landen heeft de eierproductie een hoog peil bereikt. Om dezelfde reden worden op de wereldmarkt eieren tegen uitzonderlijk lage prijzen aangeboden.

Petrogaz heeft op een proefboerderij te Proven het nut gedemonstreerd van bepaalde *nieuwe werkmotoden* en de eenvoud van de uit te voeren controle.

Het Westvlaams Economisch Studiebureau zette haar informatieve opdracht over het toerisme voort met een vijfde publikatie in het raam van het *toeristisch abonnement* en met een *voorlichtingsdiskussie-avond* te Blankenberge op 9 maart. De publikatie is een psychologische motivatiestudie bij de Belgische kustgangers. De voorlichtings-diskussie-avond ging over toeristisch-ekonomische problemen.

De informatiezending van de B.R.T.-gewestelijke omroep West-Vlaanderen gaat verder. De heren O. Van Neste (in februari) en J. Theys (in maart) kregen de gelegenheid langs 'De ronk van deze dag' te spreken over :

- 6.2. - Jongste groei van de werkgelegenheid in West-Vlaanderen ;
- 13.2. - Nieuwe vestigingsbeslissingen in West-Vlaanderen in 1963 ;
- 20.2. - Emigratie en woningbouwbeleid ;
- 27.2. - Verschuivingen in de ekonomische structuren in West-Vlaanderen tussen 1947 en 1962 ;
- 5.3. - Het arrondissement Roeselare ;
- 12.3. - Grensarbeiders in West-Vlaanderen ;
- 19.3. - Het arrondissement Diksmuide en zijn aktieve bevolking ;
- 26.3. - Arbeidsmigratie in het arrondissement Diksmuide.

Het dokument 690/1 (1963-64) van de Kamers van Volksvertegenwoordigers bevat een regeringsontwerp tot *wijziging van de kiesomschrijvingen*. Deze volgt op de wet van 8.11.62 tot wijziging van bepaalde grenzen. Volgens de memorie van toelichting zijn drie gemeenten van het kieskanton Moeskroen (nl. Kooigem, Spiere en Helkijn) niet bij Henegouwen ingedeeld. Kooigem komt bij Kortrijk, de beide andere bij Avelgem. Het kieskanton Moeskroen valt zelf uit Kortrijk weg. Het kanton Mesen verliest Ploegsteert en Waasten die naar het kanton Komen (provincie Henegouwen) gaan. Neerwaasten verlaat, met Komen en Houthem, het kanton Wervik.

De kust verwacht met de *Paasvakantie*, volgens 'West-toerisme', een aangroei van het aantal Duitse en Nederlandse vakantiegangers aan onze kust. Maar vooral de Britten laten zich niet onbetuigd. De gespecialiseerde instanties noteerden zeer veel aanvragen om inlichtingen en ook veel bookings van Engelse toeristen.

De n.v. 'La Brugcoise' te St. Michiels-Brugge vierde zopas haar 50-jarig bestaan.

Deze firma ontstond in haar huidige vorm in 1956 door een versmelting van de oude firma en 'Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles'. Het kapitaal bedroeg 400 miljoen F. Er worden momenteel 5.000 personen tewerkgesteld, waaronder 1.870 werklieden en 360 bedienden te Sint-Michiels. De firma heeft op zijn terreinen van 36 ha (waarvan 14 ha bebouwd zijn) vier afdelingen liggen: konstruktiewerkplaatsen voor het vervaardigen en monteren van rollend materiaal; een konstruktiewerkplaats voor vorkheftrucks 'Clark' en van aardewerkmateriaal 'Michigan'; een staalgietery gespecialiseerd in het vervaardigen van gietijzeren stukken tot maximum 20 ton en een complex nauwkeurigheds- en fijnmekaniek.

Verder vervaardigt 'La Brugcoise' nog wegebouwmachines, verdichtingsmachines, wegbedekkingsstations en afwerkingsmachines alsook opliggers voor vervoer van losse cement.

De grote bevolkingsaangroei en de E3 doen Waregem revolutionnaire plannen smeden. De 16.400 inwoners zoeken immers naar nieuwe woonruimte, waarvoor ondermeer een terrein van 10 ha zal aangepast worden. Verder zijn er plannen voor een nieuwe markt en een nieuwe winkelstraat, met parkeerterrein. Gezocht wordt om dit alles in de richting van het sportterrein te realiseren. Er komt ook een nieuw gemeentehuis en een sporthalle.

De E3 zelf zal Waregem doorkruisen, met als gevolg: een net van op- en afritten, van verbindingswegen rond Waregem en tien overgangen op de E3.

De weg Antwerpen-zee kust zal tegen einde 1965 niet klaar zijn bij gebrek aan kredieten. Momenteel zijn er 6 km baan naar Antwerpen-Linkeroever klaar, nog ergens tussendoor 5,5 km en tegen het einde van dit jaar een stuk weg tot de verbindingsweg St. Niklaas-Hulst. Voor het vak Stekenen-Wachtebeke is er geen geld voorzien. Wel zal de tunnel te Zelzate tegen einde 1965 klaar komen.

Het laatste deel tot Eeklo, waar de verbinding met de bestaande weg moet gebeuren zal 160 miljoen kosten voor 16 km. Verder zijn er nog heel wat onteigeningen te doen.

Gedurende het boekjaar 1963 stegen de deposito's en kasbons van de n.v. Bank van Roesselare en Westvlaanderen, met circa 316 miljoen frank. In het totaal verleende deze bank krediet onder allerlei vormen aan het Westvlaamse bedrijfsleven voor 2.339.189.546 F.

De aardappelmarkt werd eveneens ontredderd. Gedurende gans het seizoen waren de prijzen laag. Op het einde van de winter werd de toestand katastrofaal. Gemis aan uitvoermogelijkheden en de invoer van goedkope Franse aardappelen veroorzaakten een ernstige storing op de Belgische aardappelmarkt.

De groenten kenden ook een gevoelige prijsdaling. Vooral de prijs van de schorseneren, waarvan de teelt aanzienlijk werd uitgebreid, liep sterk terug.

L. Bockstaele

#### OOSTENDE-DOVER

De winstpercentages 1963 tegenover 1962 bedragen voor het vervoer van passagiers per pakketboot 13% en per autoverboot 27%. De zes passagiersschepen hebben in totaal 1.152.886 reizigers en 1.210 personenauto's overgevoerd. De drie carferries hebben 406.045 personen en 128.332 personenwagens overgezet.

De globale exploitatieresultaten van de lijn Oostende-Dover zien er uit als volgt:

	1963	1962	verschil
passagiers	T. 1.558.931	T. 1.335.732	+ 17 %
personenwagens	129.542	102.795	+ 26 %
autocars	1.562	1.092	+ 43 %
caravans	2.142	1.759	+ 22 %
moto's	6.093	6.278	- 3 %
goederen	16.085	15.563	+ 3 %

Uit een en ander blijkt dat de grootste kansen van de dienst liggen bij het vervoer van personenvervoertuigen en de vergezellende passagiers. Het aandeel van de carferries met hun éénklasse-systeem in de totaliteit van de verkeersdrukte is o.m. medebepalend voor het dalen van de 1ste klasbenutting: 55% in 1948, 11% in 1963. De eerste speciaal voor dit doel gebouwde carferry kwam pas in 1949 klaar. De autoverboten nemen thans 99% van het totale voertuigenverkeer voor hun rekening.

Nazicht van absolute cijfers toont aan dat 10 augustus het meest drukke etmaal was met 22.147 passagiers, 1.421 personenwagens en 20 bussen. Relatieve gegevens wijzen op een tempering van de seizoengevoeligheid: in juli, augustus en september 1963 werden een kleine 57% van de personenwagens verwerkt, tegenover 58% in 1962; december daarentegen gaf 5,04% auto's in 1963 tegen 3,17% in 1956.

