

Brugge-Zeebrugge

Internationale
havendagen

16 april—4 mei 1970







Ten geleide.

75 jaar geleden stemde de Kamer der Volksvertegenwoordigers de conventie-wet die de aanleg van de nieuwe haven van Brugge-Zeebrugge besliste. Aldus werd gevolg gegeven aan de oproep van koning Leopold II : «Op onze kust moeten wij minstens over een haven kunnen beschikken die even goed toegerust is als de beste dergelijke havens en waar ten allen tijde schepen van alle tonnemaat kunnen binnenlopen. De moderne wetenschap beschikt over de middelen om zulke haven tot stand te brengen.»

De nieuwe haven kende van bij de aanvang een bestendige groei. Twee wereldoorlogen en de grote crisis van de dertiger jaren deden deze expansie telkens teniet. Van in 1952 was de haven opnieuw hersteld en kon zij haar functie normaal hernemen. Sinds deze datum steeg de goederenbeweging voortdurend. In 1965 werd de 2 miljoen ton zeegaande goederentrafiiek overschreden. Maar het is 1967 dat het jaar van de doorbraak werd. De Townsend-lijn tussen Dover en Zeebrugge wordt ingelegd. De raffinaderij van Texaco te Gent wordt vanuit Zeebrugge bevoorrad met schepen van de klasse der 100.000 ton dw. De container-trafiek op Harwich en de Skandinavische havens startte eveneens in 1968 en kende een buitengewoon succes. In 1969 werden meer dan 60.000 geladen containers verscheept met een volume van 820.000 ton. Verleden jaar boekte onze haven een totale goederentrafiiek van 9 miljoen ton. Einde 1970 komen de nieuwste containerschepen van de vereniging der containerlijnen op Australië te Zeebrugge aanleggen. Aldus zal Zeebrugge ten volle zijn unieke en onvervangbare rol ten voordele van het land bewijzen.

De plannen voor de verdere uitbreiding worden bestudeerd. De regering nam de beslissing een sluis te bouwen voor schepen van 125.000 ton dw. met de nodige toegangswegen voor schepen van deze tonnemaat. Wij hebben akte genomen van deze historische beslissing, zijn dankbaar en zullen verder waakzaam blijven. In 1971 moeten de werken aangevangen worden.

Brugge heeft zijn band met de zee nooit verbroken. Langs het Zwin was Brugge de wereldhaven van de Middeleeuwen. Tijdens de eeuwen van economische teruggang van de Zuidelijke Nederlanden bleef de Brugse handelskom in verbinding met de zee langs het kanaal van Oostende. Thans is Zeebrugge Brugges toekomst.

Gedurende de Middeleeuwen en tot aan de Franse revolutie hernieuwde Venetië ieder jaar haar huwelijk met de zee tijdens een grootse plechtigheid. Brugge heeft haar eeuwige echtverbintenis met de zee nooit hernieuwd, maar is ze steeds trouw gebleven.

De havendagen 1970 te Brugge en Zeebrugge illustreren de bestendige wil van Brugge om een poort te blijven op de zee. Namens het stadsbestuur dank ik van harte alle personen, organisatoren en exposanten die het succes van deze manifestaties zullen verwezenlijken.

Pierre Vandamme,
Burgemeester.

Beschermkomitee.

Sir John Beith K.C.M.G., Ambassadeur van Groot-Brittannië te Brussel;
Comte Etienne de Crouy-Chanel, Ambassadeur van Frankrijk te Brussel;
De Heer Baron Reinhold von Ungern-Sternberg, Ambassadeur van de
Duitse Bondsrepubliek te Brussel;
De Heer C.J. van Schelle, Ambassadeur der Nederlanden te Brussel;
De Heer P. Struye, Voorzitter van de Senaat;
De Heer A. Van Acker, Minister van State, Voorzitter van de Kamer
van Volksvertegenwoordigers;
De Heer E. Eyskens, Eerste Minister;
De Heer A. Cools, Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting;
De Heer P. Harmel, Minister van Buitenlandse Zaken;
De Heer P.W. Segers, Minister van Landsverdediging;
De Heer A. Anseele, Minister van Posterijen, Telegrafie en Telefonie;
De Heer E. Leburton, Minister van Economische Zaken;
De Heer A. Bertrand, Minister van Verkeerswezen;
De Heer J. De Saeger, Minister van Openbare Werken;
De Heer G. Breyne, Minister van het Gezin en van de Huisvesting;
De Heer L. Nameche, Minister van Volksgezondheid;
De Heer F. van Mechelen, Minister van Nederlandse Cultuur;
De Heer Ch. Hanin, Minister van Middenstand;
De Heer A. Vlerick, Minister-Staatssecretaris voor Streekeconomie.

Erekomitee.

Generaal-Majoor M. Degraeve, Bevelhebber van het 2de Militair Gebied;
Commodore L. Lurquin, Stafchef van de Zeemacht;
Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen;
De Heer J. de Gheldere, Voorzitter van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;
Kolonel Currinckx, Militair Bevelhebber van de Provincie West-Vlaanderen;
Monseigneur E. De Smedt, Bisschop van Brugge;
Professor Dr. H. Brugmans, Rector van het Europa-College te Brugge;
De Heer F. Kesteloot, Voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge;
De Heer J. Vossen, Procureur des Konings te Brugge;
De Heer P. Vandamme, Burgemeester van de Stad Brugge, Voorzitter van de Raad van Beheer van de M.B.Z.;
De Heer A. Bogaert, Senator;
De Heer O. Carpels, Senator;
De Heer F. Van Acker, Senator, Commissaris M.B.Z.;
De Heer G. Vandeputte, Senator;
De Heer M. Vandewiele, Senator;
De Heer G. Eneman, Volksvertegenwoordiger;
De Heer A. Claes, Volksvertegenwoordiger;
De Heer P. Leys, Volksvertegenwoordiger;
De Heer F. Vandamme, Volksvertegenwoordiger;
De Heer J. Storme, Lid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;
De Heer L. Gillon, Lid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;
De Heer A. Loncke, Lid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer P. Monballyu, Lid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen, Beheerder van de M.B.Z.;

De Heer H. De Fauw, Lid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer A. Legein, Lid van de Bestendige Deputatie van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer R. De Clerck, Provinciale Griffier;

De Heer R. Rogival, Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel te Brugge;

De Heer A. Botte, Arrondissementscommissaris te Brugge;

Kapitein ter Zee Pech, Commandant Operationele Groepering van de Zeemacht;

De Heer G. Cools, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer E. Demuyt, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer J. Deroose, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer A. Devriendt, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer G. Dusslier, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer A. Goossens, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer U. Govaert, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer W. Horseele, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer R. Lievens, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer H. Olivier, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer F. Pauwels, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer F. Rosson, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer G. Stroobandt, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

Mevrouw Mallet-Van de Cappelle, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer G. Van In, Lid van de Provinciale Raad van West-Vlaanderen;

De Heer Elie Traen, Schepen van de Stad Brugge;

De Heer W. Neyt, Schepen van de Stad Brugge;

De Heer Fernand Traen, Schepen van de Stad Brugge, beheerder van de M.B.Z.;

De Heer L. Verstraete, Schepen van de Stad Brugge;

De Heer A. Verstappe, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer C. De Meester, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer R. Waes, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer A. Declerck, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer J. Kervyn de Marcke ten Driessche, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer A. Deroo, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer J. Arnou, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer F. Vanden Broele, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer R. Pollet, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;

De Heer R. De Mey, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer J. Cant, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer A. Vanden Abeele, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer R. Braet, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer A. Hennico, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer P. Ducheyne, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer R. Lantsoght, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer E. Van Eecke, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer G. Van Hoornick, Lid van de Gemeenteraad van de Stad Brugge;
De Heer J. Bernolet, Stadssecretaris;
De Heer J. Kervyn de Marcke ten Driessche, Burgemeester van Assebroek;
De Heer M. De Vriendt, Burgemeester van Blankenberge;
De Heer J. Buytaert, Burgemeester van Dudzele;
De Heer J. De Grande, Burgemeester van Koolkerke;
De Heer F. Rosson, Burgemeester van Lissewege;
De Heer J. Vandenberghe, Burgemeester van Meetkerke;
De Heer D. de Pierpont, Burgemeester van Sint-Kruis;
De Heer M. Van Maele, Burgemeester van Sint-Michiels;
De Heer F. Pyck, Burgemeester van Uitkerke;
De Heer G. De Vlieghe, Burgemeester van Zuienkerke;
De Heer G. Willems, Ere-Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken, Ondervoorzitter van de Raad van Beheer M.B.Z.;
De Heer G. Bertrand, Directeur-Generaal van het Zeewezen, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer A. Boereboom, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare werken, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer G. Claeys, Eerste Ondervoorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.B.S., Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer J. Cousin, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer G. Craen, Ere-Secretaris-Generaal van het Ministerie van Economische Zaken, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer A. De Clerck, Nijveraar, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer J. de Spot, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer R. Jonckheere, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer P. Nicod, Consul der Nederlanden, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer O. Vanneste, Directeur van de W.E.R., Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer J. Verschave, Directeur-Generaal van de waterwegen, Beheerder van de M.B.Z.;
De Heer S. Mariën, Gemachtigde van de Minister van Financiën, Bijzonder Regeringscommissaris bij de M.B.Z.;
De Heer L. Verboven, Directeur-Generaal van de M.B.Z.;
De Heer J. Sioen, Commissaris bij de M.B.Z.;
De Heer E. Tytgadt, Commissaris bij de M.B.Z.;
De Heer A. Van den Abeele, Commissaris bij de M.B.Z.;
De Heer A. Goossens, Commissaris bij de M.B.Z.

Uitvoerende Komitees :

Algemeen Voorzitter : de Heer P. Vandamme, Burgemeester, Voorzitter M.B.Z.

Komitee voor Propaganda en Verkoopspromotie :

Voorzitter : de Heer Elie Traen, Schepen;

Ondervoorzitters : de Heer L. Deweerdt, Voorzitter van de Kamer van Handel en Nijverheid;

de Heer F. Machiels, Voorzitter van de Verenigde Handelsgebuurtekringen;

Leden : Kap.-Comm. Alleyn, de Heren J. Bekemans, Et. Claeys, A. Croenen, A. De Reyghere, L. De Vos, R. Dusauchoit, J. Fieufs, N. Lemahieu, R. Loncke, F. Raes, A. Vanden Berghe, A. Van Eeckhout, Ch. Van Hove, F. Vromman, Y. Willems;

Secretaris : de Heer A. Neyt, Afdelingshoofd bij het Stadsbestuur van Brugge.

Komitee der Tentoonstellingen :

Voorzitter : de Heer Fernand Traen, Schepen, Beheerder M.B.Z.;

Leden : de Heren A. Schoutteet, L. Verboven, J. Eerdekens, J. De Cort, J. Kimpe, P. Beeken, R. Vanhavere, J. Sioen, O. Vanneste, N. Vanhove, J. Vandamme;

Secretaris : L. Vande Kerckhove, Handelsagent van M.B.Z.

De Zeehavendagen

1970

te

Brugge-Zeebrugge.

75 jaar geleden — om precies te zijn — op 23 augustus 1895 kon Burgemeester Visart vanuit het Parlement een telegram naar Brugge sturen om te verwittigen dat de wet, inhoudend de oprichting van de nieuwe havens van Brugge en Zeebrugge, met een overgrote meerderheid was gestemd.

Evenementen.

1 Colloquia.

16, 17 en 18 april 1970 «Een Internationaal Colloquium» staat op het programma met als thema «De toekomst van de Europese Havens» wordt ingericht door het Europa-College, te Brugge.

2 Internationale Maritieme Tentoonstelling. (18.4-4.5.70)

In de Beurshalle te Brugge wordt een tentoonstelling in het teken «De Noordzeeroute» ingericht door de Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen.

3 Culturele Tentoonstelling. (18.4-1.5.70)

Onder het motto «Schip en Zee in Boek en Prent» is een tentoonstelling in het Provinciaal Hof, Markt, Brugge, ingericht door het Stadsbestuur van Brugge.

4 Handelsgebuurtekringen.

Besteden speciale aandacht aan de propaganda en de verkoopspromotie.

5 Horeca. (18.4-27.4.70)

Richt een smulkroeg in de benedenhallenzalen kant Wollestraat (waar «aan 3 fr. per minuut» kan gegeten worden...).

6 Visserijdag. (25.4.70)

Op zaterdag 25 april zal in de namiddag een folkloristische optocht door de straten van de stad opstappen met meer dan 600 figuranten.

7 Zeehavenzoektocht. Zeebrugge-Brugge (26.4.70)

Wordt ingericht op zondag 26 april door de «Middenstand Brugge-Oost» met de medewerking van de «Vriendenkring van het Stads-personeel».

8 Zeeshopping. (18.4-27.4.70)

De «Raad van de Middengroepen» organiseert een winkel-wandelstraat in de bovenzalen van de halletoren, waarin een attractieve commerciële sfeer zal heersen, voorzien van de nodige ingrediënten humor, muziek en gezelligheid.

9 Muziekkapel Zeemacht.

Ceremonieel zal tijdens de Brugse Zeehavendagen vertegenwoordigd zijn door de Militaire Muziekkapel van de Belgische Zeemacht. Deze muziekkapel zal optreden tijdens de plechtige openingsdag, zal een wandelconcert en een garnizoensconcert houden in de stad, en een militair galaconcert zal worden gegeven in de Koninklijke Stadsschouwburg.

10 Opleidingsschip «Commandant Fourcault».

Dit opleidingsschip van de Zeevaartschool Oostende zal meren in de Brugse Haven en toegankelijk zijn voor het publiek zaterdag 18 april 1970 van 14 u. tot 18 u.

11 v.z.w. Moritoen.

In het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, wordt op maandag 20.4.70 te 19.45 u. een ontmoeting ingericht over «Brugge op de drempel van zijn industriële revolutie».

Het wordt een historische verkenning van Brugge, einde 19de - begin 20ste eeuw, op basis van het boek «Emiel Van den Abeele, een vechter», door Andries Van den Abeele.

Vrije toegang.

12 Kring voor Zeevaart en Overzeese Belangen.

Verscheidene voordrachtavonden worden ingericht in het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, o.m. «Zeevaart. Hoe vind ik mijn weg op zee» — «Zeevisserij met dia's» — «Scheepvaart en Havens» en een «filmvertoning over de Zee».

13 Vrienden van St.-Jacob : «Damme, voorhaven van Brugge».

Tentoonstelling in het centrum, Jan Boninstraat 20, Brugge, op 1, 2 en 3 mei 1970.

14 Bijzondere tentoonstellingen in Brugse Banken.

Bank van Brussel - Markt 18

Yachtingartikelen

Brugse Bank - Jacob van Ooststraat 4

Zeeschilderijen van de kunstschilder T. Van Beveren en een verzameling van kuntschelpen

Generale Bankmaatschappij - Vlamingstraat 58

Tentoonstelling van «Scheepsmaquettes»

Antwerpsche Hypotheekkas - Zuidzandstraat 41

AN-Hyp - «Onder de balken» - Zuidzandstraat 41

«Brugge en de Zee in de oude Kartografie»

Kredietbank - Vlamingstraat 25

Tentoonstelling van een scheepsmaquette, fotopanelen en scheepsmateriaal

Algemene Spaar- & Lijfrentekas - Simon Stevinplaats 3

Organiseert een tentoonstelling van scheepsmaquettes, scheepsmeubelen en -instrumenten, zeekaarten en marineschilderijen

Bank van Roeselare en West-Vlaanderen - Vlamingstraat 35

«Het Zwin en de scheepvaart», met medewerking van de Heer Tony De Vaere

Bank van Parijs en de Nederlanden - Vlamingstraat 13-15

Brugge-Zeestad : tentoonstelling van plans en maquettes

Nieuwste gewestplan van Maritieme Regio Brugge-Zeebrugge, ontworpen door Prof. Dr. M. Anselin

Al deze instellingen zijn vrij toegankelijk tijdens de werkuren.

Dagelijks programma.

Donderdag 16 april

- 09.00 u. Openingsplechtigheid van het Europa-College. Colloquium in het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, Brugge, onder het Voorzitterschap van de Heer A. Vlerick, Minister-Staatssecretaris, Streekeconomie van België.
Toespraken van de Heer P. Vandamme, Burgemeester van Brugge en de Heer H. Brugmans, Rector van het Europa-College.
- 15.00 u. Werkvergaderingen van het Colloquium in het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, Brugge.

Vrijdag 17 april

- 09.00 u. Werkvergaderingen van het Colloquium in het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, Brugge.
- 19.00 u. Opening «Zeeshopping» in de bovenzalen van de stadshallen op de Markt.