Meer kleine wagens op Europese wegen. Zo transporteerde Oostende-Dover:

	1956	1963
wagens tot 11 voet lang	0,87 %	6,92 %
wagens langer dan 16 ½ voet	3,13 %	1,27 %

Hoe weinig landgenoten van het autovervoer gebruik maken blijkt uit het 3,83% percentage dat de Belgische personenwagens in het totaal innemen.

De inspanningen van de uitbatende overheid hebben vooral tot doel in 1964 en ook daarna de trafiek der carferries op te drijven. Het aantal afvaarten wordt aanzienlijk verhoogd, terwijl belangrijke reducties worden toegestaan tijdens voor- en naseizoen, en voor nachtboten op de kalmere weekdays van het topseizoen.

*E. Lepeer*

## ZEEBRUGGE

Het jaar 1963 werd te Zeebrugge-Brugge afgesloten met 1917 zeeschepen, 3.226.360 ton scheepsruimte, 1.442.907 ton overzeese invoer, 532.588 ton maritieme export en een totale goederenbeweging van 2.634.514 ton.

De algemene goederentrafiek, de resultante van zee- en binnenvaart bereikte daarmee een cijfer dat ruim 16% hoger ligt dan in 1962, een jaar dat een even grote winst op 1961 had geboekt. Sterk kontrasterend met de voor beide scheepvaarttakken stagnerende uitvoer, is vooral opvallend de stijging van de import per zeeschip. In 1953 bedroeg deze slechts 349.258 ton en in 1962 971.583 ton; daarmee vergeleken bereiken de 1.442.907 ton van 1963 de indexen 413.13 en 148.51.

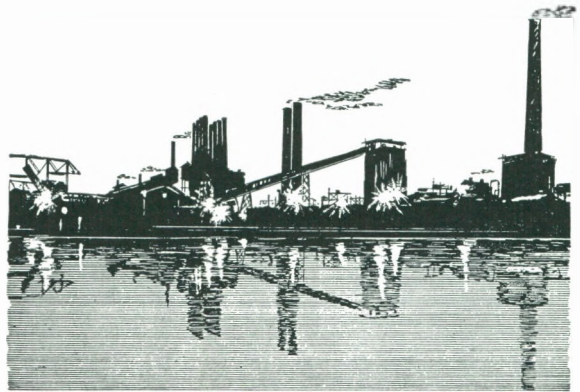
1963 was het eerste werkingsjaar van Sinclair. De totale invoer van petroleumprodukten langs maritieme weg, die echter ook de beweging van enkele andere ondernemingen omvat, klom van 130.734 ton in 1961 tot 280.090 ton in 1962 en 424.408 ton in 1963. Voor rekening van Sinclair zijn in 1963 een twintigtal grote tankers de haven binnengelopen.

Rond de jaarwisseling situeren zich enkele gebeurtenissen die van aard zijn om een gunstige weerslag te hebben op de Zeebrugse havenbeweging.

Een eerste evenement betrof de inbedrijfstelling van de nieuwe treinveerboot. Nu vier boten op de vlootlijst van Zeebrugge-Harwich staan, ziet het er naar uit — en de eerste statistieken over 1964 wijzen in die richting — dat de veerdienst die in 1962 twee dagelijkse afvaarten gaf met soms een derde extra-dienst nu evenveel dagen met drie als dagen met twee reizen zal tellen. Te verwachten is dat uiteindelijk de drievoudige reis de regel zal worden.

Rond half januari werd te Zeebrugge gevlagd ter gelegenheid van de aankomst van de 'Eeklo', het omvangrijkste schip voor gestorte lading dat er ooit binnenliep. Deze 'Eeklo', gebouwd te Temse en op dit ogenblik België's grootste bulk-carrier, loste 37.858 ton Amerikaanse fijnkolen. In gespecialiseerde kringen werd met belangstelling gadeslagen hoe een dergelijk vaartuig zonder de minste moeilijkheden Zeebrugge aanliep en er kon rekenen op een alhaast spreekwoordelijk geworden 'quick despatch'. Het vorige rekord, een lading van 25.996 ton kolen, was pas in oktober van verleden jaar gevestigd.

Dank zij de inspanningen van het havenbestuur tekent zich in de industriële bedrijvigheid te Brugge-Zeehaven



## Uitrusten, bouwen, moderniseren Uw bedrijfskapitaal aanvullen

stelt een financieringsprobleem voor U,

### INDUSTRIEEL, HANDELAAR !



## KREDIET AAN DE NIJVERHEID

Uitstaand bedrag op 31 december 1963 : F 46,2 miljard

— KREDIETEN OP HALFLANGE EN LANGE TERMIJN

— VOORDEEL VAN DE SPECIALE WETTEN

(wetten van 24-5-59 - 17-7-59 en 18-7-59 voor zover de Staatshulp toepasselijk is).

Plaats uw beschikbaar geld bij de N.M.K.N. in Kasboms, gewaarborgd door de Staat.

# N. M. K. N.

NIEUWE UITBREIDING VAN UW  
ONDERNEMING

Zetel in de provincie :

**GENT : Geerard de Duivelstraat, 3  
Tel. 09/25.51.95**

Zitdagen :

**BRUGGE**, Agentschap van de Nationale Bank van België, St.-Jansstraat, 11 - Tel. 050/330.23, elke donderdag van 13 u. 30 tot 17 u.

**KORTRIJK**, Textielpatroonsverbond, Casinoplaats, 10 - Tel. 056/208.34 tot 36, elke maandag van 13 u. 30 tot 17 u.

Maatschappelijke zetel :

**Brussel, Waterloolaan 16 — Tel. 02/13.62.80**

De stad Ieper heeft bij zijn wegeniswerken een bijzondere belangstelling aan de dag gelegd voor de *beplantingen langs de wegen*. Deze werden zodanig gevarieerd, dat elke weg een eigen karakter zal krijgen in de toekomst. In slechts twee maanden tijd werden door staat en provincie samen in het arrondissement Ieper 25 km volledig en 10 km gedeeltelijk beplant.

Oostende krijgt een acht verdiepingen hoog gebouw 'appartementsgebouw' voor 250 *privaatwagens*. Dit gebouw, gelegen 49/51, Witte Nonnenstraat zal zijn in België. De auto's zullen met een lift naar boven gebracht worden, terwijl een kleinere lift voor de terugkeer van de voerder instaat. Operatietijd: anderhalve minuut.

Minister Bertrand en de heer Haulot, Kommissaris-generaal voor Toerisme kwamen begin februari naar de badstad Oostende voor het *Nationaal Kongres van het Belgisch hotelwezen*.

De voorzitter van de zestigjarige inrichtende vereniging, de heer Hendrickx, onderstreepte onze opgang inzake toerisme, met een aktuele omzet van méér dan zeven miljard.

Een moeilijk punt is de lage bezetting van de kust-hotels, die slechts 85 dagen op 365 bedraagt, tegenover 107 in de kunststeden.

De vraag aan en het antwoord van de minister om tot een ruimere subsidiepolitiek te komen bij nieuwbouw of modernisering, was een beloftevol ogenblik van het kongres. Tevens werd erop gewezen hoe onze toeristische diensten in het buitenland zullen ontdubbeld of uitgebreid worden.

In 1963 verleende het stadsbestuur te Kortrijk 310 vergunningen voor grote *bouwaanvragen* waaronder 117 voor ééngezinshuizen en 28 voor appartementsgebouwen met 110 woongelegenheden. Op de 117 eengezinshuizen waren er 66 met bouwpremie. Voor allerlei herstellingswerken en kleine veranderingen waren er 469 aanvragen.

Het aantal bouwaanvragen steeg in zijn totaliteit met 7,3 % tegenover 1962.

In 1963 mochten 173 gebouwen en 211 woongelegenheden betrokken worden.

De heer J. Pattyn, economisch adviseur, nam deel aan de werkzaamheden van de permanente kommissie *Kommerciële Stedebouw* opgericht bij de Belgische Federatie voor Stedebouw en Huisvesting, Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening.

en in de kanaalzone een gunstige evolutie af. De voorrang die er aan de scheepvaartintensieve ondernemingen wordt verleend is een waarborg voor de toekomst van het kompleks als nijverheidshaven.

Bestaande vennootschappen doen grote inspanningen om zich aan te passen aan moderne en meer efficiënte technieken. Dit is o.m. het geval bij de drie gevestigde sloopwerven die samen in de loop van 1963 17 schepen, metende in totaal 38.490 ton hebben ontmanteld.

Het eerder aangekondigde vloeibaar-gasbedrijf *Distrigaz* in de achterhaven te Zeebrugge werd in de loop van december jl. in bedrijf gesteld. Kleine zeeschepen komen er sindsdien regelmatig aanleggen.

E. Lepeer

#### STEDEBOUW, HUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING

Volgens gegevens, verstrekt door het Ministerie van Openbare Werken werden volgende bijzondere plannen van aanleg goedgekeurd, in het kader van de wet van 28 maart 1962:

Geluwe	Kerkplein	K.B. 18.10.63	Woningen
Pittem	Oostbuurt	18.10.63	id.
Wervik	Ten Brielenstweg	21.11.63	id.
Moen	Knokke	4.12.63	id.

Daarnaast keurde een K.B. van 23.10.63 een nijverheidszone goed te Proven. (Wetten van 17 en 18 juli 1959 op de economische expansie).

#### GEWESTPLAN 'BRUGGE-OOSTKUST'

In het Belgisch Staatsblad van 3 december 1963 verscheen een koninklijk besluit van 8 november 1963. Dit besluit regelde het eerste gewestplan van West-Vlaanderen, nl. het gewest 'Brugge-Oostkust'.

Voor dit gewest moeten aangeduid worden: de bestaande toestand, de maatregelen van aanleg, nodig voor de economische en sociale behoeften van het gewest, de maatregelen ter verbetering van de voornaamste verkeerswegen en het tracé van de voornaamste aan te brengen wijzigingen. Verder de algemene bestemming van de delen van het grondgebied die voor bewoning, nijverheid, landbouw en voor groene ruimten, bosreservaten, sportvelden, begraafplaatsen, openbare gebouwen en monumenten gepland zijn. Ook dienen er algemene voorschriften van esthetische aard in voor te komen.

Het gewest omvat de gemeenten:

Assebroek, Beernem, Blankenberge, Brugge, Damme, Dudzele, Heist, Herstberge, Hooke, Houtave, Jabbeke, Knokke, Koolkerke, Lapscheure, Lissewege, Loppem, Meetkerke, Moerkerke, Nieuwmunster, Oedelem, Oostkamp, Oostkerke, Ramskapelle, Ruddervoorde, Sijsele, Sint-Andries, Sint-Joris, Sint-Kruis, Sint-Michiels, Snellegem, Stalhille, Uitkerke, Varsenare, Waardamme, Wenduine, Westkapelle, Zerkegem, Zuienkerke.



## OPRICHTING INTERKOMMUNALES

Sinds geruime tijd aangevraagd, mag West-Vlaanderen nu drie interkommunales stichten. Het staatsblad van 19 februari 1964 (blz. 1.490) brengt de machtiging tot oprichting van :

1. De 'Westvlaamse Interkommunale voor Huisvestingsbeleid' s.v. (W.I.H.) (K.B. 28 januari 1964)
2. De 'Westvlaamse Interkommunale voor Economische Expansie en Rekonversie' s.v. (W.I.E.R.) K.B. 28 januari 1964
3. Een derde interkommunale verscheen in het B.S. 21.2.1964 (blz. 1.618). Het betreft de 'Westvlaamse Interkommunale voor Technisch Advies en Bijstand voor Ruimtelijke Ordening' s.v. (W.I.T.A.B.) (K.B. 28 januari 1964).

Deze drie interkommunales krijgen zes maanden tijd om opgericht te worden.

Tradens reeds toe tot deze interkommunales :

Adinkerke (1, 2, 3) ; Ardooie (1, 2, 3) ; Beerst (1, 2, 3) ; Beveren (Roeselare) (1, 2, 3) ; Dadizele (1, 2, 3) ; Dentergem (1, 2, 3) ; Diksmuide (1, 2, 3) ; Eernegem (1, 2, 3) ; Geluwe (1, 2, 3) ; Gistel (1, 2, 3) ; Heist (1, 3) ;

## « NORD INDUSTRIEL, AGRICOLE ET COMMERCIAL »

Weekblad voor Nord, Pas-de-Calais, Aisne, Oise en Somme.

Rubrieken over West-Vlaanderen en Henegouwen.

### ● Abonnement :

**Basis van Uw kennis van de Noord-Franse markt**

### ● Publiciteit in dit tijdschrift :

**Basis van Uw kontakten met de Noord-Franse markt**

Stort 250 F (jaarabonnement) op  
P.C.R. n° 6004.91 te Brussel van :  
Le Nord Industriel et Commercial,  
Bauchat Gauche S.A., LILLE (France)

Burelen voor West-Vlaanderen :  
**36 Loofstraat, Kortrijk - Tel. (056) 109.90**

*Nieuwpoort* leeft niet alleen van het toerisme. De vissershaven en de handelshaven zijn even bloeiend. De havenrechten bedroegen in 1963 één miljoen frank, wat gelijk staat met een bruto-opbrengst van 34 miljoen frank.

Deze activiteit in expansie vraagt een uitbreiding van de haven, van de vismijn en de bouw van een nieuwe kaaimuur.

De vissersvloot verloor in 1963 twee eenheden door aanvaringen, maar deze werden reeds door de N 36 en de N 725 vervangen. Te Oostende liepen daarenboven twee nieuwe grotere vaartuigen van stapel : de N 720 die het eerste ijzeren vaartuig wordt te Nieuwpoort en de N 765. Beiden krijgen een 200 PK-motor. Een derde vaartuig, ook in ijzer, komt in 1964 klaar en zal een 250 PK-motor hebben.

In de handelshaven liepen 41 zeeschepen binnen en 76 binnenschepen. De opbrengst aan havenrechten bedroeg een topcijfer van veertigduizend frank. Het verkoopcijfer in de stedelijke vismijn beliep in 1963 circa 34 miljoen F.

---

Brugge-Zeebrugge had een uitgebreide lijst met verlangens opgesteld in voorbereiding van het *bezoek op 25 januari aan de stad door de heer Minister Bohy en de heer A. Van Acker, Kamervoorzitter.*

Er werd veel aandacht besteed aan de infrastructuur van de toegangswegen naar Brugge en aan de havenuitbreiding en -uitrusting van Zeebrugge, vooral aan de kaaimuur langs het westelijk schiereiland in de rede die een aanlegmogelijkheid op grotere diepte betekent en die de aanslibbing moet tegengaan.

Het Boudewijnkanaal dient verbreed te worden, terwijl 21 ha nijverheidsgronden bouwrijp moeten worden. Inzake wegeniswerken en kunstwerken over waterwegen en banen werden ook beloften afgelegd.

De Minister en zijn gevolg begaven zich zelf naar Brugge-zeehaven. De heer O. Vanneste, directeur van de Westvlaamse Economische Raad, was ook aanwezig bij dit ministerieel bezoek.