Zaterdag 18 april

- 09.00 u. Werkvergaderingen van het Colloquium in het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, Brugge.
- 10-13 u. - 14-20 u. «Zeeshopping» bovenzalen Halle, Markt.
- 11.00 u. Officiële Openingsplechtigheid van de «Internationale Maritieme Tentoonstelling» in de Beurshalle, Brugge.
- 15.00 u. Rondetafelconferentie en slotzitting van het Colloquium in het Concertgebouw, St.-Jacobstraat, Brugge.
- 15.45 u. Militair défilé door de Muziekkapel van de Zeemacht, van 't Zand naar Burg.
- 16.00 u. Officiële Openingsplechtigheid van de «Zeehavendagen 1970», Burg, aankomst Muziekkapel Zeemacht en opstelling in vierkant, omzoomd door matrozen.
- 16.30-16.45 u. Toespraken uitgezonden langs geluidversterkers op de Burg.

17.25-18.30 u. Afwisselende evoluties van de Muziekkapel Zeemacht en een drilldemonstratie «zonder bevelen — met wapens» van het 2de SCOOK Zedelgem.

18.30 u. Einde openingsplechtigheid op de Burg. Aftocht Muziekkapel Zeemacht, langs Breidelstraat naar 't Zand.

Opening «Smulkroeg» (eten aan 3 fr. per minuut) in de benedenhallezalen, kant Wollestraat.

Zondag 19 april

10-13 u. - 14-20 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.

14-20 u. «Zeeshopping» bovenzalen Halle, Markt.

10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.
Smulkroeg, Benedenhallezalen, Wollestraat.

Maandag 20 april

14.00 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
Diaporama en andere films worden vertoond op de Internationale Maritieme Tentoonstelling.

14-20 u. «Zeeshopping», Bovenzalen Halle, Markt.

10-12 u. 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.
Smulkroeg, benedenhallezalen, kant Wollestraat.

19.45 u. Concertgebouw, St.-Jacobstraat, Brugge, een ontmoeting «Brugge op de drempel van zijn industriële revolutie», ingericht door v.z.d. «Moritoen».

Dinsdag 21 april

14.00 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.

14-20 u. «Zeeshopping», Bovenhallezalen, Markt.

10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

Woensdag 22 april

14.00 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.

14-20 u. «Zeeshopping», Bovenzalen Halle, Markt.

10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

14-20 u. Voorlichtingsdag voor de jeugd in de Internationale Maritieme Tentoonstelling: «Toekomstmogelijkheden in de Belgische koopvaardij en zeemacht».

Donderdag 23 april

14.00 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.

Diaporama en andere films worden vertoond op de Internationale Maritieme Tentoonstelling.

14-20 u. «Zeeshopping», Bovenzalen Halle, Markt.

10-12 u. 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

Vrijdag 24 april

14.00 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling.

14-20 u. «Zeeshopping», Bovenhallezalen, Markt.

10-12 u. - 14-18 u. Culturele tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

20.00 u. Militair Galaconcert in de Koninklijke Stadsschouwburg, Brugge, gegeven door de Muziekkapel Zeemacht en met de medewerking van het soldatenkoor 2de SCOOK Zedelgem en het meisjeskoor van het St.-Andreasinstituut Brugge en een tenor.

Zaterdag 25 april

- 10-13 u. - 14-20 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle
10-13 u. - 14-20 u. «Zeeshopping», Bovenhallezalen, Markt.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.
Smulkroeg, benedenhallezalen, kant Wollestraat.
15.00 u. Visserijdag — Folkloristische optocht door de stad, samenge-
gesteld uit vissersgroepen, fanfares, vendeliers en andere groe-
pen in verband met de zee. Meer dan 600 deelnemers.
Vertrek van optocht te 15 u. aan de Kruispoort.

Zondag 26 april

- 10-13 u. - 14-20 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
14-20 u. «Zeeshopping», bovenzalen stadshallen, Markt.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.
Smulkroeg, benedenhallezalen, kant Wollestraat.
15.00 u Zeehavenzoektocht, ingericht door de «Middenstand Brugge-
Oost» met medewerking van «Vriendenkring van het stads-
personeel». Vertrek: Zeebrugge. Aankomst: «Zeeshopping»,
Markt, Brugge.

Maandag 27 april

- 14.00 u Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
14.00 u. Zeeshopping, Bovenzalen Halle, Markt.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.
20.00 u. Sluitingsdag Zeehavendagen 1970. Garnizoensconcert op de
Burg van de Muziekkapel van de Zeemacht.

Dinsdag 28 april

- 14.00 u Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

Woensdag 29 april

- 14.00 u Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

Donderdag 30 april

- 14.00 u Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.

Vrijdag 1 mei

- 14.00 u Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
10-12 u. - 14-18 u. Culturele Tentoonstelling, Provinciaal Hof, Markt.
15-20 u. Boninstraat: Tentoonstelling «Damme, voorhaven van Brugge».

Zaterdag 2 mei

- 10-13 u. - 14-20 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
15-20 u. Boninstraat: Tentoonstelling «Damme, voorhaven van Brugge».

Zondag 3 mei

- 10-13 u. - 14-20 u. Internationale Maritieme Tentoonstelling, Beurshalle.
15-20 u. Boninstraat: Tentoonstelling «Damme, voorhaven van Brugge».

Woensdag 13 mei

- 20.00 u. Concertzaal, St.-Jacobstraat, voordracht door ir. Sioen, com-
missaris bij de M.B.Z., over «Scheepvaart en Havens».
-

**«De toekomst van de Europese Havens.
Colloquium ingericht door het Europa-College.**

Het Europa-College, opgericht in 1949, is een postuniversitair instituut. De studenten van verschillende nationaliteiten, die reeds houder zijn van een universitair diploma in Rechten, Politieke of Economische Wetenschappen, komen er hun vorming vervolmaken door zich te specialiseren in de problematiek der Europese integratie.

Het College wordt bestuurd door een Administratieve Raad, die thans voorgezeten wordt door de Heer J. Rey, president van de Commissie der Europese Gemeenschappen. De Academische Raad, samengesteld uit professoren van het College en twee vertegenwoordigers van de oudstudenten heeft de verantwoordelijkheid van het studieprogramma. Deze raad wordt voorgezeten door de Heer de Vreese, Rechter aan het Verbrekingshof, die onlangs de Heer Prof. Tinbergen in deze functie heeft opgevolgd.

Sinds 1964 organiseert het College elk jaar een Colloquium waar een bepaald aspect van de Europese integratie ontleed wordt, alternerend gaat het om een politiek, juridisch of economisch aspect. Tijdens de Brugse Weken komen er een driehonderdtal, meestal Europese, specialisten het colloquium bijwonen. De rapporten en bijdragen van deze specialisten worden nadien gepubliceerd door het College.

De reeds behandelde onderwerpen zijn :

- 1964 Europese integratie en Economische realiteit.
- 1965 Communautair Recht en Nationaal Recht.
- 1966 Het Europa van Morgen en zijn Leiders.
- 1967 De Begroting vandaag. Begrotingspolitiek en markteconomie in een maatschappij van de overvloed.
- 1968 De openbare onderneming en de mededinging: artikels 90 en 37 van het Verdrag van Rome betreffende mededinging.
- 1969 De Volksdemocratiën na Praag : Sovjet overheersing, nationalisme, regionale integratie?

De Zevende Week van Brugge, ingericht door het Europa-College op 16, 17 en 18 april e.k. is dit jaar gewijd aan : «De Toekomst van de Europese Havens».

Verscheidene eminente havenspecialisten en economen zullen er een wezenlijke bijdrage leveren; wij vernoemen o.m. de Heren G. Dagnino (Genua), R.O. Goss (Londen), H. Juergensen (Hamburg), L.H. Klaassen (Rotterdam), D. Perkins (Londen), T. Thorburn (Stockholm), A. Vigarie (Nantes).

De studiedagen worden besloten met een Ronde Tafel, voorgezeten door Z.E. de Heer Minister J. Rey, President van de Commissie van de Europese Gemeenschappen en van de beheerraad van het Europa-College, die gewijd is aan: «De Havens en het regionaal evenwicht

in de Gemeenschap». Aan deze Ronde Tafel nemen deel de Heren J. Chapon (Parijs), J. Cros (Europese Gemeenschappen), G. Dagnino (Genua), J. Gifford (Londen), H. Juergensen (Hamburg) en L.H. Klaassen (Rotterdam).

De Zevende Week van Brugge laat zich voornamelijk in met enkele thema's die direkt verband houden met de technisch-economische mutaties in de havens en haar gevolgen op het technische, economische en financiële vlak.

Een eerste groep referaten houdt verband met de mutaties inzake havenfuncties. Inzonder gaat hierbij de aandacht naar de industriële functie met inbegrip van de factoren die thans de vestiging van enkele basisindustrieën determineren.

In een speciaal referaat wordt door de directeur van het Colloquium, de Heer R. Regul, bijzondere aandacht geschonken aan de toekomstige evolutie van de maritieme trafieken in de Europese havens en de impact hiervan op de havencapaciteit.

In één van de zes sectievergaderingen komen de diverse Europese havenzones aan bod. Hieruit zal een confrontatie van de Europese havens volgen met speciale aandacht voor de toekomstige uitbreidingsplannen en uitbreidingsmogelijkheden. Op grond van de referaten en de daaropvolgende discussies wordt een andere sectievergadering gewijd aan een syntheserapport met nadruk op de Europese benadering. De organisatoren hebben geenszins de zuiver economische aspecten uit het oog verloren. Zij komen aan de orde in referaten gewijd aan de macro-economische beoordeling van de havenprojecten en de micro-economische aspecten van de nieuwe scheeptypes en de goederenbehandelingstechnieken o.m. de containerschepen.

Algemene oriëntering en organisatie van het Colloquium.

De Week van Brugge «De Toekomst van de Europese Haven» is, zoals de vorige economische colloquia, vooral gericht op de confrontatie en legt voor zover mogelijk de nadruk op de kwantitatief-vergelijkende analyse. De organisatoren zijn er zich van bewust dat de problemen voor elk land verschillende oplossingen vereisen. Het doel van het Colloquium is niet de afzonderlijke projecten te evalueren doch wel methoden van vergelijking en criteria van beoordeling te ontwikkelen. Dit Colloquium richt zich tot de havenmiddens, de specialisten in de havenconomie, de verkeerseconomie en de openbare werken, tot de vertegenwoordigers van de belanghebbende economische sectoren, tot de verantwoordelijken van de economische politiek onder al zijn aspecten, en tot de universitair.

Voor verdere inlichtingen betreffende het programma en de referaten, kan men zich richten tot: J. Chabert, Secretaris-Generaal van het Colloquium, Europa-College, Dyver 11, 8000 Brugge, België, (Tel.: 050/365.62).

**Internationale Maritieme tentoonstelling in de Beurshalle
van 18 april tot 4 mei 1970.**

Lijst van de deelnemers.

- 1 Texaco Europe Ltd, Avenue Louise 149, 1050 Brussel
- 2 N.V. Ruys & C^o, Leopold II-dam 2, 8380 Zeebrugge
- 3 Zeebrugge Shipping & Bunkering Company S.A.,
Residence Palace, 8380 Zeebrugge
- 4 Compagnie de Navigation Paquet,
4, rue des Capucines, Paris 2^{ème}, France
Belgische Maatschappij voor Zeetourisme,
N.V. Navitours, Koningstraat 195, 1030 Brussel
- 5 Gemeenschappelijke stand voor de Tijdelijke Vereniging
Belgische Beton Maatschappij, Regentlaan 37, 1000 Brussel
Sotrah, Brugmannlaan 10, 1060 Brussel
- 6 N.V. Ondernemingen Jan De Nul, Tragel 23, 9308 Hofstade (Aalst)
- 7 Boomse Metaalwerken N.V., B.P. 7, 2650 Boom
- 8 Ateliers de Construction Electriques de Charleroi S.A.
B.P. 4, 6000 Charleroi
Afdeling Gent, Dok 52, 2000 Gent
- 9 Gemeenschappelijke stand voor :
Phs. Van Ommeren (Antwerpen) N.V.
St.-Paulusstraat 42, 2000 Antwerpen
Transtank N.V., Lange Koepoortstraat 2, 2000 Antwerpen
N.V. Agence Maritime Minne, Krommestraat 12, 8000 Brugge
Môle, 8380 Zeebrugge
- 10 Ag. Mar. A. Freymann & Vanloo, Cadixstraat 9-23, 2000 Antwerpen

-
- 11 Gemeenschappelijke stand voor :
Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Leuvenseweg 17-21, 1000 Brussel
British Rail Eastern Region
Liverpool Street, London E.C.2, Great Britain
Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats
Leuvenseweg 17-21, 1000 Brussel
Société Internationale pour le transport par Transcontainers
«INTERCONTAINER» s.c., Hardstrasse 52, CH 4000, Bâle, Suisse
Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques
«INTERFRIGO» s.c., Wettsteinplatz 1, CH 4000, Bâle, Suisse
INTERFERRY N.V., Koloniënstraat 2, 1000 Brussel
- 12 De Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland (E.B.E.S.)
Gewest Brugge-Oostende, Scheepsdalelaan 56, 8000 Brugge
- 13 La Brugeoise et Nivelles N.V., Afdeling Brugge, 8201, Sint-Michiels
- 14 N.V. Cockerill Yards Hoboken, 2710 Hoboken
- 15 Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel N.V.
Redersplaats 6, 1000 Brussel
- 16 N.V. Ackermans & Van Haaren, Begijnenvest 113, 2000 Antwerpen
- 17 Havenbedrijf van de Stad Oostende, Stadhuis, 8400 Oostende
- 18 Boelwerf N.V., 2690 Temse
- 19 Unie van Reddings- en Sleepdienst N.V.
Jordaenskaai 15, 2000 Antwerpen
- 20 Beliard Murdoch N.V., Kattendijkdok, Westkaai 21, 2000 Antwerpen
- 21 S.A.I.T. Electronics N.V., Steenweg op Ruisbroek 66, 1200 Brussel
- 22 S.A. Dragages Decloedt & Fils
11, Avenue Franklin Roosevelt, 1050 Brussel
- 23 L'Electro Navale & Industrielle S.A.,
Kontichsesteenweg 17, 2630 Aartselaar
- 24 Generale Staf van de Zeemacht, Boudewijnkwartier
Daillyplein, 1030 Brussel
- 25 Centrum voor Maritieme Informatie, Belliardstraat 30, 1040 Brussel
- 26 Gemeenschappelijke stand voor de Belgische Redersvereniging met
Belgian Fruit Lines, Zeevaartstraat 3, 2000 Antwerpen
Belgulf Tankors N.V., Frankrijklei 53-55, 2000 Antwerpen
Compagnie Maritime Belge / Deppe Line
St.-Katelijnevest 61, 2000 Antwerpen
Esso Belgium N.V., Frankrijklei 101, 2000 Antwerpen
Plouvier Maritime N.V., Bordeauxstraat 8, 2000 Antwerpen
U.B.E.M. S.A., Mechelse steenweg 150, 2000 Antwerpen
-

-
- 27 Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart
Belliardstraat 30, 1040 Brussel
 - 28 Havenbedrijf van de Stad Antwerpen
Algemene Directie, Stadhuis, 2000 Antwerpen
 - 29 Havendienst van de Stad Gent, Vliegtuiglaan 1, 9000 Gent
 - 30 Outboard Marine Belgium S.A., Pathoekeweg 72, 8000 Brugge
 - 31 Port Autonome de Dunkerque
Terre-Plein Guillain, Dunkerque Nord, France
 - 32 Port Autonome du Havre, Terre-Plein de la Barre 76,
Le Havre, Seine Maritime, France
 - 33 Dover Harbour Board, Harbour House, Dover, Kent, Great Britain
 - 34 Townsend Thoresen Car Ferries Limited
1 Camden Crescent, Dover, Kent, Great Britain
 - 35 Compagnie des Messageries Maritimes
12, Boulevard de la Madeleine, Paris (IXe), France
 - 36 Belgische Bunkerolie Maatschappij, Wetstraat 33, 1040 Brussel
 - 37 Esso Belgium N.V., Frankrijklei 101, 2000 Antwerpen
 - 38 Havenschappen Vlissingen en Terneuzen i.o.
St.-Pietersstraat 42, Middelburg, Z.-VI., Nederland
 - 39 Duisburg-Ruhrorter Häfen Aktiengesellschaft
Alte Ruhrorter Strasse 42-52, 4100 Duisburg-Ruhrort, Deutschland
 - 40 Dienst der Scheepvaart, 31, quai de Coronmeuse, 4000 Liège
 - 41 Port Autonome de Liège, 14, quai de Maestricht, 4000 Liège
 - 42 Directie Dienst der Havens en Handelsinrichtingen van Amsterdam
Het Havengebouw, 10e verdieping
De Ruyterkade 7, Amsterdam C, Nederland
 - 43 Port of London Authority
P.O. Box Nr. 242, Trinity Square, London, E.C.3, Great Britain
-

Texaco Europe Ltd
Avenue Louise 149
1050 Brussel
Stand nr. 1

Highlights of Texaco progress

TEXACO — chartered in 1902 as The Texas Company — is one of the few survivors of approximately 200 oil companies that had their start during the Texas oil boom. The trade name, «Texaco», originated as a cable address, and became the Company's official name in 1959. With assets of nearly 9 thousand million dollars, Texaco ranks as the second largest oil company and the fourth largest manufacturing corporation in the United States. It is one of the world's leading oil companies.