---

Afgevaardigden van de 'Conseils Généraux' van de Franse Departementen Nord en Pas-de-Calais alsmede Bestendig Afgevaardigden van Henegouwen en West-Vlaanderen, kwamen, in aanwezigheid van de heren Préfets en Gouverneurs, bijeen op 2 februari 1964 te Mons. De eerste bijeenkomst ging door op 18 november 1963 te Lille. Diverse problemen die deze vier streken interesseren werden besproken, o.m. de *demografische evolutie en de grensarbeid.*

De Heren O. Vanneste en J. Pattyn namen aan deze vergadering deel.

Op vrijdag 13 december 1963 ging te Arras de *Algemene Vergadering 1963 van de C.E.R.E.S.* (Comité d'Expansion Economique du Nord et du Pas-de-Calais) door. De heer J. Pattyn, economisch adviseur, vertegenwoordigde de W.E.R.

Op maandag 16 december vergaderde te Lille het voltallige *komitee C.L.E.R.* (Regionaal-Economisch Kontaktkomitee) in aanwezigheid van de heer Préfet van het Franse Departement Nord en van de heren gouverneurs van Henegouwen en West-Vlaanderen. Het komitee heeft akte genomen van de huidige stand van zaken van de studies inzake demografie, tewerkstelling en infrastructuur. Opdracht werd gegeven de verschenen demografische studie verder te verfijnen in functie van de deelgewesten.

De heer O. Vanneste, directeur W.E.R., hield *voordrachten* te Brugge (13, 14, 19 februari, 5 maart), te Antwerpen (14 jan.), Kortrijk (16 jan.), Beselare (21 jan.), Gent (28 jan.), Oostkamp (9 febr.), Roeselare (11 febr.), Woumen (11 febr.) en Blankenberge (9 maart). Hij woonde het direktiekomitee van de E.R.V. bij op 22 januari en de statutaire algemene vergadering op 5 februari.

De heer J. Pattyn sprak op 13 januari te Bavikhove voor de vlassers, op 1 februari te Menen voor de Stichting Lodewijk De Raedt, op 19 februari te West-Vleteren in de paters-abdij St. Sixtus en op 29 februari te Roeselare voor de Westvlaamse drukkers.

De *betrachting van de staatspakketboten* gaat in stijgende lijn. In januari 1964 telde men op de lijn Oostende-Dover in beide richtingen 35.971 reizigers (tegen 31.163 in januari 1963), 4.234 begeleide auto's (3.467 vorig jaar) en 1.511 ton vrachtgoederen (1.145 ton vorig jaar).

Het jaar 1963 telde anderhalf miljoen reizigers (235.000 méér dan in 1962), en de carferries vervoerden 129.542 auto's (26.747 méér dan in 1962).

Om de *expansiemogelijkheden* voor mensen en industrie op zijn grondgebied toe te lichten, heeft de stad *Torhout* een fraai verluchte en sierlijke brochure uitgegeven. Zowel de verkavelingen voor woningbouw als de diverse maatschappijen worden aan het publiek voorgesteld. Ook de industriezone wordt omschreven. Een praktische adressenlijst sluit het geheel.

Hoogdele (1) ; Ichtegem (1, 2, 3) ; Ieper (1, 2, 3) ; Kaaskerke (1, 2, 3) ; Keiem (1, 3) ; Klerken (1, 2, 3) ; Lampernisse (1, 2, 3) ; Langemark (1, 2, 3) ; Ledegem (1, 2, 3) ; Leffinge (1, 2, 3) ; Lo (1, 2, 3) ; Lombardzijde (3) ; Loppem (3) ; Menen (1, 2, 3) ; Meulebeke (1) ; Middelkerke (1, 2, 3) ; Nieuwpoort (2) ; Oekene (3) ; Oeselgem (1, 2, 3) ; Ooigem (2) ; Oostkamp (1, 2, 3) ; Oostkerke (Diksmuide) (1, 2, 3) ; Oostnieuwkerke (1, 3) ; Oudenburg (1, 2, 3) ; Poperinge (1, 2, 3) ; Proven (1, 2, 3) ; Roeselare (1, 2, 3) ; Ruiselede (3) ; Sint-Eloois-Winkel (1, 2, 3) ; Sint-Jacobs-Kapelle (1, 2, 3) ; Torhout (2) ; Veldegem (3) ; Veurne (1, 2, 3) ; Westouter (2, 3) ; Zandvoorde (1, 2, 3) ; Zedelgem (1, 2, 3) ; Zerkegem (1, 2, 3) ; Zoutenaai (1, 2, 3).

Volgens een persbericht van het provinciebestuur mag de stichtingsvergadering in de maand mei verwacht worden. Nu reeds zouden deze interkommunales over 40 miljoen F beschikken, terwijl ook de volgende weken nog belangrijke beslissingen van toetreding zullen genomen worden. Citeren wij reeds een goedkeuring te Oostende en te Oostduinkerke. Van privé-zijde kwamen reeds belangrijke toezeggingen aan voor de W.I.E.R., die een gemengde interkommunale is.

Zoals gekend, is het doel van deze interkommunales :

- voor de W.I.T.A.B. : het geven van advies en bijstand over de vele technische problemen die zich in de gemeenten stellen ;
- voor de W.I.E.R. : het verwerven en uitrusten van terreinen voor de vestiging van nieuwe en voor de expansie van bestaande bedrijven in de nijverheid, handel, ambachten en de landbouw ;
- voor de W.I.H. : het ter beschikking stellen van goedkope bouwgronden, het uitrusten van woonwijken, het vergroten van het woningvolume en het bijstaan van de gemeentebesturen inzake woningbeleid.

## GAS- EN ELEKTRICITEITSBEDRIJVEN

De concentratie, noodzakelijk om het hoofd te kunnen bieden aan de mekanisatie van de administratie en aan het aangroeiritme van de moderne vereisten van exploitatie, kwam in de Westvlaamse Gas- en Elektriciteitsbedrijven tot stand in twee tijden.

In 1963 bestond er reeds een ruime samenwerking en waren er reeds gemeenschappelijke diensten tussen de ondernemingen 'Belgische Maatschappij voor Gas- en Elektriciteitsbedrijf in West-Vlaanderen' (B.M.G.E.) en de 'Gas- en Elektriciteit van West-België' (E.W.B.). Op 17 januari 1964 kwam de juridische fusie tot stand tussen deze twee maatschappijen, onder de naam B.M.G.E. De maatschappelijke zetel is gevestigd te Brugge, Hoogstraat 28. Het maatschappelijk kapitaal bedraagt 1.150 miljoen F.

De versmelting laat de vroegere interkommunales bestaan. Het betreft hier Inelgas (160 gemeenten en steden),

Interleie (6), Interoot (73), Interwest (45) en Simogel (11). In het totaal gaat het hier om 241 gemeenten en steden met méér dan één miljoen inwoners in het totaal. Deze toestand beantwoordt aan een grote decentralisatie voor alles wat met publiek iets te maken heeft en een centralisatie van de administratieve en technische afdelingen. Op deze wijze kan de B.M.G.E. als zaakwaarnemer optreden voor alle interkommunales.

#### RUILVERKAVELING

In het Kamerverslag van de heer Cooreman over de begroting 1964 van het Ministerie van Landbouw verschenen enkele cijfers in verband met de ruilverkavelingen. Volgende cijfers voor West-Vlaanderen werden hieruit gelicht en telkens gesteld tegenover de toestand van het land.

In ons land hebben 255 gemeenten een aanvraag ingediend, waarvan er reeds 114 aangenomen werden. De totale toegelaten oppervlakte bedraagt ongeveer 107.000 ha voor het land.

De Westvlaamse aanvragen gebeurden op de in lijst vermelde data door de volgende gemeenten :

Wingene	29- 4-1957
Westkapelle	7- 8-1957
Hooglede	1- 9-1957
Vlamertinge	27- 4-1958
Zevokote	9- 2-1959
Kortemark	16- 2-1959
Wilskerke	22- 4-1959
Leffinge	23- 4-1959
Slijpe	14-10-1959
Bulskamp	17- 4-1962
Moere	17- 7-1962
Moorsele	11- 2-1963
Houtem	23- 4-1963
Nieuwkapelle	3- 5-1963
Westouter	10- 5-1963
Stavele	7- 6-1963
Beneden-Mandel	1963
Eggewaartskapelle	7-10-1963

In verband met de stemming hadden er in het totaal voor het land 70 algemene vergaderingen plaats, waarvan 67 een ruilverkaveling stemden, gaande over 54.662 ha.

Voor West-Vlaanderen gingen de stemmingen door te :

Wingene  
Westkapelle  
Vlamertinge  
Kortemark  
Wilskerke  
Leffinge

Alle gestemde ruilverkavelingen van West-Vlaanderen zijn reeds in uitvoering, behoudens Kortemark, waar de instelling van het komitee, volgens de gegevens van het verslag, aan gang is. Er werd nog geen enkele beëindigd.

---

MIJN BANK ?

DE

KREDIETBANK

NATUURLIJK !

---

## Het toeristisch-ekonomisch onderzoek in West-Vlaanderen

Voor West-Vlaanderen vormt het toerisme een der steunpunten waarop het ekonomisch leven van de provincie berust. Op voorstel van Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Voorzitter van Westtoerisme, werd door het W.E.S. in 1962 een afdeling opgericht voor toeristisch-ekonomisch onderzoek; via systematische studie van velerlei deelfacetten met praktische inslag wordt de basis gelegd van een grondige kennis van de toerist en de receptieve capaciteit aan de kust en achterland. Reeds kwamen 5 rapporten klaar.

### Rapporten toeristisch-ekonomisch onderzoek 1962-1963

**Analyse van het prijenniveau aan de Belgische kust in vergelijking met het binnenland**, gestencild, 1962 (71 blz.)

**Analyse van de prijenevolutie in de hotellerie aan de Belgische kust, 1939-62**, gestencild, 1963 (77 blz.)

**Analyse van de herkomst van de binnenlandse vakantiegangers aan de Belgische kust**, gestencild, 1963 (179 blz.)

**Mededelingen toeristische index-W.E.S.**

### Rapporten toeristisch-ekonomisch onderzoek 1963-1964

**Proeve van een algemeen motivatie-onderzoek bij de Belgische vakantiegangers aan de kust**, gestencild, 1963 (76 blz.)

**Analyse van de verblijfsduur van de vakantiegangers aan de Belgische kust** (in voorbereiding)

**Analyse van de herkomst van de buitenlandse vakantiegangers aan de Belgische kust** (in voorbereiding)

**Mededelingen toeristische index-W.E.S.**

De rapporten van elke jaargang zijn te verkrijgen door inschrijving op een abonnement « Rapporten toeristisch-ekonomisch onderzoek - W.E.S. ».

De prijs bedraagt 1.000 F per jaar-abonnement.

Voor een groep ambtenaren van de R.V.A. sprak de heer J. Theys te Walcourt op 4 en 18 februari over de *seizoenarbeiders* aan de kust en in de landbouw. Hij onderstreepte vooral de ekonomische aspecten van dit probleem.

De heer N. Vanhove gaf op 27 januari te Handzame een uiteenzetting over de *ekonomische expansie* in West-Vlaanderen.

De *ekonomische structuur en mogelijkheden* van diverse arrondissementen werden besproken door de heer M. Zwaenepoel voor de Westvlaamse Gidsenbond te Ieper (11.1), te Brugge (7.3) voor dezelfde groepering en te Veurne (14.3). Verder stond hij op 3 maart een Nederlandse Volkshogeschool te woord te Brugge.

In het kader van de verordeningen over de sociale zekerheid voor grensarbeiders verscheen een *nieuwe grenszone tussen Frankrijk en België*. (Verordening Nr 7/64/E.E.G. — Publikatieblad L.II.64 blz. 297/64 e.v.).

Kenmerkend is dat, waar er vroeger een kleine 'geprivilegieerde' zone en daarnaast nog een 'niet-geprivilegieerde' zone bestond, deze beide zones opgeslorpt worden en aangevuld tot één grensgebied. Dit grensgebied bestaat nu uit het volledig arrondissement Veurne, 18 gemeenten van het arrondissement Diksmuide (+ 15), de voltallige arrondissementen Ieper, Kortrijk (zonder Gijsselbrechtegem) en Roeselare (zonder Lichtervelde en Gits). Bij Kortrijk werden 6 en bij Roeselare 13 gemeenten toegevoegd. Van het arrondissement Tielt worden vier gemeenten en van het arrondissement Oostende één gemeente tot het grensgebied gerekend.

Sinds lang wordt er aangedrongen om alle verschillen inzake werkloosheidsuitkeringen weg te werken. Een tussenoplossing tussen deze vraag en de bestaande toestand verscheen in het Belgisch Staatsblad van 29 februari.

Er werden met name verschillende *agglomeraties* gecreëerd waarin de *werkloosheidsuitkeringen* op voet van gelijkheid worden gesteld met de gemeenten van eerste (de hoogste) categorie. Voor West-Vlaanderen betekent dit dat bij Kortrijk de gemeenten Bissegem, Harelbeke, Heule en Kuurne worden gevoegd (hetzij meer dan 50.000 inwoners). Hetzelfde gebeurde rond Oostende, dat vroeger reeds in de eerste categorie lag, en dat nu aangevuld wordt met Bredene en Stene.

Te Ieper werd in 1963 de *n.v. Metabil* opgericht. Deze firma zal aanhangwagens en camping-caravans vervaardigen. Andere activiteiten: het maken en vernikelen, verchromen en metalliseren van meubelen en voorwerpen uit metaal, buizen, hout of kunststof; fabriceren en plooiën van buizen. Kapitaal: drie miljoen. Zetel: Karel Steverlyncklaan 6, Ieper.

Te Zeebrugge werd onder grote belangstelling de *Z 465 Asdic* gedoopt op 18 januari. Deze nieuwe middenslag treiler werd voor reder L. Gheselle gebouwd op de scheepswerf Haerincx. Hij is bestemd voor de vangst in het Kanaal en aan de Witte Bank. Het visruim kan 500 bennen bergen. Deze treiler maakt deel uit van een reeks nieuwe Zeebrugse eenheden.

De scheepswerven Sabarn waren zelfs enkele dagen vroeger met de doop van hun 600 ton metende *Peter L.*, een kustvaarder bestemd voor de rederij R. Leysen uit Antwerpen. De *Peter L.* is de tweede van de drie kustvaarders, die aan dezelfde werf besteld werden. De boten hebben allen een moderne laadbodem en twee dooreenlopende ruimen. Hun geringe diepgang laat hen toe ver landinwaarts te varen.

Het eerste tankschip van de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp, de *Mercator* vaarde proef te Zeebrugge einde december 1963. De tanker heeft een inhoud van 2.200 m<sup>3</sup>. Twee pompen met een capaciteit van 305 m<sup>3</sup> per uur zorgen voor het laden en lossen.

Tussen deze heugelijke gebeurtenissen door viel nog te noteren dat in 1964 de *Hanseatic* (30.039 ton) van de rederij *Hamburg Atlantic Line* regelmatig passagiers zal vervoeren tussen Zeebrugge en de internationale tentoonstelling te New York. Daar komt een snelle land- of luchtaansluiting bij op Kanada. Het *m.s. Eeklo*, met een rekordlading Amerikaanse kolen legde aan op 20 januari 1964. Dit schip betekent een revolutie voor de haven, aangezien het België's grootste stortgoederenvrachtschip betreft.