Texaco is one of the original international petroleum companies, having established a products terminal in Antwerp in 1905. Today Texaco's Refining, Research and Chemical Center at Ghent, inaugurated in 1968, is centrally located to undertake a key role in support of expanding Texaco marketing activity in West Europe and West Africa. Crude oil for the Ghent Refinery is received at Texaco's terminal at Zeebrugge.

At the end of 1969 Texaco's marine fleet consisted of 146 ocean-going tankers totalling more than 7,500,000 deadweight tons that were owned or operated under term charter around the world. These vessels include the TEXACO BRUSSELS, TEXACO GHENT and TEXACO ROTTERDAM, each of about 24,000 d.w.t. that were built in the Netherlands to carry refined products and petrochemicals. Three new supertankers of 209,000 d.w.t. — TEXACO HAMBURG, TEXACO FRANKFURT and TEXACO NORTH AMERICA — were built in Germany and christened last year. A fourth, the TEXACO EUROPE, was christened in March. Like all Texaco's new vessels, these tankers are extensively automated and equipped with the most modern pollution-control systems. The new tankers will be used initially to transport crude oil from the Middle East to Western Europe.

N.V. Ruys & C°
Leopold II-dam 2
8380 Zeebrugge
Stand nr. 2

In 1868 als Belgische firma opgericht, is RUYS & C°, «jeugdige eeuwe-linge», er in gelukt de ervaring op gebied dienstverlening van generaties te koppelen aan een modern dynamisme.

Vroegtijdig reeds, de haven van Zeebrugge stond toen nog niet in het brandpunt van de nationale en internationale belangstelling, had RUYS & C° de ruime toekomstmogelijkheden van deze zeehaven met vooruitgeschoven kustligging onderkend. De firma vestigde zich op 23.2.1951 te Zeebrugge, betrok oorspronkelijk enige lokalen in het nieuwe Zeestation, om nog geen tien jaar later, in november 1960, een eigen burelenkompleks in gebruik te nemen op de Leopold II-dam.

Naast het traditionele stukgoed worden door RUYS & C° basisgrondstoffen als kolen en olie, halfabrikaten als plaatstaal en de voortbrengst van de nationale en buitenlandse industrie als landbouw- en spoorwegmaterieel behandeld. Overslag van explosieven, een gespecialiseerde trafiek, vormt een niet onbelangrijk onderdeel van de activiteiten.

Als scheepsagentuur stelt RUYS & C° zich ten dienste van de reders om hun schepen met alle gewenste zorgen te omringen.

Bevoegd en toegewijd personeel zorgt er voor dat zowel de belangen van de goederen als de belangen van de schepen op de meest vlotte en economische wijze gediend worden.

Helpt RUYS & C°, als dienstverlenende firma, daadwerkelijk mee aan de ontwikkeling van handel en nijverheid van een dynamisch hinterland, dan draagt zij ook haar steentje bij voor het handhaven van een vleugje romantiek in de moderne zeehaven. Met voorliefde en een zekere trots verwelkomt zij de passagiersschepen die, in het kader van een voor velen nog aantrekkelijk «cruise-toerisme», onze haven aanlopen.

Handelaars en industriëlen komen bij RUYS & C° terecht in zeehavens als ZEEBRUGGE, ANTWERPEN, BRUSSEL, ROTTERDAM, AMSTERDAM, DEN HELDER, TERNEUZEN, MARSEILLE, DUINKERKEN, LE HAVRE, HAMBURG; zij ontmoeten RUYS & C° op de vliegvelden te ZAVENTEM, SCHIPHOL, ZESTIENHOVEN, en ook de grenskantoren te WUUSTWEZEL en te EYNATTEN, evenals de vestigingen te DEN HAAG en te PARIJS zijn bereid hen alle gewenste diensten te verlenen.

Zeebrugge Shipping & Bunkering Company S.A.

Residence Palace

8380 Zeebrugge

Stand nr. 3

Gesticht in 1934, onder de naam van : «Zeebrugge Coal Bunkering Station» had de firma als bijzonderste activiteit het bevoorraden van zeeschepen met kolen.

Van meetaf kende de maatschappij een buitengewone bedrijvigheid en reeds in 1936, legden meer dan 1200 schepen aan de bunkerkaaien aan om er circa 265.000 ton kolen in te nemen.

In 1938 werd een oliebunkerstation opgericht met een capaciteit van 18.000 ton.

De oorlog van 1940 legde al de activiteiten lam en dit tot 15 januari 1948, wanneer het eerste schip aan de havendam aanlegde om er kolen te bunkeren.

Deze activiteit zou nochtans gans verdwijnen.

Andere trafieken kwamen tot stand waarvan de voornaamste: het lossen van Amerikaanse kolen — 630.000 ton in 1969 — en Canadees hout; het laden van vensterglas, dorsmachienen, spoorwagens en aardappelen.

De maatschappij verzekert ook het agentschap van 5 à 600 schepen per jaar.

Compagnie de Navigation Paquet

4 rue des Capucines

Paris 2ème France

Belgische Maatschappij voor Zeetourisme N.V. Navitour

Koningstraat 195

1030 Brussel

Stand nr. 4

De Belgische N.V. NAVITOUR, gespecialiseerd in zee-cruises, werd gesticht in oktober 1960.

De maatschappij heeft nu tien jaar ervaring betreffende zeetoerisme en de uiteenlopende cruise-mogelijkheden. NAVITOUR bestaat uit 18 van de belangrijkste reisagentschappen van het land.

De vennootschap is groothandelaar en handelt nooit rechtstreeks met de klanten de zaken af.

Het verkoopnet bestaat uit de aangesloten agentschappen en spreidt zich ook uit over het geheel van de 650 reisagentschappen van België. NAVITOUR startte in 1960/61/62 met de Compagnie Maritime Belge en bood toen «inclusive tours» aan naar de Kanarische Eilanden. Deze reizen kenden groot succes bij onze nationale agentschappen alsook in Nederland en Duitsland.

Stilaan begon het publiek, dank zij een stevig gevoerde verkoops-promotie, belang te stellen in deze nieuwe vakantiestijl. Na de Kongo-krisis nam NAVITOUR de beslissing een waaier van mogelijkheden samen te stellen en alle cruises, die op dat ogenblik beschikbaar waren op de Europese markt, tot de cliënteel te brengen.

Momenteel heeft NAVITOUR de exclusiviteit en de algemene vertegenwoordiging van volgende rederijen :

PAQUET-cruises - LINEA «C» - FLOTTA LAURO - MED. SUN LINE - «K» LINES - STAR CRUISES - JAHRE CRUISES

Een overvloed van weelderige programma's uitgespreid over het jaar, van 1 januari tot 31 december. Een tarievenrooster waarin iedere beurs haar gading vindt. Jeugdige pakketboten met standing en volledig beantwoordend aan de gerechtvaardigde eisen van voortreffelijke behandeling. Nieuwe boeiende droomvakanties voor mannen, vrouwen en kinderen. Uitzonderlijke vakanties...

De vakanties van morgen, die U reeds heden worden aangeboden.

Ieder jaar worden meer dan een half miljoen folders gedrukt, brochures en aanplakbrieven verspreid die het schild dragen van NAVITOUR.

Ons cliënteel breidt zich voortdurend uit naar alle beroepen, naar alle sociale lagen van de bevolking. Doorheen de patrijspoort van onze cruise, vaart Uw pakketboot voorbij. Gelukkig, U zijt er ook, en dat doet ons fantastisch veel genoegen.

Het zakencijfer van NAVITOUR steeg in 1969 met 62% in vergelijking met 1968. Dit brengt overduidelijk het bewijs dat de cruise een vakantieformule is die een steeds groter wordend publiek aanspreekt. De cruise gaat financieel tot de mogelijkheden behoren.

Tijdelijke Vereniging
Belgische Beton Maatschappij N.V.
Regentlaan 37
1000 Brussel
Stand nr. 5

N.V. Sotrahay
Brugmannlaan 10
1060 Brussel
Stand nr. 5

De Belgische Beton Maatschappij en haar groep van aannemingsbedrijven verricht alle waterwerken: stuwdammen, havens, sluizen, kanalen, baggerwerken, enz.

Enkele uitgevoerde werken zijn o.a.:

Het herbouwen van de havendam te Zeebrugge na de tweede wereldoorlog.

Het herbouwen van de kaaimuur te Oostende.

Het bouwen van kaaimuren in gewapend beton in de havens van Gent en van Duinkerke.

Het petroleumdok in de haven van Antwerpen.

In samenwerking met andere firma's werden uitgevoerd:

De J.F. Kennedytunnel te Antwerpen.

De zeesluis van 60.000 ton te Terneuzen.

Het hellend vlak van Ronquières.

De N.V. Sotrahay Openbare Werken zijn sinds jaren bedrijvig aan de Belgische kust waar o.a. volgende werken reeds werden uitgevoerd:

Het bouwen van kaaimuren in de haven van Brugge en aan het Nijverheidsdok, het bouwen van kaaimuren voor het Zeewezen te Oostende.

Op dit ogenblik zijn volgende werken, in samenwerking met de Belgische Beton Maatschappij in uitvoering:

De volledige indijking van het westelijk schiereiland.

Het bouwen van de terminal voor de car-ferries in de voorhaven van Zeebrugge.

De exposanten zijn ook de promotors van het grootse ontwerp «Zeebrugge-Noordzeepoort» (Prof. J. Mortelmans).

N.V. Ondernemingen Jan De Nul

Tragel 23

9308 Hofstade (Aalst)

Stand nr. 6

Deze firma bestaat 32 jaar. Aanvankelijk bleef haar bedrijvigheid beperkt tot de constructie van gebouwen, kunstwerken en tot grondwerken.

Na een gedwongen onderbreking van haar activiteiten in de oorlogsjaren, heeft zij met verdubbelde kracht haar werkzaamheden hernomen in 1945, om vanaf 1952 zich speciaal op waterwerken toe te leggen. De foto's die in de stand worden getoond geven een gedacht van het aangewend materieel: kranen, bulldozers, laadschoppen, vrachtwagens, boosterstations, vier cutterzuigers van 1500 Pk, een van 3500 Pk en twee van 5000 Pk, baggermolen, bakkenzuigers en een sleephopperzuiger van 5000 m³.

Zeer belangrijke aannemingen werden met de medewerking van meer dan 1000 personeelsleden tot een goed eind gebracht: verbredings- en verdiepingswerken aan het kanaal Gent-Terneuzen; in combinatie baggerwerken voor de toegang van de Zandvlietluis en de Kanaaldokken te Antwerpen; graven van de Ringvaart om Gent; bouwen van verschillende sluizen en stuwen op de Ringvaart.

Andere belangrijke werken zijn in uitvoering: verdieping van de toegangsgeul te Le Havre; grondlichaam Autoweg E3 rond Kortrijk; verbredingswerken aan het Albertkanaal: rectificering van de Boven-schelde; Militair dok te Zeebrugge; opspuiting van een uitgestrekt industrieterrein in Nederland.

Boomse Metaalwerken N.V.

B.P. 7

2650 Boom

Werkhuizen te Boom en te Hoboken (afd. Titan)

Stand nr. 7

Fabricatieprogramma:

Containerkranen

Havenkranen - werfkranen

Vlotkranen

Loopkranen met haak of grijper, portaalkranen, portalen, transbordeurs, enz.

Speciale apparaten voor de staalindustrie: gietkranen, mengkranen, Pitskranen, stripperkranen, laadkranen, kranen met juk, enz.

Universele baggers op rupsen

Emmerbaggers

Slipways

Gietstaal en mechanische onderdelen

Programme de fabrication :

Grues pour la manutention de conteneurs

Grues de port et de la chantier naval

Grues flottantes

Ponts roulants à crochets et à grappin de toutes puissances, portiques, ponts transbordeurs, etc.

Appareils spéciaux de métallurgie : ponts de coulée, ponts mélangeurs, ponts Pits, ponts strippeurs, ponts chargeurs, ponts à palonnier, etc.

Excavateurs universels sur chenilles

Excavateurs à godets multiples

Slipways

Aciers coulés et pièces mécaniques

Production programme :

Container cranes

Harbour and shipyard cranes

Floating cranes

Overhead travelling cranes with hook and grab of any capacity, portal cranes, traversers (travelling platforms)

Special equipment for steel works : foundry cranes, mixer cranes, pit furnace cranes, stripping cranes, furnace charging cranes, cranes with lifting beams, etc.

Universeel excavators on crawler tracks

Multi-bucket excavators

Cast steel and mechanical parts

Ateliers de Construction Electriques de Charleroi S.A.

B.P. 4

6000 Charleroi

Stand nr. 8

Afdeling Gent

Dok 52

2000 Gent

Stand nr. 8

**ACEC-Gent telt meer dan 75 jaar ervaring
in de bouw van Dieselmotoren.**

Sedert 1957 bouwt ACEC, onder octrooi M.A.N., de 2-takt motoren type K2 voor vermogens tussen 3000 en 48 pk per motor en de 4-takt motoren type V 40/54 - V 52/55, welke in België worden gemonteerd op de schepen die ze moeten voortstuwen.

Terloops zij gememoreerd dat ACEC eveneens verscheidene bulk-carriers, koelschepen, multi-purpose vessels, chemical tankers en andere eenheden heeft uitgerust, namelijk in totaal 32 schepen die op Boelwerf N.V. te Temse werden gebouwd. Voorts werden voor een globaal vermogen van 320.000 pk, ACEC-M.A.N. motoren van het type K2 voor verschillende afnemers geconstrueerd.

Op dit ogenblik heeft ACEC nog 10 motoren K2, voor een globaal vermogen van 100.000 pk, in bestelling; zij zijn bestemd voor 10 schepen. Op het orderboek staat eveneens de uitrusting ingeschreven van 2 baggerschepen. Hierop zullen 6 viertakt Dieselmotoren, type 9E35, worden gemonteerd welke én voor het voortstuwen van de baggerboten én voor het aandrijven van de baggerpompen zijn bedoeld. De verkoop van de 4-takt motoren ACEC-CARELS of ACEC-M.A.N., typen 40/54 en 52/55 met meer dan 8000 pk voortstuwingskracht, alsmede de verkoop van de 2-takt motoren ACEC-M.A.N., type K2, wordt rechtstreeks verzorgd door onze vestiging Gent, Dok 52 te GENT.

Anderzijds construeren onze werkhuizen te Charleroi wisselstroom-generatoren, bedrijfsveilige motoren en gelijkstroomgroepen voor de scheepvaart.

Phs. Van Ommeren (Antwerpen) N.V.

St.-Paulusstraat 42

2000 Antwerpen

Stand nr. 9

Transtank N.V.

Lange Koepoortstraat 2

2000 Antwerpen

Stand nr. 9

Dienstverlening in het transportbedrijf is het «leitmotiv» van de VAN OMMEREN-organisatie. VAN OMMEREN-tankers, waar ook op de Europese binnenwateren ter beschikking hebben van een eventueel cliënteel, was de stimulans, die het VAN OMMEREN-concern deed besluiten tot de uitbouw van een zelfstandige Belgische tankrederij, derwijze uitgerust dat zij aan de specifieke eisen van het Belgische vaarwegennet is aangepast. De hiertoe in 1952 opgerichte N.V. TRANSTANK, gevestigd te Antwerpen, beschikt op dit ogenblik over 23 tankschepen met een laadvermogen van 280 tot 1150 tns. Al deze motorschepen zijn uitgerust met een pompinstallatie en de technische uitrusting werd zo verzorgd, dat zij aan de meest uiteenlopende eisen kunnen voldoen. Speciale opdrachten zoals bunkering, de aanlevering van voorgewarmde produkten, het vervoer van chemikaliën, liggen binnen de aktiemogelijkheden van deze vloot, die zowel op de Belgische en Franse binnenwateren opereert als op de Rijn en zijn bijrivieren.

Ervaring en vakbekwaamheid zijn immer de onvoorwaardelijke elementen voor het verlenen van service en zijn ook voor de toekomst de basis van ons bedrijf.

Wij vinden steeds een antwoord voor alle problemen op gebied van vervoer van vloeistof en gas, dat via de binnenwateren kan geschieden, één in één verband met de meest gedifferentieerde binnentankvaartrederij van West-Europa.

N.V. Agence Maritime Minne

Krommestraat 12

8000 Brugge

Môle

8380 Zeebrugge

Stand nr. 9

De n.v. AGENCE MARITIME MINNE (vroeger: E. MINNE), werd gesticht in 1874. Over enkele jaren wordt aldus het 100-jarig bestaan der Firma gevierd. In het jaar 1898 werd een kantoor te Brugge opgericht. Op deze wijze werd de Firma van bij het ontstaan van het havenkompleks Brugge-Zeebrugge betrokken bij de havenactiviteiten. Thans, na 72 jaar, is de n.v. AGENCE MARITIME MINNE de oudste Scheepsmakelaars- en Stuwadoorsfirma op het Brugse-Zeebrugse havengebied en tevens de enige nog bestaande waarvan de oprichting dateert van vóór de Eerste Wereldoorlog.

Vroeger voornamelijk gericht op het vertegenwoordigen van buitenlandse rederijen (Scheepsagentuur), bestrijkt de activiteit thans een brede gamma van diensten, zoals: laden en lossen van zee- en binnenschepen, scheepsmakelaars, bevrachtingen, opslag van goederen in havenloodsen en stockbeheer, tolagentschap, expedities, verzekeringen, enz. Bovendien legt de Firma zich thans steeds meer toe op het vervoermiddel van de toekomst: de container, terwijl men tevens beschikt over eigen transport per vrachtwagen.

Een ruime ervaring, gevestigd op een stevige traditie en een vakkundig personeel, maken van de n.v. AGENCE MARITIME MINNE «DE» specialist inzake goederenbehandeling en vertellingen. Het baart dan ook geen verwondering dat een groot aantal belangrijke Import- en Exportfirmas sedert tientallen jaren ononderbroken hun vertrouwen schenken aan de n.v. AGENCE MARITIME MINNE.

Bovendien vertegenwoordigt de n.v. AGENCE MARITIME MINNE een groot aantal internationaal bekende scheepvaartlijnen evenals enkele zeer bekende oliemaatschappijen.

Benevens kantoren te Brugge en te Gent, beschikt de Firma nog over kantoren te Brussel, Antwerpen, Zeebrugge, Oostende en Terneuzen.

Ag. Mar. A. Freymann & Vanloo
Cadixstraat 9-23
2000 Antwerpen
Stand nr. 10

Ag. Mar. A. FREYMAN & VAN LOO N.V. : de firma het best toegerust voor behandeling van internationaal vervoer.

Sedert 1906, datum van stichting van het eerste huis A. Freyman & Van Loo te Oostende, heeft de firma zich steeds uitgebreid en zich steeds onder alle omstandigheden aangepast aan de ontwikkeling van het internationaal vervoer.

Thans vormen ANTWERPEN als hoofdzetel, met Brussel, Zaventem, Kortrijk, Oostende en Zeebrugge een ultra modern werktuig op dit gebied, door infrastructuur, uitrusting en dynamisme van Bestuur en personeel.

Tussen de bijzonderste bedrijvigheden van de firma kunnen wij aanhalen : het vervoer met volle of groupage-containers naar en van vele buitenlandse gebieden, het zee-, lucht-, land- en spoorvervoer naar en van alle landen, zowel afzonderlijk als in groupageverband, opslag van alle stukgoederen, vertollingen, verzekeringen, daadwerkelijke verdeling van goederen in de gemeenschappelijke-marktlanden en andere, enz.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Leuvenseweg 17-21
1000 Brussel
Stand nr. 11

British Rail Eastern Region
Liverpool Street
London E.C.2 Great Britain
Stand nr. 11

Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats
Leuvenseweg 17-21
1000 Brussel
Stand nr. 11

Société Internationale pour le transport par Transcontainers
Intercontainer s.c.
Hardstrasse 52
CH 4000 Bâle Suisse
Stand nr. 11

Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques
Interfrigo s.c.
Wettsteinplatz 1
CH 4000 Bâle Suisse
Stand nr. 11

Interferry N.V.
Koloniënstraat 2
1000 Brussel
Stand nr. 11

Het lijkt geen twijfel dat het Europese vasteland immer belang heeft gesteld in zijn handel met de Britse eilanden en getracht heeft de vervoersproblemen voortspruitend uit de territoriale scheiding van beide op te lossen.

Van hun kant hebben de Britse en de Belgische Spoorwegen sinds ettelijke jaren getracht die vervoersmoeilijkheden te herleiden en zelfs volledig op te doeken.

Zo kwam rond 1923 een georganiseerde scheepvaartdienst met «Treinferry» tot stand tussen Zeebrugge, enerzijds, en Harwich, anderzijds; de commerciële uitbating ervan werd toevertrouwd aan de Belgisch-Engelse Ferry-Boats Maatschappij, «Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats» genoemd, door de beide spoorwegen te dien einde in het leven geroepen.

Deze «Ferry-Boats» Maatschappij is de enige uitbater van de treinferry en, sedert 1968, van de transcontainerdienst tussen Engeland en Zeebrugge. De N.M.B.S. beschikt in Zeebrugge over een vormingsstation en twee exploitatiecentra van de Ferry-Boats: deze laatste bestaan uit de dienst der Ferry-Boats (wagenladingen) en de transcontainerdienst.

Het in lijn brengen van vier veerboten van 4.000 ton waarvan ieder uitgerust is met 300 m spoorlijn heeft het mogelijk gemaakt het goederenverkeer tussen de Britse Spoorwegen en de Spoorwegen van het continent te verzekeren. Iedere dag — zelfs de zaterdag en de zondag — zijn er twee à drie overvaarten in elke richting, dit naargelang de behoeften. Stippen we aan dat dezelfde boten eveneens wegvoertuigen volgens het systeem «roll-on, roll-off» aan boord nemen.

Deze lijn bestaat nu 47 jaar en haar vervoersactiviteit heeft een groeiende bijval gekend; in 1968 werd ongeveer 400.000 ton goederen in spoorwagens verscheept.

Zij biedt het bijzonder voordeel het verhandelen van goederen in beide havens af te schaffen wat een hoop besparingen meebrengt en een gevoelige inkorting van de vervoerstermijn teweegbrengt.

Het elimineren van de behandelingsmoeilijkheden bij het maritiem vervoer ligt aan de basis van het ontstaan van de transcontainers, een nieuwe laadeenheid bij uitstek.

De Britse- en de Belgische Spoorwegen hebben samen de commerciële exploitatie van het maritiem vervoer van transcontainers tussen Engeland en Zeebrugge aan de bestaande «Ferry-Boats» Maatschappij toevertrouwd. Speciale containerschepen werden gebouwd die tussen Zeebrugge en Harwich ingelegd werden en in beide havens werd een aangepaste containerterminal aangelegd, voorzien van portaalkranen en van de vereiste infrastructuur. Dank zij deze infrastructuur bedraagt de capaciteit van de nieuwe lijn meer dan 300 transcontainers per dag in iedere richting.

Om de bevordering van de goederen van en naar het continent te versnellen hebben de Britse Spoorwegen een freightliner-dienst tussen de belangrijkste Britse industriecentra en de haven van Harwich ingericht.

De N.M.B.S. heeft er ook haar steentje toe bijgedragen door de beladen transcontainers in TEEM-treinen (goederensneltreinen) in te schakelen en door gespecialiseerde transcontainertrains in te leggen; in 1969 werden door de N.M.B.S. ruim 95.000 transcontainers vervoerd. Het aantal transcontainers met de Ferry-Boats bevorderd, bedroeg in 1969: 65.000; nu overtreft de gemiddeld per maand verscheepte transcontainers 6.000, de beide richtingen tesamen.

De coördinatie en de ontwikkeling van het internationaal transcontainervervoer evenals de organisatie en het terbeschikkingstellen van bijkomende diensten werden door de Europese Spoorwegmaatschappijen aan een gemeenschappelijke filiale, «Intercontainer» genoemd, overgedragen.

Deze maatschappij van Belgisch recht heeft haar exploitatiezetel en directiediensten in Basel gevestigd. Ze staat in voor het internationaal vervoer van transcontainers over gans Europa. Op vraag van de klant kan ze eventueel een service «van deur tot deur» ter beschikking stellen.

In elk land verzekert Intercontainer zijn activiteit door toedoen van een plaatselijke vertegenwoordiger. In België worden de belangen van Intercontainer door de N.V. Interferry behartigd.

De tussenkomst van deze is essentieel qua de aannemings- en afleveringsprocedure van de transcontainers, alsook het presteren van bijkomende diensten.

Het vervoer van produkten onder geleide temperatuur gebeurt door de tussenkomst van Interfrigo.

Interfrigo is een internationale filiale die 18 spoorwegmaatschappijen groepeert. Zij is van Belgisch recht en haar directiediensten zijn te Basel gevestigd. Deze firma is in België door de N.V. Transfribel vertegenwoordigd.

Ze beschikt momenteel over circa 22.000 koelwagens; de belangrijkheid van haar vervoer, waaronder dit tussen Engeland en het Europees continent, blijft voortdurend toenemen.

Interfrigo stelt eveneens transcontainers onder geleide temperatuur ter beschikking van haar klanten.

De Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland (E.B.E.S.)
Gewest Brugge-Oostende
Scheepsdalelaan 56
8000 Brugge
Stand nr. 12

EBES is een van de belangrijkste producenten-verdelers van elektrische energie van ons land.

Het ontwikkelbaar vermogen van haar 6 eigen centrales, van haar 6 turbo-jet-eenheden en van haar participaties in andere centrales bereikt 1.600 MW. Gedurende het jaar 1969 produceerde zij 7.850.000 MWH (wat overeenstemt met een globale progressie van 17%), die via de 150 kV-en de 36 kV-netten aan de verbruikers over 349 gemeenten verspreid, geleverd werden.

Haar cliënteel bestaat uit de grootnijverheid enerzijds en de gemengde intercommunalen anderzijds, die 714.850 L.S.-verbruikers en 3.800 H.S.-verbruikers voeden. Daarvan telt IMENWEST, de intercommunale die het Noorden van West-Vlaanderen van energie voorziet, 117.000 laagspanningsklanten en 657 hoogspanningsklanten.

Het belangrijkste studie bureau TRACTION et ELECTRICITE (Brussel) (1) werd door EBES belast met :

- a/ De prognose en de studies, met economische optimalisatie, van de investeringsprojecten, rekening gehouden met economische en technische parameters;
- b/ De engineering zelf van alle grote projecten zoals productiecentralen, transport- en distributieleidingen, transformatie- en bedelingsposten enz...

Andere studies van uitsluitend wetenschappelijke aard worden uitgevoerd in samenwerking met LABORELEC en sommige Belgische universiteiten.

De prognose van het elektriciteitsverbruik en de mogelijkheden van inplanting van productie-eenheden in ons land leiden tot een kerncentrale die uiteindelijk een vermogen van 4 x 600 MWe zou hebben en te Zeebrugge zou opgericht worden. (De grootste centrale in werking in ons land bereikt een vermogen van 490 MW.)

Deze centrale zou bijgevolg in de energiebehoeften van geheel West-België en a fortiori van de lokale industrieën kunnen voorzien. De voortgebrachte energie zal trouwens overwegend in het nationaal net van 380 kV gestuurd worden.

Als nevenactiviteit van deze kerncentrale moet de productie van zoet water vermeld worden, dat uit zeewater getrokken wordt. De Provinciale Commissie voor het Waterprobleem in België, is immers tot het besluit gekomen dat in 1980 de behoeften voor de waterdistributie in onze provincie zullen stijgen tot 70 miljoen m³/jaar (voor het ogenblik 30 miljoen m³/jaar). De volledig gebouwde kerncentrale zal stoom leveren om een minimum van 60.000 m³ zeer zuiver water per dag te produceren.

Teneinde de methode voor de ontzilting op zulke schaal uit te werken, ondernam Traction et Electricité, samen met 2 andere Belgische maatschappijen, sedert 1965 opzoekingen in verband met deze zeer bijzondere technologie. Deze opzoekingen leidden tot de constructie van een demonstratie-eenheid die in de centrale van Slykens (Bredene) in 1970 zal in dienst gaan.

Bovenstaande bewijst dat de industrialisering van het gewest zal aangemoedigd worden door de enorme hoeveelheden energie en industrieel water die ter plaats zullen ter beschikking staan.

(1) «Traction et Electricité» telt op dit ogenblik ca 700 personeelsleden die tijdens de jongste jaren deel hebben genomen aan de studie of de realisatie van grote projecten.

Wij citeren — voor België: de lijn 380 kV Coe — Gouwy — Mercator (Antwerpen) — de pompcentrale van Coe — de thermische centrale van Kallo — de atoomcentrale van Doel — de metro te Brussel (ge-deeltelijk) — Sidmar te Zelzate.

— voor het buitenland: elektrische centrales in Algerië (Annaba en Skikda) — hydraulische centrale in Turkije (Aslantas) — mijncomplex in Guiena (Boke).

La Brugeoise et Nivelles N.V.

Afdeling Brugge

8201 Sint-Michiels

Stand nr. 13

Ontstaan in 1913 onder de naam «LA BRUGEOISE, NICAISE et DELCUVE» ontving deze vennootschap haar huidige naam als resultaat van een fusie met «LES ATELIERS METALLURGIQUES» te Nivelles in januari 1956.

Het hoofdkantoor en de Algemene Directie van de vennootschap zijn gevestigd te Sint-Michiels-bij-Brugge.

De vennootschap beschikt over een totale oppervlakte van ongeveer 70 hectaren. De fabrieken zijn gevestigd te Sint-Michiels/Brugge, Nivelles en Manage.

De fabrieken zijn uitgerust of onder reconversie met de meest moderne produktiemogelijkheden. De vennootschap kan 5000 loontrekken en bedienden tewerkstellen.

Het produktieprogramma van de fabriek te Sint-Michiels/Brugge omvat o.a. :

a) Departement Containers

Staal, aluminium en plywood containers, volgens ISO normen.

De huidige produktie overtreft 5000 eenheden per jaar. Deze is in uitbreiding om tot een produktiekapaciteit gaande tot 10.000 eenheden per jaar te komen.

b) Containerbehandelingsapparaten

Straddle carriers, zware heftrucks, portaalkranen, wagons en opleggers voor het transport en de behandeling van containers.

c) Andere voorbeelden uit de produktie in Brugge zijn :

Rollend materieel voor spoorwegen, tramrijtuigen, CLARK- en MICHIGAN materieel (licentie) aluminium kamionkasten «ALUVAN», nauwkeurigheidsmekaniek, enz...

La Brugeoise en Nivelles is in ongeveer twee jaar uitgegroeid tot een van Europa's leidende containerfabrikanten met klanten zoals :

Atlantic Container Line

DART Line

Belgian Line (CMB)

CTI - Container Transport International

CMCR (Fabre Line)

ICS (International Container Service)

TIP (Transport International Pool), enz...

Gedurende de Internationale Maritieme Tentoonstelling kan een bezoek aan de containerproduktieketen gebracht worden.

Gelieve hiervoor in «LA BRUGEOISE» stand nr. 13 in de Expohall om inlichtingen te vragen.

La Brugeoise et Nivelles S.A.

8201 Sint-Michiels

Established in 1913 under the name of «LA BRUGEOISE, NICAISE ET DELCUVE» this company acquired its present name as a result of its merger with «LES ATELIERS METALLURGIQUES» Nivelles in January 1956.

The Head Office and General Management of the company are at Sint-Michiels-bij-Brugge (Belgium).

The total area of which the company disposes is approximately 175 acres. Its factories are situated at Sint-Michiels-bij-Brugge, Nivelles and Manage.

The works are equipped or being reconversed with the most modern production facilities. The company can give employment to 5000 workmen and clercks.

The manufacturing programme of the Sint-Michiels/Brugge plant includes a.o. :

a) Container Department

Steel, aluminium and plywood containers to ISO norms.

Present production over 5000 units per year. This is being extended to enable a production of up to 10.000 units per year.

b) Container handling equipment

Straddle carriers, heavy fork lifts, gantry cranes, wagons and trailers for the transport and handling of containers.

c) Other items manufactured in Brugge :

Railway rolling stock, tramcars, CLARK and MICHIGAN equipment (licence), light alloy truck chassis «ALUVAN», precision machinery, etc...

«LA BRUGEOISE ET NIVELLES» has become in just over two years one of Europe's leading container manufacturers with customers such as :

Atlantic Container Line

DART Line

Belgian Line (CMB)

CTI - Container Transport International

CMCR (Fabre Line)

ICS (International Container Service)

TIP (Transport International Pool) etc...

During the «International Maritime Exhibition» a visit can be arranged to the container production lines.