*Oostende viert zijn duizendjarig bestaan.* 'Oostendes glorie', een openluchtspektakel zal in het Montgomerydok vertoond worden op zaterdag 9 mei, zaterdag 23 mei, zondag 21 juni, zondag 5 juli en zondag 19 juli, van 21.30 uur tot 24 uur. Het natuurlijk decor en de 400 deelnemers die in tal van tafereelen zullen opkomen moeten, naar schatting, iedere avond tussen vijf- en zeventuizend toeschouwers lokken. Zo nodig zou nog een septemberopvoering worden ingelast.

Het nieuw *konfektiebedrijf 'Chantal'* werd begin februari te Torhout ingewijd. Gestart als een winkelzaak in konfektie, met thuisarbeiders, groeide er een bedrijf uit met 35 meisjes-arbeidsters.

Te Oostende kwamen van 6 tot 8 maart een groep deelnemers samen van een seminarie over *mêr maatschappelijke gerichtheid van het humanioraonderwijs*. Dit seminarie verenigde vertegenwoordigers van het vrij en het officieel onderwijs en van het Westvlaams bedrijfsleven. Het initiatief werd genomen door het *Kontaktkomitee Bedrijfsleven — Onderwijs*.

Te Houthulst ontwikkelt zich door de economische expansie van de gemeente en de streek, een zekere stadsmentaliteit. Dit stelde men in een gespreksavond van 40 gemeentenaren en van de stafmedewerkers van de Volkshogeschool 'De Blankaart' vast. De gevolgen? Verdwijnen van seizoenarbeid ten voordele van vast werk in eigen streek, met een vast inkomen maar een groter vraag naar scholing; ook omschakeling naar verkoop op krediet vanwege de middenstand; opvoeren van de onderwijskapaciteit, met afdelingen voor metaal, textiel voor meisjes, elektriciteit en administratie. Een R.V.A.-omscholingscentrum is nodig. Zelfs de sociaal-kulturele structuur en organisaties zullen zich moeten aanpassen.

De *n.v. Betonwerkerij van Snaaskerke*, te Snaaskerke, heeft een fusie aangegaan met de *s.a. Lithobel* gevestigd te Quaregnon en zal verder handelen onder de maatschappelijke naam van *Lithobeton*.

De *n.v. Betonwerkerij van Snaaskerke* fabriceerde tot nog toe voornamelijk palen voor elektrische leidingen en produkten voor wegenis- en waterwerken.

Thans werd aangevangen met de produktie van geprefabriceerde garages volgens een gebreveteerd systeem. Er zijn verbouwingswerken aan gang om de produktie van geprefabriceerde elementen nog uit te breiden.

## N.V. Westvlaamsche Betonwerkerij

73, ST.-PIETERSKAAI

BRUGGE

Tel.: 150.71 - 150.72

BETONPRODUKTEN VOOR

BOUW &  
WEGENISWERKEN

Te Brussel ging op 16 en 17 maart een werkgroep door in de schoot van de E.E.G. omtrent de *rol van de gemeentebesturen in de regionale ontwikkeling*. De heer J. Pattyn nam deel aan de werkzaamheden.

Wevelgem kent een opbloei van zijn *luchtraartactiviteiten*. De Zwitserse firma Farner Werke A.G. uit Grenchen verzekert het onderhoud en de reparatie van zaken- en sportvliegtuigen. Er werd ook een Airtaximaatschappij voor goederen- en personentransport opgericht. Daarnaast bestaan er twee vliegclubs, die samen een clubhuis-terminusbouwing zullen oprichten. De lengte van de startbaan is definitief op 1.900 m. gesteld.

De algemene vergadering van 'La Vesdre' heeft in januari de ingebruikneming goedgekeurd van een nieuwe exploitatiezetel in de streek van Veurne. De werken werden onmiddellijk aangevat.

*Westtoerisme* neemt deel aan het vakantiesalon te Brussel, de Lentejaarbeurs te Charleroi, de Internationale Jaarbeurs te Brussel en de Belgische Week te Breda. Persdagen worden gehouden te Breda en te Luxemburg (Groot-Hertogdom).

De *studie van regionale verschillen* begint in bepaalde onderzoekscentra vaste voet te krijgen. Belangstellenden werden zopas gekonfronteerd met drie belangrijke publikaties.

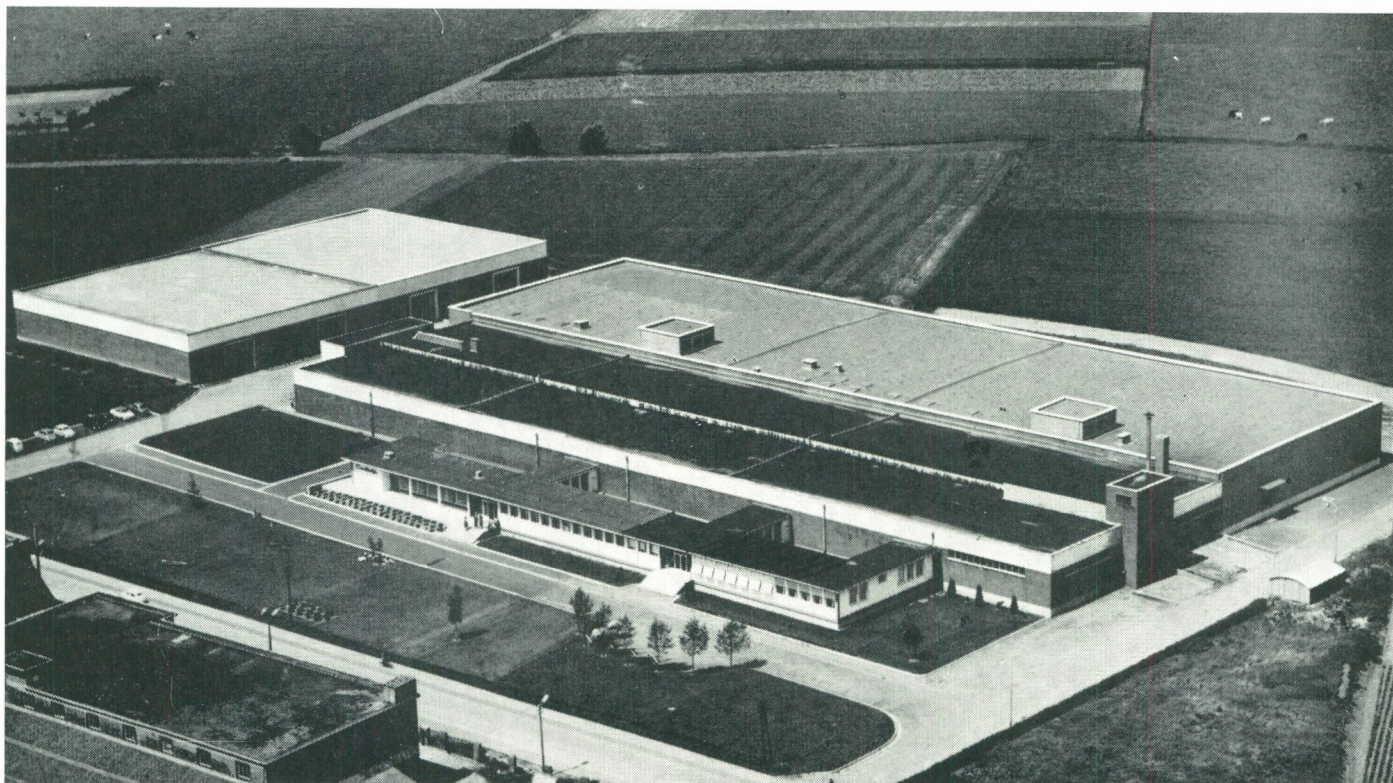
Een eerste is het artikel van J. Denduyver en A. Kempeneers: 'De arrondissementele verdeling van het bruto nationaal produkt' in 'Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen' (1963/3) (Universiteit Gent).