Therefore please contact the «La Brugeoise» stand n° 13 in the main hall.

N.V. Cockerill Yards Hoboken

2710 Hoboken

Stand nr. 14

De Scheepswerf van Hoboken, tot op 5 oktober 1964 een afdeling van Cockerill-Ougrée-Providence, werd op die datum als een naamloze vennootschap opgericht onder de benaming COCKERILL YARDS HOBOKEN. Zij is nog een filiale van Cockerill-Ougrée-Providence, daar deze maatschappij het merendeel der aandelen bezit.

De Scheepswerf C.Y.H. strekt zich uit langsheen de rechteroever van de Schelde, 4 kilometer stroomopwaarts van Antwerpen, op een plaats die het tewaterlaten en het zwenken van grote schepen toelaat en tevens vrije toegankelijkheid biedt tot de Haven van Antwerpen en de Noordzee.

Bedrijvigheid.

Scheepsbouw :

Bouwen, ombouwen, herstellen en dokken van schepen,
Boorplatformen,
Vlottende droogdokken.

Industriële werken :

Algemene zware staalconstructie.
Montagewerkzaamheden tot 300 ton, in een gesloten lasloods.
Het verladen van zware stukken tot 300 ton van het werkhuis op ponton.
Bruggen (vaste - beweegbare),
Sluisdeuren,
Vormen en bewerken van stalen platen tot een dikte van 100 mm.,
Drukvaten,
Opslagtanks,
Gelaste slakkenhuizen voor waterturbines,
Extractiekolommen voor petroleumindustrie,
Warmtewisselaars,
Lage- en hogedruk pijpleidingen in alle soorten metalen voor industrie en nucleaire toepassingen,
Fabrikatie en montage van luchtleidingen,
Allerhande schilderwerken,
Algemene houtbewerking (meubelen zowel als houtconstructies),
Onderhoud van fabrieken.

Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel N.V.

Redersplaats 6

1000 Brussel

Stand nr. 15

De Haven van Brussel

In 1969 hebben 44.311 schepen het zeekanaal van Brussel naar de Rupel bevaren, met een gezamenlijke metrieke tonnemaat van 29.603.134 T. en welke in totaal 14.050.884 ton goederen vervoerden, waarvan 9.399.112 ton werden geladen of gelost langs de kaaien en de oevers.

Thans omvat het zeekanaal een ingangssluis te Wintam en twee dubbele sluizen te Willebroek en te Kapelle-op-den-Bos. Al deze kunstwerken dateren van vóór 1914 en zijn verouderd. De opvatting van hun constructie is voorbijgestreefd en beantwoordt niet meer aan de nieuwe eisen van de binnenscheepvaart en van de duwvaart.

Tijdens de laatste jaren diende het verkeer verscheidene malen onverwachts onderbroken te worden. Deze toestand verergert voortdurend ingevolge het intensief verkeer en moet onvermijdelijk tot een catastrofe leiden indien de oude kunstwerken niet volledig worden vernieuwd.

Het principe van de modernisering die vastgesteld werd, beoogt hoofdzakelijk deze vernieuwing te verzekeren met het maximum effect voor de scheepvaart.

Zij zal in twee fasen uitgewerkt worden :

Eerste fase :

- a) bouw van een nieuwe sluis te Zemst, opwaarts Kapelle-op-den-Bos en omvorming van het pand Kapelle-op-den-Bos - Willebroek;
- b) gelijktijdige bouw en indienststelling van de pompstations der pol-derrivieren en beken.

Tweede fase :

- a) werken voor het omleggen van het kanaal in de streek van Hingene en nieuwe uitmonding in de Schelde;
- b) bouwen van een getijsluis te Hingene.

Eens voltooid zal de sluis van Zemst de twee sluizen van Willebroek en Kapelle-op-den-Bos vervangen.

Deze sluis kreeg een nuttige lengte van 204 m. toegewezen, een nuttige breedte van 25 m. en een minimum van 7,50 m. op de drempel van de deuren, hetgeen dit kunstwerk toelaat de grote duwkonvoeien van de rijnvaart op te nemen waarvan het laadvermogen de 10.000 ton kan bereiken.

Maar de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel werd ook, in 1897, in de plaats gesteld van de toegestane rechten en de opgelegde plichten van de stad Brussel inzake handelsentrepots. De tonnemaat der in de entrepots van Brussel aangevoerde goederen is steeds aangegroeid. Deze tonnemaat bereikte 528.000 ton in 1968.

Geplaatst voor de dwingende noodzakelijkheid een optie te nemen voor de toekomst, heeft de N.V. Zeekanaal een voorontwerp opgemaakt van de toekomstige uitbreidingen van de entrepots in functie van de voorziene groei van 1980-1985.

Dit voorontwerp voorziet essentieel de inplanting op gronden uitgevend op de Havenlaan, van een reeks opslagmagazijnen en van toegangswegen, evenals de inrichting van een parking voor 270 voertuigen.

De verwezenlijking van dit complex zal in verscheidene fasen geschieden, ten einde geleidelijk de uitbreiding van het verkeer te volgen.

N.V. Ackermans & Van Haaren
Begijnenvest 113
2000 Antwerpen
Maritieme- en Kunstwerken
Stand nr. 16

Havenbedrijf van de Stad Oostende
Stadhuis
8400 Oostende
Stand nr. 17

De Handelshaven van Oostende.

De Handelshaven van Oostende is dank zij haar aardrijkskundige ligging aangeduid voor een snelle verbinding met de Zuid- en Oostkust van Engeland en de havens van Noord Frankrijk.

Ze ligt op een route van zeer druk scheepvaartverkeer, heeft spoorwegen en baanverbindingen met het binnenland en de rest van Europa. Ze beschikt over een kanaal dat haar met het hinterland verbindt.

Om al deze redenen is ze een schakel in de in- en uitvoerhandel tussen Groot-Brittannië en België.

De bestaande handelstrafiek van de haven, de maritieme betrekkingen met het Britse rijk zijn zoveel factoren welke haar aanwijzen voor het vervullen van deze rol.

Het lijdt anderzijds geen twijfel dat de verscheping langs Oostende, de kortste en snelste weg volgt van en naar het zuiden van de beide Vlaanderen, de provincie Henegouwen en Frans Vlaanderen.

Door een snelle behandeling van de ladingen en een verzekering voor onmiddellijke afvaarten is de haven de laatste jaren erin geslaagd haar trafiek te verdubbelen.

Oostende kan geen superschepen verwerken en heeft haar eigen rol als kusthaven te vervullen door een snelle verhandeling van de goederen. Hierin is ze reeds gedeeltelijk geslaagd door de uitbreiding van sommige bestaande trafieken o.a. stukgoederen, vee, hout, stookolie, chemische produkten en het tot stand brengen van nieuwe trafieken: meststoffen, fenol, graan, aardappelbloem, vlaslemen, grint.

Nieuwe mogelijkheden worden geschapen voor containervervoer en roll-on roll-off trafiek.

Het is in deze vooruitzichten dat een programma van moderniseringswerken werd voorgesteld aan de Heer Minister van Openbare Werken, dat gunstig werd onthaald.

De uitvoering van deze werken zal de haven toelaten een nieuwe start te nemen als moderne snelhaven voor middenslag schepen.

Zeven nieuwe kranen werden gebouwd, waaronder één kraan met een capaciteit van 25 Ton voor het verhandelen van stukgoederen.

Binnenkort zal het houtdok ingeschakeld worden voor het laden en lossen van stukgoederen. Vijf nieuwe kranen zijn voorzien en zullen ter beschikking worden gesteld voor deze trafiek.

Het bouwen van een nieuwe hangaar aan het houtdok wordt in het vooruitzicht gesteld om te kunnen voldoen aan de vraag tot stapelplaatsen voor stukgoederen.

Tevens zal binnen afzienbare tijd de Diepwaterkaai aan het Stadsbestuur worden overgedragen. Na de voorziene herbouw en uitrusting van deze kaai zal een kaaiuurlengte van 350 m. ter beschikking komen voor schepen met een diepgang van 30 voet.

De vissershaven van Oostende is de voornaamste van het land. Benevens een tijdok met kuisbank behoren tot zijn uitrusting: scheepswerven, twee slipways, een vismijn, een haringhalle en verzendingsstation.

Allerlei nevenbedrijven werden rond de vissershaven opgericht: ijsfabrieken, brandstofdepots, herstellingswerkhuizen, koperslagerijen, diepbevroezingsfabrieken, touwslagerijen, nettenmagazijnen, werkhuizen voor motoren, fabrieken voor visafval, enz.

De Oostendse vissersvloot bestaat uit bijna 200 vaartuigen met een gezamenlijke tonnemaat van \pm 15.000 Ton en een drijfkracht van \pm 30.000 P.K.

Onze vissers beoefenen de visserij op alle visgronden: de kustvisserij, de middenslagvisserij en de diepzevisserij. Dit heeft voor gevolg dat een grote verscheidenheid aan zeeprodukten te Oostende aangevoerd worden.

Jaarlijks wordt ter vismijn ongeveer 40.000.000 kg. visserijprodukten aangebracht die een gemiddelde waarde vertegenwoordigen van meer dan 470.000.000 fr.

Zeer strenge controle wordt uitgevoerd teneinde de verbruikers enkel kwaliteitsvis te bezorgen.

Boelwerf n.v. te Temse opgericht in 1829, strekt zich uit over een oppervlakte van 40 Ha.

Haar voornaamste activiteiten zijn de bouw van zeeschepen tot 90.000 ton, zoals tankers, bulkcarriers, ertsschepen, car-ferries, vrachtschepen, koelschepen, kustvaarders enz.

De werf beschikt over 5 bouwhellingen waarvan één dwarshelling d.w.z. gelijklopend met de stroom.

Buiten een 20-tal elektrische kranen van 25 tot 90 ton is het bedrijf uitgerust met het meest moderne materieel.

Bovendien houdt zij zich bezig met de constructie van zware metalen gebinten, werken van burgerlijke bouwkunde en speciale constructies zoals vlottende droogdokken, sluisdeuren, vlottende kranen, havenwerktuigen enz.

Verder is de werf, in samenwerking met de Franse firma Constructions Metalliques de Provence (C.M.P.) geïnteresseerd aan de bouw van tanks, sferen enz. voor het opslaan van petrochemische producten.

Ons huidig orderboek omvat volgende nieuwbouwschepen :

- 2 cargoschepen van 20.000 ton dw.
- 3 chemische tankers van 17.500 ton dw.
- 3 chemische tankers van 24.000 ton dw.
- 2 bulkcarriers van 29.000 ton dw.
- 1 bulkcarrier van 65.000 ton dw.
- 4 zeelichters van 13.500 ton dw.
- 4 product carriers van 30.000 ton dw.
- 2 product carriers van 25.000 ton dw.

Verder 2 sferen van 6.250 m³, 33 opslag tanks variërend tussen 2.000 m³ en 80.000 m³

Tel. 03/71.09.80 Telex 31140 Telegr. Boelwerf Temse

Unie van Reddings- en Sleepdienst N.V.
Jordaenskaal 15
2000 Antwerpen
Stand nr. 19

De toevallige bezoekers der Noordzeehavens zoals Zeebrugge, Vlissingen, Rotterdam, Hull, Great Yarmouth, Hamburg, enz..., werden zeker getroffen door het feit dat meer en meer zeesleepboten onder Belgische vlag de Noordzeewateren doorkruisen.

Voor de U.R.S., en ook voor de 2 zusterfirma's : de «Sleepdienst Letzer N.V.», en de «N.V. Remorquage à Hélice» — deze laatste werd opgericht in 1870 — is het een traditie van weleer, nl. het assisteren op het Kanaal en in de Noordzee van de toenmalige zeilschepen. De laatste jaren hebben verschillende elementen bijgedragen tot het uitbreiden van de vloot met krachtigere sleepboten; nl. door de toename der scheepstonnages en hun afmetingen, het scheppen van nieuwe trafieken — speciaal te Zeebrugge — het openen van de nieuwe sluis te Terneuzen en het kanaal naar Gent. Doch vooral de onderzoeken en de exploitatie van de Noordzeebodem door olieboormaatschappijen, wees een nieuwe richting in de weg der zeesleepvaart. De laatste jaren werd een aanzienlijke inspanning gedaan door de 3 hogergenoemde maatschappijen, waarvan de vloot geëxploiteerd wordt door de U.R.S. De totale vloot zal in 1971 bestaan uit 53 eenheden, inbegrepen de 4 nieuwe in aanbouw: nl. 1 zeesleepboot van 5000 PK voor «Sleepdienst Letzer N.V.», 1 herbouwde zeesleepboot van 4000 PK en 2 nieuwe havensleepboten van 2500 PK voor «N.V. Remorquage à Hélice». Beide laatste sleepboten werden speciaal gepland voor het bedienen van de grote super-schepen te Zeebrugge.

Deze U.R.S. vloot bestaat trouwens reeds uit verschillende zeesleepboten wier namen in alle maritieme middens bekend zijn: nl. de «SCALDIS», «GEORGES LETZER», «JACQUES LETZER», «WIELINGEN», «LEIE», «SEA HORSE» en «SEA LION»: alle trekpaarden tussen 2000 en 3500 PK. Beide laatste sleepboten worden momenteel ingezet op een nieuwe zeer speciale trafiek, nl. het duwen van zeepontons van 13.700 TDW tussen Poolse havens en Zeebrugge.

Beliard Murdoch N.V.
Kattendijkdok, Westkaal 21
2000 Antwerpen
Stand nr. 20

Scheepsherstelling — Scheepsbouw — Industriële werken

BELIARD MURDOCH N.V., in 1961 gesproten uit de fusie van Beliard Crichton & Co. en Guthrie, Murdoch & Co., voert meer dan de helft van de scheepsherstellingswerken te Antwerpen uit.

Om de evolutie van de scheepvaart te volgen, werden aan het vierde havendok moderne droogdokken gebouwd (tot 90.000 ton dwt) en nieuwe werkhuizen met moderne en krachtige werktuigmachines opgericht. Gemiddeld zijn hier zowat 1.200 gespecialiseerde scheepsherstellers aan het werk.

In 1923 reeds werd er te Oostende een afdeling opgericht, belast met scheepsbouw, scheepsherstelling en industriële werken. Gespecialiseerd in visserij-schepen, sleep- en baggerboten behaalde een van de konstrukties, de hekreiler «Le Matelot», in 1966 de «Ruban Bleu» te Boulogne.

De ondervinding, opgedaan in de zo moeilijke activiteiten als scheepsherstelling en scheepsbouw, werd de laatste jaren ter beschikking gesteld van de nieuwe industrieën in de groeipool Antwerpen, het havengebied Zeebrugge-Gent en de kuststreek. Gespecialiseerd kaderpersoneel en meer dan 500 gekwalificeerde arbeiders werken hier aan pijpinstallaties, mechanische uitrustingen en onderhoudswerken.

In 1969 werd deze waaier van activiteiten nog aangevuld met een nieuwe sectie «Industriële Elektriciteit» die reeds in volle werking is. Voor de komende jaren voorziet BELIARD MURDOCH een steeds stijgende bedrijvigheid dank zij belangrijke nieuwe investeringen in produktiemiddelen, de uitbreiding van haar verschillende afdelingen, en haar wil om het cliënteel steeds beter en sneller van dienst te zijn.

S.A.I.T. Electronics N.V.
Steenweg op Ruisbroek 66
1200 Brussel
Stand nr. 21

SAIT ELECTRONICS, sinds 1901 gespecialiseerd in het vervaardigen van elektronisch materiaal bestemd voor de zeemacht, heeft zich eveneens sedert vele jaren, gericht naar veelvuldige toepassingen op gebied van de industriële elektronika en in het bijzonder naar de automatisering.

Door de voortdurende verbeteringen, verricht op diverse vlakken, neemt zij heden een plaats in gelijkwaardig aan deze van de grote ondernemingen welke op Europese schaal belangrijke taken toegewezen krijgen.

De bedrijvigheden van SAIT ELECTRONICS beslaan een uitgebreid gebied in de industriële en beroepselektronika: radiocommunicaties, telecommunicaties, radiotelefonie, hulpapparatuur voor de scheep- en luchtvaart, sonorisatie, broadcasting en televisie, administratie- en process controlordinatoren, informatieverwerking, regeling en optimalisatie van industriële processen, maritieme en industriële automatisering, kernfysika enz...

Citeren wij de afdeling «Marine» welke een belangrijke plaats bekleedt in de bedrijvigheden van de Maatschappij uit hoofde van haar fabricage en exploitatiediensten bestemd voor de scheepvaart.

Het gaat hier om de bouw, de verkoop, de verhuring en het onderhoud van het elektronisch radiocommunicatiematerieel, de hulp aan de scheepvaart en de automatisering van moderne schepen.

Het onderhoud van het verkochte of verhuurde materieel wordt gerealiseerd dank zij een net van filialen en vertegenwoordigers verspreid over Europa, Afrika en Japan.

De maatschappij wordt eveneens ingeschakeld in het geheel van «radiomaritieme onderhoudsdiensten», de «RAMAC» (Radio Marine Associated Companies) waartoe zowat 360 havens behoren die verspreid zijn over de hele wereld, en waarvan SAIT ELECTRONICS een van de drie oprichters is.

S.A. Dragages Decloedt & Fils
11, Avenue Franklin Roosevelt
1050 Brussel
Stand nr. 22

De Naamloze Vennootschap ENTREPRISES DECLOEDT & FILS opgericht in 1927, is de voortzetting van de firma in 1875 gesticht door wijlen Emmanuel De Cloedt.

Prosper De Cloedt, zoon van Emmanuel De Cloedt, volgde zijn vader op en was oprichter van de Naamloze Vennootschap, waarvan hij de functies vervulde van voorzitter van de Raad van Beheer en Algemeen Directeur tot aan zijn overlijden in 1955.

De naamloze Vennootschap Entreprises Decloedt & Fils specialiseerde zich in waterbouwkundige- en baggerwerken.

Maar tevens heeft zij belangrijke burgerlijke bouwwerken uitgevoerd, alleen of in samenwerking met andere firma's.

Door de uitbreiding der werkzaamheden werd het nodig geacht een zustermaatschappij op te richten :

OVERSEAS DECLOEDT & FILS

Naamloze Vennootschap gesticht in 1950 door Prosper DE CLOEDT.

Na het overlijden van zijn vader volgde Raymond De Cloedt hem op aan het hoofd der beide vennootschappen.

In 1956 werd een tweede zustermaatschappij opgericht :

de Naamloze Vennootschap DRAGAGES DECLOEDT & FILS.

Het uitvoeren van belangrijke werken door deze maatschappijen werd mogelijk gemaakt dank zij het krachtig en modern materieel waarover zij beschikken. Dit materieel omvat een volledig gamma van de verscheidene baggerwerktuigen die op dit ogenblik in gebruik zijn nl. sleephopperzuigers, zuigers met steekbuis, cutterzuigers, emmerbaggermolens, hoppers.

Bovendien wordt voor rekening van de N.V. DRAGAGES DECLOEDT & FILS een sleephopperzuiger gebouwd, en binnenkort in de vaart gebracht, die de grootste van de wereld zal zijn.

In meer dan deze verscheidene baggerwerktuigen bezitten de maatschappijen DECLOEDT een belangrijk bijkomend materieel zoals : installatie om hoppers hydraulisch te ledigen, klepbakken, tussenstations enz.

N.V. E.N.I. S.A.

Electrische Nijverheids-Installaties N.V.

L'Electro Navale & Industrielle S.A.

Kontichsesteenweg 17

2630 Aartselaar

Stand nr. 23

E.N.I.'s activiteiten op scheepvaartgebied

Studie en uitvoering van electrische installaties op schepen van alle klassen zijn sinds 1927 een der hoofdactiviteiten van E.N.I. De grote meerderheid der op de Belgische werven gebouwde zeeschepen werden door E.N.I. uitgerust, hetgeen deze firma de gelegenheid geboden heeft bij de enorme ontwikkeling op scheepvaartgebied een rol te spelen waarop zij terecht fier mag zijn.

E.N.I. heeft ook een afdeling scheepsherstelling, met eigen werkplaats in de haven van Antwerpen, en de ervaring van deze afdeling komt niet zelden de studiediensten van de nieuwbouw ten goede.

De marine-activiteiten van de firma zijn geenszins beperkt tot het Belgisch grondgebied. Haar referentielijst vermeldt scheepswerven en rederijen in Frankrijk, Duitsland, Spanje, Portugal, Brazilië, de Verenigde Staten, enz.

De lange lijst van schepen die aan E.N.I. toevertrouwd werden omvat, naast zeer vele conventionele schepen van alle afmetingen en types, die samen meerdere miljoenen Ton draagvermogen vertegenwoordigen, een belangrijk aantal speciale eenheden, zoals pakketboten en car-ferrys, baggerboten, drijvende kranen, graanzuigers, drijvende droog-dokken, fabrieksschepen en verscheidene zeemacht-schepen. Een verwezenlijking, die hier wel in het bijzonder mag vermeld worden, is deze van een kabelschip van 11.200 BRT, met turbo-electrische voortstuwning, en uitgerust met een uitzonderlijke gamma van toestellen voor het leggen, het herstellen en het testen van onderzeekabels.

Op het relatief nieuwe terrein van gecentraliseerde en automatische bedieningen omvatten de bijdragen van E.N.I. zowel electrische, pneumatische en electronische instrumentenborden en bedieningslessenaars voor machinekamers, ketelinstallaties, ballastsystemen en koelinrichtingen, als volautomatische boordcentrales. Sinds in augustus 1967 de eerste onbemande machinekamer op een Belgisch zeeschip in dienst gesteld werd — volgens een ontwerp van E.N.I. in samenwerking met M.A.N. — werden reeds een belangrijk aantal schepen met U.M.S.-certificaat afgeleverd.

Bijhuizen te Luik, Charleroi en Luxemburg (G.H.).

Geassocieerde firma: G.E.M. (Société Générale d'Electricité et de Mécanique s.a.), Le Havre, Frankrijk.

Generale Staf van de Zeemacht
Boudewijnkwartier
Dalllyplein
1030 Brussel
Stand nr. 24

Uw Marine ? **Hoe het groeide**

De Zeemacht, zoals wij ze nu kennen, is ontstaan tijdens de tweede wereldoorlog. Het is inderdaad in september 1940, in volle wereldconflict, dat er in Groot-Brittannië met de Belgische vrijwilligers, ingelijfd in de Royal Navy, een Belgische sectie werd opgericht. Die 450 landgenoten bemanden toen een smaldeel van zes mijnenvegers, twee korvetten (de Godetia en de Buttercup), en drie patrouillevaartuigen (de Phrontis, de Kernot en de Electra). Allen namen zij deel aan de gevechten die vijf jaar later tot de zege leidden.

Na de landing in Normandië en de bevrijding wordt de «Belgian Section of the Royal Navy» versterkt met 1.200 nieuwe vrijwilligers die hun eerste opleiding in Engeland genoten. Het smaldeel mijnenvegers wordt overgeplaatst naar Oostende, en onder het vuur van de vijand wordt te Zeebrugge een doorgang geveegd. Na deelgenomen te hebben aan de verovering van het eiland Walcheren wordt het smaldeel naar Antwerpen gezonden waar de zware taak begint om de Schelde en de havendokken van mijnen te zuiveren.

Op dit ogenblik verlaten vele zeelieden, vooral officieren, hun respectievelijke eenheden van de Royal Navy om België te vervoegen. Voor hen betekende dit het afscheid van de hoogzeemijnenvegers, landingschepen, destroyers, duikboten, kanonneer- en snelboten waarop zij over gans de wereld gestreden hadden. Op de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee, Malta gedurende het beleg, Sicilië en de landing, op de Egeïsche Zee, gedurende de konvoien naar Rusland of het Verre Oosten deden onze zeelieden zich gelden.

Na de overwinning, op 20 mei 1945, betuigt de Britse Admiraliteit haar dank aan de Belgische Sectie; de onderlinge samenwerking eindigt op 8 november hieropvolgend. De «Belgian Section of the Royal Navy» zal echter blijven voortbestaan en onder de druk van overweldigende omstandigheden zal zij uitgroeien tot de Zeemacht. Voor onze kusten bevonden zich namelijk een indrukwekkend aantal scheepswrakken en mijnenvelden.

Een internationale conferentie, i.v.m. de verplichtingen van de verschillende landen wat betreft het vrijmaken van de scheepvaartroutes, bepaalde op 20 juli 1945 België's verantwoordelijkheid. Ons werd een

sector toegewezen die gaat van de Franse grens tot het Zwin en die zich in zee uitstrekt tot meer dan 30 mijl. Er werd geschat dat het zuiveren van deze wateren drie jaar in beslag zou nemen, maar de deskundigen geven toe dat nog meer dan 10 jaar gevaar zou blijven bestaan. Wie ging dit titanenwerk opknappen? De eenheden van het Zeewezen waren vernietigd, boeienleggers en hydrografische schepen lieten het afweten. Aangezien de Belgische regering echter kon beschikken over ervaren zeelieden en het goed geoefende smaldeel mijnnevgers, werd dit bij het Bestuur van het Zeewezen aangehecht op 1 februari 1946. De Zeemacht werd geboren uit de roemvolle «Belgian Section of the Royal Navy»!

De oorlogsvloot bestond op dat ogenblik uit 7 mijnnevgers, een vernietigingsschip van wrakken (de Bootsman Jonson), een boeienlegger (de Barcock), een hydrografisch schip (1020), een fregat (de Luitenant ter zee Victor Billet) en twee aviso's (de Breydel en de Van Artevelde). De Billet zal weerkundige dienst verrichten in het stadion K, op de Atlantische Oceaan, de Breydel en de Van Artevelde visserijwacht op de Noordzee.

In 1949 wordt de Zeemacht onder de bevoegdheid geplaatst van het Ministerie van Landsverdediging.

Indien de marine gisteren gesproten is uit de Royal Navy omdat zij onmisbaar was voor de herleving van de scheepvaart van ons land, dan heeft zij zich, door haar taak te vervullen op schitterende wijze, ontwikkeld tot wat ze is vandaag: een waardevolle macht, met 52 zeeschepen en een effectief van 4.800 manschappen, die nu klaar staat om alle taken te vervullen ter verdediging van onze kusten en ter bescherming van onze koopvaardij schepen.

De Belgische territoriale wateren zijn bijzonder kwetsbaar daar zij slechts een paar ondiepe, smalle geulen tussen de zandbanken hebben en daardoor moeilijk bevaarbaar zijn. Dit maakt dat zij een ideaal gebied vormen voor het leggen van mijnen.

Een blokkade van onze kust, en in het bijzonder van de toegang tot de Antwerpse haven, zou een fatale bedreiging betekenen voor ons land dat voor een groot deel van zijn bevoorrading — vooral brandstof — geheel aangewezen is op maritiem verkeer.

De zeeroutes en de territoriale wateren moeten snel geveegd en de scheepvaart veilig begeleid kunnen worden.

Het vegen van onze wateren kan alleen door onszelf geschieden daar doeltreffendheid hier samengaat met plaatselijke ervaring. De ontwikkeling van de mijnenoorlog en van de gevechtsmiddelen laat echter de kleine landen niet toe een geïsoleerde en op zichzelf staande marine op te bouwen. In NATO-verband alleen kan de Belgische Zeemacht haar verplichtingen ter bescherming van de koopvaardijvloot en de zeevisserij in oorlogstijd vervullen.

Samenvattend kunnen we dus zeggen dat onze opdracht luidt: het begeleiden van konvoeien in door ons geveegde routes met als eindpunt de veilige haven.

Dat onze Marine op de hoogte is van haar toegewezen taak wordt bewezen door het indrukwekkend aantal mijnen dat ze na de oorlog reeds onschadelijk maakte, door haar steeds opgemerkte deelname aan intergeallieerde oefeningen, door haar reputatie van expert op het gebied van de mijnenoorlog en door haar «Mijnenbestrijdingsschool» te Oostende. In deze school wordt de opleiding verstrekt, in samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Marine, aan Belgische en Nederlandse leerlingen, alsook aan buitenlandse mijnenvegersescadrilles.

De schepen van de Belgische Zeemacht worden onder de meest moderne gerekend, goed onderhouden en bemand met jonge en dynamische kaders die schitteren door hun enthousiasme en toewijding. Opggericht met oorlogsoverschotten en verder uitgebouwd met beperkte middelen heeft de Zeemacht het maximum aan doeltreffendheid bereikt. Met een moderne aanpak, waarbij vindingrijkheid en realiteitszin niet ontbraken heeft de marine steeds aan haar doel beantwoord : op ieder ogenblik ten dienste van de natie staan.

Wat doet de Marine vandaag voor U ?

Zij vertegenwoordigt België op zee en in het buitenland.

Zij zoekt en vernietigt zeemijnen en andere niet ontplofte oorlogstuigen langs de kusten en in haar sector van de Noordzee.

Zij verzekert de dienst van «visserijwacht» op de Noordzee tot IJsland en Groenland (politie, toezicht, medische bijstand, allerhande hulp aan vissers in moeilijkheden).

Zij helpt en staat het maritieme verkeer bij door het controleren van de boeien op zee en door het bedienen van de radarposten op de Schelde en bij de in- en uitgang van de Antwerpse haven.

Zij doet wetenschappelijke opzoeken in zee en in de riviermondingen. Meer bepaald op het gebied van de stromingen en de sedimentatie verricht de Zeemacht uitstekend werk. Zij helpt ook de nationale organismen met hun hydrografisch werk.

Zij neemt deel aan de vorming en instructie te land en te water van de leerlingen van de koopvaardijvloot en treedt op als beschermer van jeugdgroeperingen die zich aan de zee interesseren.

Zij maakt deel uit van de reddingsdienst ter zee die de bescherming van het menselijk leven tot doel heeft.

De vloot van de Belgische Zeemacht bestaat op dit ogenblik uit 37 eenheden, onderverdeeld als volgt :

- 3 bevoorradingsschepen voor mijnenvegers;
- 2 escortevaartuigen;
- 2 schepen voor oceanografische opzoeken;
- 7 hoogzeemijnenvegers en mijnenjagers;
- 9 kustmijnenvegers;
- 14 mijnenvegers voor ondiep water.

Centrum voor Maritieme Informatie
(Nationaal Comité voor zeevaartpropaganda)
Belfhardstraat 30
1040 Brussel
Stand nr. 25

België bezit weinig kust en voor het publiek is de toegang tot haar grote havens, deze «open poorten op de zee», niet zo gemakkelijk en voor een groot deel soms verboden. De doorsnee-Belg heeft dan ook weinig gelegenheid zich vertrouwd te maken met de maritieme wereld waarvan het belang en de complexiteit hem eenvoudig ontsnappen.

Sinds lange jaren hebben enkele vooruitziende personen, op de hoogte van de economische realiteit en bekommerd om onze toekomst als maritieme natie onvermoeibaar aangedrongen op een georganiseerde actie om bij de bevolking een maritieme geest te scheppen en te verspreiden, om belangstelling op te wekken voor onze havens, onze handelsvloot en onze scheepsbouwerven, waarvan de activiteit zeer diep ingrijpt in het globale economisch leven van ons land.

Het is om deze taak te vervullen, taak die vooral in ons land moeilijk te verwezenlijken is, dat in 1951 het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda werd opgericht. Dit Comité (thans «Centrum voor Maritieme Informatie») kwijt zich van zijn opdracht door gebruik te maken van alle moderne informatiemiddelen: persartikelen, aankondigingen, affiches, folders, brochures, boeken, filmen, radio, televisie, tentoonstellingen, enz.

Het is dan ook vanzelfsprekend dat onze vereniging deel neemt aan de «Internationale Maritieme Tentoonstelling» die te Brugge ingericht wordt van 18 april tot 4 mei 1970; zulke manifestatie is een uitstekende gelegenheid om het publiek over de maritieme belangen beter in te lichten.

Het is ook van groot belang de wereld van de zee te leren kennen aan de jongeren van ons land, die op dit domein maar bitter slecht zijn voorgelicht. Ze moeten op de hoogte gebracht worden van de diverse toekomstmogelijkheden die de koopvaardij en haar aanverwante bedrijven te bieden hebben.

In dit verband achten wij het aangewezen de aandacht van de schoolhoofden en van de jeugd te vestigen op de mogelijkheden van informatie die hun door onze vereniging worden geboden.

Inrichting van kosteloze voordrachten.

De heren Directeurs en leraars van instellingen van het hoger-middelbaar onderwijs en van het hoger secundair technisch onderwijs (met afdelingen mechanica, electro-mechanica of electriciteit) worden er langs deze weg aan herinnerd dat het Centrum voor Maritieme Informatie audio-visuele voordrachten inricht.

Deze voordrachten zijn volledig gratis en de projectie, die geschiedt bij middel van ons eigen materiaal, bestaat uit een programma van ca. 170 kleurdia's die een bondig maar treffend beeld geven over het leven en het werk aan boord van de schepen: de navigatieproblemen, de landing- en aanlegmanoeuvres, het laden en het lossen, enz. Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om over de scheepsbouw te spreken en eveneens over de Belgische handelsvloot.