Voor het Laboratorium voor toegepaste psychologie (Gent) publiceerden Prof. L. Coetsier e.a. 'De Tewerkstelling onder toepassing van de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zakerheid: structuur, evolutie en regionale spreiding'.

Het Centrum voor economische studiën (Leuven) publiceerde onder de naam van de heren P. Lemoine en K. Tavernier het verslag van een studiegroep onder de titel 'Bijdragen tot de studie van de ruimtelijke welvaartsverschillen in België'. Het eerste boekdeel bevat de algemene inleiding en de inkomensoptiek. Het tweede deel doet, vóór de syntese, een poging om de welvaartselementen buiten het inkomen te benaderen: woonstandaard, elektriciteitsverbruik, telefoonbezit, vrije tijdsbesteding en persoonsverzorging.

Firma COURTEXTYL n.v., STASEGEM — De nieuwe gebouwen

(Luchtfoto SADO - Brussel)



# subsidiërende gemeenten

## Arrondissement Brugge

Aartrijke  
Assebroek  
Beernem  
Brugge  
Dudzele  
Heist  
Jabbeke  
Knokke  
Lissewege  
Meetkerke  
Oedelem  
Oostkamp  
Sijsele  
Sint-Andries  
Sint-Michiels  
Torhout  
Veldegem  
Wenduine  
Zedelgem  
Zuienkerke

## Arrondissement Diksmuide

Diksmuide  
Houthulst  
Kaaskerke  
Keiem  
Koekelare  
Kortemark  
Lampernisse

Leke  
Lo  
Nieuwkapelle  
Oostkerke  
Pollinkhove  
Reninge  
St.-Jacobskapelle  
Zarren

## Arrondissement Ieper

Beselare  
Comines  
Elverdinge  
Geluwe  
Ieper  
Kemmel  
Krombeke  
Loker  
Nieuwkerke  
Oost-Vleteren  
Passendale  
Poperinge  
Vlamertinge  
Watou  
Westouter  
West-Vleteren  
Wijtschate  
Woesten  
Zillebeke  
Zonnebeke

## Arrondissement Kortrijk

Aalbeke  
Anzegem  
Avelgem  
Bellegem  
Deerlijk  
Desselgem  
Dottenijs  
Gullegem  
Harelbeke  
Heestert  
Heule  
Hulste  
Ingooigem  
Kerkhove  
Kortrijk  
Kuurne  
Lauwe  
Lendeledde  
Marke  
Menen  
Moen  
Moeskroen  
Moorsele  
Otegem  
Outrijve  
St.-Eloois-Vijve  
Vichte  
Waregem  
Wevelgem

## Arrondissement Oostende

Bredene  
Eernegem  
Ettelgem  
Gistel  
Ichtegem  
Leffinge  
Lombardsijde  
Oudenburg  
Oostende  
Slijpe  
Stene  
Vlissegem  
Westende  
Wilskerke  
Zandvoorde

## Arrondissement Roeselare

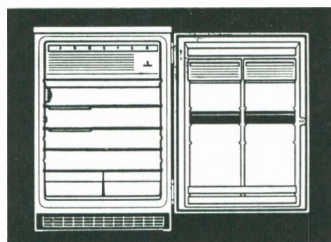
Ardoois  
Beveren  
Dadizele  
Emelgem  
Ingelmunster  
Izegem  
Ledegem  
Lichtervelde  
Oekene  
Roeselare  
Rumbeke  
St. Eloois-Winkel

## Arrondissement Tielt

Aarsele  
Meulebeke  
Ooigem  
Oostrozebeke  
Ruisselede  
St. Baafs-Vijve  
Tielt  
Wielsbeke  
Wingene  
Zwevezele

## Arrondissement Veurne

Alveringem  
Beveren  
Bulskamp  
De Moeren  
Houtem  
Koksijde  
Oostduinkerke  
Pervijze  
St. Joris  
Stavele  
Wulpen  
Zoutenaai

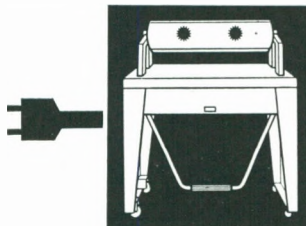


Réfrigérateurs  
Koelkasten

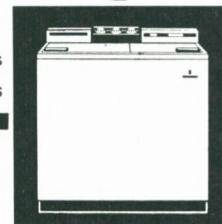


Cuisinières électriques  
Elektrische kooktoornuizen

Machines à repasser  
Strijkmachines



Lessiveuses  
Wasmachines



Demandez documentation auprès de  
Vraag documentatie bij

**S. A. SIEMENS N. V.**

Ch. de Charleroi - 116 - St. op Charleroi  
Bruxelles 6 - Tel. 38.60.80 - Brussel 6

## subsidiërende bedrijven

### 45.000 F

Bank van de Société Générale de Belgique ; S.A. La Bourgeoise et Nivelles ; S.A. Cockerill Ougrée ; Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland ; Belgische Maatschappij voor Radio & Televisie ; Glaverbel S.A.

### 25.000 F

Tréfileries L. Bekaert, Zwevegem

### 15.000 F

Bank van Roeselare & West-Vlaanderen N.V.

### 10.000 F

Algemeen Belgisch Vakverbond, W.-VI.  
Algemeen Christelijk Vakverbond, W.-VI.  
Manufacture Belge de Lampes et de Matériel Electronique, S.A., Brussel  
Bank van Brussel, N.V.  
Kredietbank, N.V.  
Usines Dumont-Wyckhuysse N.V., Roeselare

### 5.000 F

Werkhuizen Leon Claeys, Zedelgem  
Gas en Electriciteit van West-België, Kortrijk  
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen  
Stoelenfabriek « De Zetel », Ardoois  
Westvlaamse Electriciteitsmaatschappij, Brugge

### 3.000 F

N.V. Aigle-Belgica, Brugge  
Au Bon Marché, Brugge  
N.V. Decoene Gebroeders, Kortrijk  
Kortrijks Dakpannenkantoor, Kortrijk  
N.V. Textiel fabrieken Nuyttens Th. & O., Deerlijk

### 2.500 F

Ateliers et Chantiers Réunis Beliard Murdoch, S.A., Oostende  
N.V. Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge

### 2.000 F

Scott & Williams, S.A., Brugge  
Ets. Capelle Frères, Menen  
N.V. Verenigde Spinnerijen en Weverijen Cleppe & Claerbout, Heule  
N.V. Picanol, Ieper  
Oliefabrieken Vandemoortele, Izegem

### 1.000 F

N.C.M.V. West-Vlaanderen  
Bank van Parijs en van de Nederlanden, Brussel  
Bekaert Mattress Ticking N.V., Waregem  
Belgische Maatschappij voor Gas- en Electriciteitsbedrijf in West-Vlaanderen, Brugge  
Ets. Cornélis Wyckhuysse N.V., Roeselare  
Bliklagerijen De Clerck, N.V., Brugge  
Intercommunale Maatschappij voor Gas- en Electriciteitsbedeling in de Brugse Streek  
Carrosserie Jonckheere, Beveren-Roeselare  
Le Grès de Warneton, S.A., Warneton  
S.A. Neiryck-Holvoet, Lendelede  
Ets. A.M. Seynaeve & Fils, Oostrozebeke  
Ets. J. Soubry, N.V., Roeselare  
Firma Stevens Gebroeders, Poperinge  
Structo, Brugge  
Aug. Vanden Abeele & Zonen, Brugge  
Westvlaamse Betonwerkerij, Brugge  
Zeebrugge Abattoirs Maritimes « Z.A.M. »  
Voeders Hanekop, N.V., Roeselare  
Vlaamse Tapijtweverij, N.V., Kortrijk  
Ostend Stores & Rope Works, N.V., Oostende  
Ets. Vandecapelle Gebroeders, N.V., Roeselare  
M. Dick-Raçon, Kortemark  
Vanden Avenue Gebroeders, P.V.B.A., Oigem

### 500 F

Ets. Talpe, Kortemark  
Auto-Occidental, N.V., Brugge  
C.O.B.A.R., N.V., Kortrijk  
Degryse-Smets, Roeselare  
Embalco, P.V.B.A., Kortrijk

# OOSTENDE zet steeds op het nummer 12

want het **CASINO-KURSAAL** (opp. 10.000 m<sup>2</sup>)  
is er gedurende 12 maanden per jaar

## Het Trefpunt

van Kunst, Cultuur, Elegantie, Gastronomie, Voornaamheid en Ontspanning.