De presentator is ofwel een kapitein ter lange omvaart, ofwel een officier-werktuigkundige, ofwel een leidende figuur uit het redersbedrijf. Na de projectie zal hij zich graag ter beschikking houden van de leerlingen en van de leraars om hun vragen te beantwoorden en om eventueel inlichtingen te verschaffen over de maritieme loopbanen die momenteel zeer interessant zijn, zowel wat de geldelijke voorwaarden betreft als de werk- en bevorderingsmogelijkheden.

Het programma is zodanig opgesteld dat het steeds kan aangepast worden aan de tijd waarover kan beschikt worden; de duur van een lesuur (50 min.) is eventueel voldoende. Deze voordrachten kunnen gegeven worden alle dagen behalve de maandag.

Documentatie over zeemansloopbanen.

Op eenvoudige aanvraag aan ons adres gericht worden kosteloos de geïllustreerde brochures toegestuurd waarin alle inlichtingen over de zeemansloopbanen te vinden zijn.

Deze documentatie bestaat feitelijk uit 4 brochures :

Brochure nr 1 : verschaft algemene inlichtingen; het zeemansleven, de organisatie van het leven aan boord van de schepen, de toegangsvoorwaarden tot de zeemansloopbanen, het zeevaartonderwijs, de arbeidsvoorwaarden, enz.

Brochure nr 2 : opleiding en loopbaan van de koficier.

Brochure nr 3 : opleiding en loopbaan van officier-werktuigkundige.

Brochure nr 4 : opleiding en loopbaan van officier-radiotelegrafist.

Voorlichtingsdag over zeevaartcarrières.

In het kader van de diverse activiteiten die ter gelegenheid van de Internationale Maritieme Tentoonstelling te Brugge voorzien zijn, zal op woensdag 22 april 's namiddags een bijzondere zitting gehouden worden ter intentie van de studenten, de schoolhoofden, de leraars en de belangstellende ouders, om hun volledige inlichtingen te verschaffen over de toekomstmogelijkheden die de koopvaardij te bieden heeft. Deze zitting zal plaats grijpen in de conferentiezaal van de Beurshalle.

Gemeenschappelijke stand voor de Belgische Redersvereniging met :
Belgian Fruit Lines, Zeevaartstraat 3, 2000 Antwerpen
Belgulf Tankors N.V., Frankrijklei 53-55, 2000 Antwerpen
Compagnie Maritime Belge / Deppe Line
St.-Katelijnevest 61, 2000 Antwerpen
Esso Belgium N.V., Frankrijklei 101, 2000 Antwerpen
Plouvier Maritime N.V., Bordeauxstraat 8, 2000 Antwerpen
U.B.E.M. S.A., Mechelse steenweg 150, 2000 Antwerpen

Belgian Fruit Lines N.V.
Zeevaartstraat 3
2000 Antwerpen
Stand nr. 26

Deze rederij, opgericht in 1946 en gespecialiseerd in het vervoer van koelladingen — voornamelijk bananen — bezit nu een vloot van 6 ultra moderne koelschepen elk met een nuttige laadruimte van meer dan 300.000 kubieke voet, verdeeld over 14 afzonderlijke tussendecken.

De samenstelling van de BFL-vloot is als volgt :

	bouwjaar	capaciteit	snelheid
m/s Frubel Europa	1965	314.000 kub.vt	20 knopen
m/s Frubel America	1965	314.000 kub.vt	20 knopen
m/s Frubel Prinses Paola	1967	325.000 kub.vt	20,5 knopen
m/s Frubel Africa	1967	325.000 kub.vt	20,5 knopen
m/s Frubel Asia	1967	327.000 kub.vt	20,5 knopen
m/s Frubel Oceania	1968	327.000 kub.vt	20,5 knopen

Deze schepen mogen gerangschikt worden onder de meest moderne, snelste en best uitgeruste fruitschepen ter wereld.

De voornaamste activiteit der Belgian Fruit Lines bestaat in het vervoer van bananen van Ecuador en Costa Rica naar Antwerpen via Cork waar gedeeltelijk gelost wordt. Wekelijks worden aldus volle ladingen bananen aangebracht. Op de uitreis worden de schepen benut voor het vervoer van onverpakte auto's vanuit Antwerpen naar de Verenigde Staten.

De Belgian Fruit Lines levert dan ook een belangrijke bijdrage tot de ontwikkeling van de nationale economie zowel op gebied van scheepvaart als van havenactiviteiten en niet in het minst op gebied van de handel in exotisch fruit.

Belgulf Tankers N.V.
Frankrijklei 53-55
2000 Antwerpen
Stand nr. 26

De rederij «Belgulf Tankers» is een dochtermaatschappij van Gulf Oil Corporation, één van 's wereld grootste olieconcerns. De stamboom van deze rederij gaat terug tot in de jaren 1891, toen de Heer Charles Good, wijlen een zeer prominente figuur in de Antwerpse scheepvaart-middens, de «Société Anonyme pour l'importation des Huiles de Graissage» stichtte. Buiten het verhandelen en de verkoop van smeer-oliën, was deze maatschappij ook actief in de aankoop, uitrusten en charteren van schepen.

Gemeenschappelijke belangen leidden tot een fusie van de «Société Anonyme pour l'importation des Huiles de Graissage» met andere maatschappijen. Hieruit ontstond dan in 1933 de «N.V. Belgian Gulf Oil Company». In 1953 werd de naam van de maatschappij gewijzigd in «Gulf Oil (Belgium)» N.V., ten einde haar nauwe banden met Gulf Oil Corporation te benadrukken.

Als laatste afstammeling op de stamboom vindt men dan de naam «Belgulf Tankers», rederij die werd opgericht in 1959.

De rederij Belgulf Tankers bezit op het huidig ogenblik vijf schepen, namelijk «Belgulf Glory», «Belgulf Progress», «Belgulf Union», «Belgulf Strength» en «Belgulf Enterprise». Deze vijf schepen hebben allen een draagvermogen van rond 18.000 ton, worden voortgedreven door stoom-turbines en zijn uitgerust met de modernste apparatuur op navigatie-gebied.

De schepen zijn hoofdzakelijk gespecialiseerd in het transport van afgewerkte petroleumprodukten van de Gulf raffinaderijen in Huelva, Milford Haven, Rotterdam en Gulfhaven naar de voornaamste verbruik-centra in West-Europa. De raffinaderijen worden bevoorraad in ruwe petroleum door 's werelds grootste tankers met een draagvermogen van 326.000 ton na overslag in kleinere «shuttle» schepen van ongeveer 50.000 ton in Gulf's overslaghaven Bantry Bay.

Het dagelijks beheer van de schepen van de rederij Belgulf Tankers valt onder de rechtstreekse bevoegdheid van Gulf Oil Marine Agency. Na een recente centralisatie werd deze maatschappij het Europees hoofdkwartier van het Marine Department Gulf Oil Corporation en is ze ook belast met het beheer van vier Nederlandse, vier Engelse en dertien Liberiaanse schepen.

Compagnie Maritieme Belge / Deppe Line

St.-Katelijnevest 61

2000 Antwerpen

Stand nr. 26

De Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) n.v. werd in 1895 gesticht onder de naam van «Compagnie Belge Maritime du Congo». Haar oprichting had als doel een regelmatige verbinding met Belgische schepen tot stand te brengen tussen Antwerpen en Kongo. Beantwoordend aan een werkelijke noodwendigheid, ontwikkelde de vloot van de maatschappij zich recht evenredig met de groeiende welvaart van Kongo. De eerste wereldoorlog werkte haar verdere uitbreiding tegen. Nochtans richtte de maatschappij vanuit Groot Brittannië een regelmatige verbinding op met Kongo en de belangrijkste havens van Afrika.

De periode tussen de twee wereldoorlogen kenmerkte zich door de organisatie van de rederij op wereldvlak. Met het oog op haar commerciële vertegenwoordiging werd in 1919 een nieuwe maatschappij, het A M I Internationaal Maritiem Agentschap, gesticht. In 1930 ging de maatschappij over tot fusie met de «Lloyd Royal Belge» en zou voortaan de naam dragen van Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal). Naast de Afrikaanse lijnen richtte zij diensten op naar de Verenigde Staten, Brazilië, Argentinië en Uruguay.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog telde haar vloot 28 schepen, waarvan er in 1945 slechts 7 overbleven. Door actief deel te nemen aan de oorlogsinspanning verloor de Compagnie Maritime Belge 21 schepen en 271 bemanningsleden.

Dadelijk na de vijandelijkheden richtte de maatschappij de vroegere lijndiensten zo vlug mogelijk terug op om haar internationale positie te handhaven en te verstevigen.

Zonder verpozing werkte zij aan de verwezenlijking van nieuwe projecten, zoals een regelmatige lijndienst tussen de Verenigde Staten, Kongo en Angola; het bouwen van haveninstallaties aan het Leopolddok te Antwerpen, de aankoop van nieuwe vrachtschepen en het oprichten van een dienst naar de Perzische Golf.

In 1960 verkreeg de Compagnie Maritieme Belge een meerderheidsaandeel in de Deppe Line, waarvan de meest gekende dienst ongetwijfeld deze van Europa naar de Golf van Mexico is.

De recente tendenzen in het zeevervoer leidden Compagnie Maritime Belge ertoe 3 ertsschepen, met een totaal draagvermogen van 135 000 ton, in de vaart te brengen, teneinde de Belgisch/Luxemburgse staalnijverheid van grondstoffen te voorzien.

Op de Noord-Atlantische verbinding zag Compagnie Maritime Belge in, welke rol zij in het geïntegreerd vervoer te vullen had en, sinds maart 1966, voerde zij de container in op haar dienst vanuit Antwerpen naar New York en Norfolk. Geleidelijk werd haar containerprogramma uitgebreid door ombouwing van de schepen van het «schilder»-type tot full-containerships.

Zeer spoedig werd het nochtans duidelijk dat de bestaande diensten op Noord-Amerika moesten gereorganiseerd worden, wat de maatschappij ertoe aanzette een ruimere basis voor haar containerdienst te overwegen en een consortium, de Dart Containerline, te stichten met de Bristol City Line van Bristol en de Clarke Traffic Services van Montreal. Nadat deze overeenkomst was bereikt, werd dadelijk overgegaan tot de bestelling van drie grote cellulaire containerschepen. In 1969 richtte de rederij een nieuwe dienst op naar Zuid-Afrika.

Op dit ogenblik telt de vloot van de Compagnie Maritime Belge/Deppe Line 29 schepen met een totaal draagvermogen van 470.000 T., waarvan de gemiddelde ouderdom slechts 8 jaar per eenheid bedraagt.

Plouvier Maritime N.V.
Bordeauxstraat 8
2000 Antwerpen
Stand nr. 26

Onmiddellijk na haar oprichting in januari 1940, bestelde Plouvier Maritieme N.V., twee vrachtschepen van elk 2.700 ton bij de Boelwerf. te Temse.

De Tweede Wereldoorlog kwam echter alle activiteiten van de jonge rederij afremmen en het is slechts na beëindiging van de vijandelijkheden dat met de uitbating van een zeerederij een aanvang kon genomen worden.

Tot 1954 voerde het ms «ARDEA» en nadien het ms «ALCA» de Plouviervlag. Beide schepen (elk ca. 2.700 ton groot) werden hoofdzakelijk op de verbinding met Noord- en Centraal-Amerika ingezet.

In 1959 zette Plouvier Maritime N.V. een nieuwe vaste stap vooruit met de bestelling van 2 «bulkcarriers», elk met een draagvermogen van ca. 16.000 ton. Zodoende kwam in 1959 het ms «STAD GENT» en een jaar later het ms «STAD ANTWERPEN» in de vaart. Beide eenheden werden sindsdien in de wereld-trampvaart ingezet. Deze schepen zijn bijzonder geschikt voor het transport van stortgoederen en kunnen, dank zij hun eigen boordkranen, de behandeling van hun lading zelf verzekeren.

In 1967 kwam het 3.400 ton groot ms «WILLI HUBER» zich bij de Plouviervloot voegen. Dit vrachtschip, in feite een «mini-bulkcarrier», wordt hoofdzakelijk voor het transport van cokes en ertsen in West-Europa alsmede voor het overbrengen van Canadees hout naar onze gebieden ingezet.

U.B.E.M. S.A.
Mechelse steenweg 150
2000 Antwerpen
Stand nr. 26

Het was op initiatief van personaliteiten uit de maritieme, industriële en commerciële kringen, dat in 1957, de firma UBEM gesticht werd.

Een eerste reeks van vier schepen van het «bulk-carrier»-type werd aanbesteed bij de Scheepswerven Jos. Boel & Zn. te Temse, nl. het m.s. «MARLY I», in dienst gesteld in december 1958, het m.s. «LOVERVAL», in augustus 1959, het m.s. «MARLY II», in december 1959 en het m.s. «TAMISE», in april 1960. Gedurende 1967 en 1968 werden deze schepen verlengd, zodat ze nu een laadvermogen hebben van 19.000 ton.

Het beheer van deze schepen welke toebehoren aan verschillende medeëigenaars, werd aan UBEM toevertrouwd.

De n.v. COBELAR, waarin leden van de UBEM-groep eveneens aandeelhouder zijn, bestelde bij de hoger genoemde scheepswerven een 23.500 t.d.w. metende «bulk-carrier», het m.s. «PATIGNIES», waarvan het beheer eveneens aan UBEM werd toevertrouwd. Het nieuwe schip dat in 1962 geleverd werd, is speciaal uitgerust voor de vaart op de Grote Meren gedurende het zomerseizoen.

In 1963, kwam het m.s. «EEKLO» met een draagvermogen van 42.000 ton in de vaart. Dit schip werd uitgerust met een bijkomend dek bestemd voor het oprichten van hutten en leeszaal voor 24 kadetten dek-officieren.

In november 1963, vertrouwden de Belgische fruitschipeigenaars, de Belgian Fruit Lines, n.v., het technisch beheer van hun zes schepen eveneens aan UBEM toe.

Het m.s. «TEMSE» (71.000 ton) kwam in juni 1966 in dienst. Het is half-automatisch met het oog op operatief meer doeltreffendheid en rationalisering van zekere functies van het scheepspersoneel.

In december 1967, kwam het m.s. «FEDERAL SCHELDE» in de vaart, ten einde het verkeer te verzekeren tussen de Grote Meren en Antwerpen. Het zusterschip van deze eenheid, het m.s. «FEDERAL ST. LAURENT», verliet de haven van Antwerpen in juni 1968. Alhoewel «bulk-carriers», zijn deze schepen uitgerust voor het transport van containers. Met een laadvermogen van 33.000 ton zijn zij de grootste die via de verschillende sluizen de Grote Meren kunnen bereiken. De reders, de n.v. BELCAN, vertrouwden het beheer van deze eenheden toe aan UBEM.

De Scheepswerven Jos. Boel en de firma Cobelfret, besloten tot het bouwen, voor hun rekening, van vier «general purpose ships», bedoeld om de trafiek te verzekeren tussen Antwerpen en de Golf van Mexico. Het beheer van deze schepen van elk 20.000 ton laadvermogen werd eveneens aan UBEM toevertrouwd. Het m.s. «ZELZATE» kwam in juni 1969 in de vaart, het m.s. «BELVAL» in november 1969 en het m.s. «CHERTAL» in maart 1970. Ten slotte, zal einde maart 1970 het m.s. «CHARLEROI» in de vaart komen.

Ten einde in de bevoorrading van het land te voorzien in Poolse kolen, heeft de rederij EXMAR de bouw van zeelichters ondernomen. Deze lichters, die niet voorzien zijn van eigen voortstuwingskracht en die een draagvermogen hebben van 13.000 ton, zullen door slepers van de URS geduwd of gesleept worden, naargelang van de weersomstandigheden. Vier zeelichters en twee slepers zijn voorzien om dit verkeer te verwezenlijken. De eerste zeelichter, de «ZEEBRUGGE», kwam in februari 1970 in de vaart, de drie anderen zullen nog in de loop van dit jaar de zeelichter «ZEEBRUGGE» vervoegen.

De rederij Wallenius Belgium heeft bij Cockerill Yards twee car-bulk-carriers besteld, elk met een draagvermogen van 26.000 ton. Deze schepen zouden respectievelijk in januari 1971 en juni 1971 in de vaart komen. Ook deze schepen zullen de door UBEM beheerde vloot vervoegen.

Ten slotte, zal in de loop van 1972, een tanker bestemd voor het transport van speciale chemische produkten de specialisatiepolitiek van het vervoer in het kader van de rederij UBEM nog verstevigen.

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart
Belliardstraat 30
1040 Brussel
Stand nr. 27

De Zeevaartlijnen **Oostende-Dover en Oostende Harwich**

De Oostende-Dover lijn mag gerust DE verbindingsschakel tussen het Vasteland en Groot-Brittannië genoemd worden en dat is zij trouwens reeds sedert 120 jaar vermits de lijn in 1846 opgericht werd.