## Het Internationaal Festival Oostende

een kaleidoskoop met wereldfaam.

## Het Gastronomisch Festival

Ieder week-end, van november tot juni, een recital van meesterwerken der Franse kookkunst.

## Het Restaurant « Le Périgord »

waar iedere dag de gezellige atmosfeer de goede keuken waardig is.

## De Night-Club « La Champagne »

altijd top-attracties.

DE PRIVE-SALONS ZIJN OPEN HET GANSE JAAR

Inlichtingen : Casino-Kursaal Oostende Tel. (059) 751.11





De Maatschappij die U en **UW STREEK** best kent en zich dan ook het best aanpast aan **UW VERZEKERINGSPROBLEMEN** van

**Brand, Leven en  
Ongevallen**

**Zetel en Burelen :**

**KORTRIJK**

**Lange Steenstraat 20**

Telefoon : (056) 116.91 (5 lijnen)

**Bijhuis :**

**BRUGGE**

**Garenmarkt 6**

Telefoon : (050) 324.40

**Algemeen Agenten te  
Antwerpen en Brussel**

**Inspecties over het ganse Vlaamse land**

# W.E.R. publicaties

## A. REEKS VAN HET WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIE-BUREAU

- « De Economische Situatie en Mogelijkheden van het Arrondissement Ieper », door G. Declercq & O. Vanneste, 1958 (207 blz.) – 135 F.
- « De Belgische Zeevisserij – Een Economische Studie », door O. Vanneste & P. Hovart, 1959 (358 blz.) – 200 F.
- « La Pêche Maritime Belge – Etude Economique », par O. Vanneste & P. Hovart, 1959 (358 pp.) – 200 F.
- « Het Arrondissement Brugge – Een Regionaal Economische Studie », door O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, 1961 (436 blz.) – 250 F.
- « Het Arrondissement Oostende – Een Regionaal Economische Studie », door O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, 1962 (444 blz.) – 250 F.
- « Menen – Een Economische Studie van een Grensstad », door O. Vanneste & J. Theys, 1962 (256 blz.) – 200 F.
- « Het Arrondissement Roeselare – Een Regionaal Economische Studie », door O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, 1963 (336 blz.) – 250 F.

## B. RAPPORTEN W.E.R.

- « De Konfektienijverheid in West-Vlaanderen – Contact Technisch en Beroepsonderwijs/Nijverheid », gestencild, 1958 (64 blz.) – (uitgeput).
- « De Textielnijverheid in West-Vlaanderen – Arbeidsbevoorrading – Contact Onderwijs/Industrie », gestencild, 1959 (74 blz.) – 35 F.
- « De Metaalnijverheid in West-Vlaanderen – Arbeidsbevoorrading – Contact Onderwijs/Industrie », gestencild, 1960 (119 blz.) – 85 F.
- « De Schoennijverheid in West-Vlaanderen – Arbeidsbevoorrading – Contact Onderwijs/Industrie », gestencild, 1961 (67 blz.) – 45 F.
- « De Konfektienijverheid in West-Vlaanderen – Contact Technisch en Beroepsonderwijs/Nijverheid (Aanvullend rapport) », gestencild, 1962 (50 blz.) – 100 F.
- « De Houtnijverheid in West-Vlaanderen – Arbeidsbevoorrading – Contact Onderwijs/Industrie », gestencild, 1962 (80 blz.) – 125 F.

## C. REEKS WESTVLAAMSE ONTWIKKELINGSPROBLEMEN W.E.R. – W.E.S.

- Nr 1. – Toekomstige Ontwikkelingsproblemen van Oost- en West-Vlaanderen en Zeeland, 1957 (56 blz.) – (uitgeput).
- Nr 2. – Plechtige Installatievergadering C.L.E.R. – Regionaal-Economisch Contactkomitee West-Vlaanderen – Henegouwen – Nord – Pas-de-Calais, 1960 (52 blz.) – 25 F.

- Nr 3. – Verslag van de Algemene Vergadering van de Westvlaamse Economische Raad, 1960 (39 blz.) – 25 F.
- Nr 4. – Verslag Westvlaamse Economische Raad over het jaar 1960, (36 blz.) – 25 F.
- Nr 5. – Universitair onderwijs in West-Vlaanderen, 1963 (32 blz.) – 20 F.
- Nr 6. – Demografisch onderzoek van de departementen Nord, Pas-de-Calais, van Henegouwen en West-Vlaanderen, (53 blz.) – 40 F.

## D. HET TOERISTISCH ABONNEMENT

### Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1962-1963

- Analyse van het prijzniveau aan de Belgische kust in vergelijking met het binnenland, gestencild, 1962 (71 blz.).
- Analyse van de prijzevolutie in de hotellerie aan de Belgische kust, 1939-62, gestencild, 1963 (77 blz.).
- Analyse van de herkomst van de binnenlandse vakantiegangers aan de Belgische kust, gestencild, 1963 (179 blz.).
- Mededelingen toeristische index-W.E.S.

### Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1963-1964

(reeds één verschenen)

- Proeve van een algemeen motivatie-onderzoek bij de Belgische vakantiegangers aan de kust, gestencild, 1963 (76 blz.).
- Analyse van de verblijfsduur van de vakantiegangers aan de Belgische kust (in voorbereiding).
- Analyse van de herkomst van de buitenlandse vakantiegangers aan de Belgische kust (in voorbereiding).
- Mededelingen toeristische index-W.E.S.
- De rapporten van elke jaargang zijn te verkrijgen door inschrijving op een abonnement « Rapporten toeristisch-economisch onderzoek - W.E.S. ». De prijs bedraagt 1.000 F per jaar-abonnement.

## E. ANDERE PUBLICATIES

- « Le Littoral et son Hinterland – Essai d'une étude d'économie touristique », (in Nederlandse taal uitgeput) door O. Vanneste & G. Declercq, 1955 (226 blz.) – 150 F.
- « Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen », door G. Declercq & O. Vanneste, 1957 (2 delen, 130 blz. + 278 blz.) – 275 F.
- « Adresboek van de Westvlaamse industrie », 1958 (344 blz.) – 150 F.

## F. TIJDSCHRIFT « WEST-VLAANDEREN WERKT »

- Driemaandelijke uitgave – abonnement 100 F. Steunende leden (bijdrage 200 F) ontvangen gratis het tijdschrift en andere publicaties van de W.E.R., exclusief de reeks « Toeristisch Abonnement ».



De onderneming is de basiscel, het eerste en essentieel orgaan van de technologische beschaving.

Daardoor heeft zij plichten tegenover onze huidige beschaving. Deze plichten zijn zwaarder geworden naarmate het technologisch karakter van de beschaving op de voorgrond is gekomen.

Zij staat letterlijk te haren dienste. Zij heeft slechts een reden van bestaan in de mate waarin zij streeft naar de versterking en de uitbouw van deze beschaving.

*Arnaud de Vogüé*

**de grote Belgische naam in de elektronica**





DE BANK VAN ROESLARE EN WESTVLAANDEREN N.V.  
STAAT STEEDS IN DE BRES VOOR DE  
WESTVLAAMSE EKONOMISCHE  
EN KULTURELE BELANGEN