Sedert 1968 vormt de Oostende-Harwichlijn, naast de vanouds gekende Oostende-Dover route een nieuwe en aanvullende schakel tussen België en het Verenigd Koninkrijk; het feit dat Harwich ten noorden van Londen gelegen is betekent dat de nieuwe lijn een uitstekende verbinding is voor automobilisten die Oost-, Midden en Noord-Engeland of Schotland als bestemming hebben.

De Zeevaartlijnen Oostende-Dover en Oostende-Harwich beschikken op het huidig ogenblik over 6 pakketboten en 5 ruime autovervoerboten met als jongste aanwinsten de pakketboot «Prinses Paola» en de autovervoerboot «Princesse Astrid» die respectievelijk in de loop van 1966 en 1968 in dienst gesteld werden. De pakketboten verzorgen het ganse jaar door tussen Oostende en Dover (en Folkestone in de zomer) 2 afvaarten per dag in beide richtingen en tot 6 afvaarten dagelijks evenals talrijke extradiensten gedurende het zomerseizoen. De carferries van hun kant verzorgen, naargelang het seizoen, dagelijks van 2 tot 8 regelmatige overvaarten in beide richtingen tussen Oostende en Dover benevens een dagelijkse afvaart zowel uit Oostende als uit Harwich.

Gedurende het jaar 1969 werden via de Oostende-Dover/Harwichlijnen niet minder dan 1.950.489 reizigers en 220.492 begeleide voertuigen vervoerd.

Voor de verzenders, handelaars en industriëlen in 't bijzonder dient aangestipt dat de Oostende-Dover/Harwich carferrydiensten eveneens vrachtwagens en andere commerciële voertuigen (geladen of ledig) vervoeren. Dank zij het «rij op/rij af» systeem te Oostende evenals te Dover en Harwich bestaan er geen overladingen in de havens. De vervoerprijzen die zeer matig zijn, worden berekend volgens de lengte van het voertuig.

Havenbedrijf van de Stad Antwerpen
Algemene Directie
Stadhuis
2000 Antwerpen
Stand nr. 28

Antwerpen : Handels- en Industriehaven

De haven van Antwerpen behoort tot de voornaamste wereldhavens. Ze neemt dus ook in de economische infrastructuur van België en van West-Europa een belangrijke plaats in.

Jaarlijks komen ongeveer 18.000 zeeschepen in de haven van Antwerpen toe. Het totale goederenvervoer ter zee bereikt er thans ongeveer 74 miljoen ton, waarvan 50 miljoen ton bij aanvoer en 24 miljoen ton bij afvoer.

Het grootste gedeelte van de te Antwerpen behandelde goederen is herkomstig uit of bestemd voor de B.L.E.U. Het transitverkeer met de omliggende landen vormt ongeveer 25% van het totale zeeverkeer.

Handelshaven

Massagoederen zoals mineralen, oliën, ertsen, kolen en granen vormen 85% van de overzeese aanvoer.

Stukgoed daarentegen vormt 65% van de overzeese afvoer.

De helft van het stukgoedverkeer bestaat uit transit-goederen.

De aantrekkingskracht van Antwerpen is dus zeer groot.

Voordelen die Antwerpen biedt als haven zijn :

1) Het dichte net van regelmatige lijnverbindingen dat alle delen van de wereld omvat.

Ongeveer 320 regelmatige lijnen hebben Antwerpen als aanloop- of thuishaven. Per jaar worden meer dan 13.000 afvaarten in lijndienst genoteerd naar 800 overzeese bestemmingshavens.

Per week worden gemiddeld 35 vertrekken naar Zuid- en Midden-Amerika genoteerd, 25 naar Noord-Amerika, 20 naar Afrika en naar Azië en het Verre Oosten en een viertal naar Australië en Nieuw-Zeeland.

2) De gunstige geografische ligging van Antwerpen ten opzichte van het Hinterland.

De voornaamste Europese industrie- en verbruikscentra liggen binnen een straal van 300 km rond Antwerpen. Ze zijn ook op uitstekende wijze met de haven verbonden.

De spoorverbindingen tussen Antwerpen en de verschillende delen van het hinterland in België of in de omliggende landen zijn uitstekend. Voor het wegvervoer beschikt de haven over de Boudewijnsnelweg (E 39) die de haven verbindt met Luik, Aken en het net der Duitse autostrades. Twee andere Europese snelwegen E 3, en E 10, kruisen elkaar te Antwerpen. Het Belgisch gedeelte daarvan, thans in aanbouw, zal in 1972-73 voltooid zijn. Voor de binnenvaart is er de Schelde met aansluitende kanalen naar Brussel en Charleroi, het Albertkanaal dat de verbinding vormt met de Maas, en de nieuwe verbinding met

de Rijn, die tegen 1975 zal voltooid zijn. De Schelde-Rijn verbinding is uiteraard geschikt voor de duwvaart en in 1976 zal het Albertkanaal over zijn gehele lengte voor duweenheden van 9.000 ton bevaarbaar zijn.

3) De uitgebreide haveninfrastructuur.

Deze infrastructuur bestaat uit een dokkencomplex en 5,5 km kaai langsheen de Schelde, in totaal 98,7 km kaaien en talluds uitgerust met 600 kranen. Het dokkencomplex werd in de periode 56-67 aanzienlijk uitgebreid door de uitvoering van een 10-jarenplan waardoor de capaciteit van de haven praktisch verdubbeld werd. De totale oppervlakte van het havengebied bedraagt thans 10.600 ha.

Door de uitvoering van dit investeringsprogramma beschikt Antwerpen over een zeer moderne haven, uitgerust voor de behandeling van alle soorten goederen, zowel massagoed als stukgoed. De uitrusting is aangepast aan de nieuwste overslagtechnieken.

Een 10-tal ligplaatsen zijn voorzien voor de behandeling van roll-on/roll-off schepen. In het Churchilldok zijn 3,9 km kaaien, uitgerust met 7 container-laadbruggen en een aantal kranen met groot hefvermogen, voorzien voor de overslag van containers en unit loads.

Voor de opslag van goederen op korte of lange termijn zijn meer dan 2 miljoen m² overdekte stapelruimte beschikbaar en 1,5 miljoen m³ tankruimte voor de commerciële opslag van vloeibare produkten.

Partikuliere bedrijven hebben zelf aanzienlijke investeringen gedaan in de toerusting van de havenkaden en talrijke gespecialiseerde terminals tot stand gebracht.

Industriehaven

Sinds 1950 is de haven ook een voornaam centrum voor industrievestiging geworden. De oppervlakte van de Industrieterreinen steeg van 127 ha in 1950 tot 2.600 ha op dit ogenblik. De basis van industriële expansie wordt gevormd door de petroleumraffinaderijen en daarbij aansluitend de petrochemische en chemische nijverheid.

Scheepsherstellingsbedrijven en fabrieken voor de assemblage van auto's en tractoren waren reeds langere tijd in de haven gevestigd; zij werden de laatste jaren aanzienlijk uitgebreid. Tussen 1950 en 1969 werden voor 50 miljard B.Fr. industriële investeringen in de haven verricht, waarvan 40 miljard in de sector van de petroleumraffinaderijen, petrochemie en chemie.

De totale raffinage-capaciteit van de in de haven gevestigde raffinaderijen is van 0,6 miljoen ton in 1950 op 25 miljoen ton in 1969 gebracht. Thans blijft op de rechteroever nog alleen ruimte over voor de bouw van een 8ste en 9de havendok. Op de linkeroever van de Schelde ter hoogte van de haveninrichtingen op de rechteroever is een nieuwe industriezone van bruto 6.500 ha voorzien, waarvan 1300 ha in een eerste fase bouwrijp zullen gemaakt worden. Aldus wordt de voortzetting mogelijk gemaakt van een industriële ontwikkeling, die reeds door de vestiging van vier chemische bedrijven en de bouw van twee electriciteitscentrales (een thermische en een nucleaire) krachtig op gang werd gebracht.

Havendienst van de Stad Gent**Vliegtuiglaan 1****9000 Gent****Stand nr. 29****De haven van Gent.**

De haven van Gent, gelegen in het centrum van West-België, kreeg op 19 december 1968 een nieuwe dimensie door de officiële ingebruikneming van de nieuwe zeesluis te Terneuzen, van het aangepaste zeekanaal van Gent, van het Sifferdok en van het Petroleumdok.

Door de geografische ligging is Gent steeds verplicht geweest een verbinding te zoeken met de Noordzee. Steunend op historische omstandigheden werd sedert eeuwen de verbinding van Gent met de zee gerealiseerd in noordelijke richting naar de Westerschelde. Talrijke aanpassingen en verbeteringen onder invloed van de eisen van het moderne scheepvaartverkeer, de uitbreiding van het handelsverkeer en de ontplooiing van de diverse havenfuncties hebben geleid tot de actuele toestand.

Zeesluis te Terneuzen en Zeekanaal van Gent.

De toegangspoort tot het havencomplex van Gent wordt gevormd te Terneuzen, op Nederlands grondgebied, door een zeesluis waarvan de afmetingen zijn: lengte 290/355 m.; breedte 40 m.; waterhoogte 13,50 m. Deze sluis laat volgeladen zeeschepen tot 60.000 ton deadweight toe. De toegangsweg tot de Gentse haven wordt gevormd door een zeekanaal waarvan in Nederland de kenmerken zijn: breedte 150 m. aan de waterspiegel en 72 m. aan de bodem; waterhoogte 13,50 m. Op Belgisch grondgebied zijn deze afmetingen respectievelijk 200, 100 en 13,50 m.

De totale lengte van het kanaal bedraagt ongeveer 33 km. zodat de haven op een afstand van 55 km. gelegen is van de Noordzee.

Haven.

De Haven bestaat uit een samenhangend geheel van dokken die in directe verbinding staan met het Zeekanaal. De totale wateroppervlakte bedraagt 188 ha waaraan een kaailengte van 18 km. beantwoordt. De meest recent gegraven dokken zijn het Schepen Sifferdok (2400 m x 300 m x 12,50/13,50 m) en het Petroleumdok (750 m x 300 m x 13,50 m) die aldus toegankelijk zijn voor de grootste schepen die de haven van Gent kunnen aandoen.

Evenmin mag uit het oog verloren worden dat het Zeekanaal te Gent zelf kan aangezien worden als een industrieel dok vermits het uitgerust is met aanlegsteigers en kaaimuren in functie van de industrieën die langs beide oevers werden opgericht.

Uitrusting.

De havenuitrusting beantwoordt volledig aan de eisen die gesteld worden voor de behandeling van massa- en stukgoederen. In openbaar of privé bezit zijn 158 kranen, 3 vlotkranen, 17 laadbruggen, 7 aanlegsteigers voor overslag van distillatieproducten van petroleum en 5 graanzuigers.

De overdekte loodsen die aan de stad Gent toebehoren bieden een stapeloppervlakte van 15 ha.

Goederenverkeer.

De betekenis van het in dienst nemen van de nieuwe zeesluis, het aangepast zeekanaal en de havendokken wordt het duidelijkst weerspiegeld door enkele kenmerkende cijfers. In 1968 werden 2415 aangekomen zeeschepen genoteerd en 3254 in 1969 waarvan 292 boven de 10.000 ton deadweight. De totale tonnemaat bereikt voor dezelfde jaren respectievelijk 1.573.614 en 5.024.968 netto Moorsomton.

Alhoewel de gegevens van de internationale goederenbeweging voor 1969 nog niet volledig gepubliceerd werden door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, laten de cijfers van de eerste maanden voorzien dat een maritieme trafiek van ongeveer 7,5 miljoen metriek ton zal overschreden zijn. In vergelijking met 1968 betekent dit een aanwinst van 300%.

Deze gegevens laten duidelijk uitschijnen dat de werken aan sluis, kanaal en havendokken noodzakelijk waren om de Gentse haven te onttrekken aan de stagnatie waarin zij zich bevond.

Deze stimulerende invloed laat zich ook gelden op de andere vlakken van de transporteconomie en de daaraan verbonden goederentrafiek. In internationaal verkeer laten de vooruitzichten voor 1969 zien dat zowel het vervoer over de binnenwateren, het spoor en de baan een aanzienlijke stijging zullen bereikt hebben. Samen zullen zij in de haven een trafiek van ongeveer 12,5 miljoen metriek ton naar of van het buitenland verwezenlijkt hebben tegenover 10 miljoen in 1968.

Het goederenverkeer per zee toont een industrieel karakter waarbij vooral grondstoffen en halffabrikaten overwegend zijn. Bij de lossingen noteert men o.a. ertsen, granen, fosfaten, hout, cokes, pyriet en metaalproducten. Het uitgaande verkeer omvat voornamelijk ijzer en staal, kunstmeststoffen, chemische en petro-chemische producten, distillatieproducten van petroleum en stukgoederen. Deze goederen zijn de getrouwe weerspiegeling van de commerciële en industriële functies die de haven uitoefent.

Hinterland.

De haven van Gent is geografisch gunstig gelegen op het knooppunt van een dicht net van waterwegen, spoorwegen en banen.

Onder oogpunt van de binnenscheepvaart is de haven het trefpunt van vier belangrijke waterwegen (Zeekanaal Gent-Terneuzen, kanaal Gent-Brugge-Oostende, Leie en Schelde) die er onderling verbonden zijn door de Ringvaart en die verder aansluiting geven op zijkanalen waardoor een uitgebreid en actief gebied economisch ontsloten wordt.

Gent bekleedt de vierde plaats onder de havens wat de Rijnvaart betreft. Drukke betrekkingen worden inderdaad onderhouden met de industriële bekkens langs de Rijn, met het Saargebied, Elzas-Lotharingen en met Zwitserland onder vorm van zand en grint, chemische producten, meststoffen en metaalproducten.

De bouw van een nieuwe binnenvaartsluis te Terneuzen (260 m x 24 m x 4,40 m), die naast het klassiek transport ook voor duwvaart kan aangewend worden, heeft de Gentse mogelijkheden vergroot.

In zuidelijke richting staat de haven in verbinding met de industriële gebieden van Henegouwen in België en van Noord-Frankrijk. Bouwmaterialen, ertsen, meststoffen, granen, metalen en afgeleide producten vormen de basis van een intens binnenvaartverkeer.

Een rationeel net van sporen en wegen vormt een aanvulling in de relaties met het hinterland. In de haven zelf zijn alle kaaien voorzien van sporen die aansluiting geven op een rangeer- en vormingsstation. Een directe verbinding van de haven met de E3 en de verkeerswisselaar van deze internationale autoweg in de nabijheid van Gent met de autoweg E5 Londen-Istanbul bevorderen de goederenuitwisseling.

Industrie.

De veelvuldige en economische vervoermogelijkheden voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van hun afgewerkte producten ten behoeve van de industrieën van het hinterland zijn niet de enige oorzaken van het stijgend belang van de haven van Gent.

De Gentse kanaalzone zelf is een industriële attractiepool geworden. Naast de transporteconomische gegevens liggen verschillende factoren aan de basis van de industrievestiging : o.a. de beschikbaarheid van uitgestrekte industrieterreinen, de arbeidsmarkt, het potentieel inzake wetenschappelijk onderzoek en beroepsopleiding, de ruime voorzieningen in water en elektriciteit, de technische productie-integratie. In het recent verleden, parallel met de verruimingswerken aan het Zeekanaal, werd een industrieterrein van ongeveer 1.600 ha gecreëerd langs de rechter kanaaloever. Op die manier werden belangrijke productie-eenheden aangetrokken. Zij betekenen een versteviging en diversificatie van de vroegere havenindustrie.

Als nieuwe activiteiten zijn te vermelden : staal, petroleumraffinage en petrochemie, auto-montage, cement en andere bouwmaterialen, verpakkingsmiddelen, non-ferro-metalen, filtreermiddelen, industriële gassen. Uitbreiding van de traditionele Gentse havenindustrie, o.a. chemie, hout, valt eveneens te noteren.

De recente vestigingen of uitbreidingen van graansilo's en verdeelcentra voor vloeibare brandstoffen zijn commerciële winstpunten voor de haven.

Toekomst.

Het in dienst stellen van een nieuwe zeesluis te Terneuzen, de verbeteringswerken aan het kanaal en de nieuwe havendokken betekenen nochtans niet dat een definitieve oplossing gegeven werd aan alle problemen die de haven van Gent aanbelangen. De verdere uitbreiding van de haven als vervoers- en industrie centrum, de modernisering van de verbindingen met het binnen- en buitenlands continentaal hinterland en tenslotte de ontdubbeling met schaalvergroting van de zeewaartse verbinding, vormen de basispunten die ertoe moeten leiden de toekomst van de haven van Gent veilig te stellen.

Outboard Marine Belgium N.V.
Pathoekeweg 72
8000 Brugge
Stand nr. 30

In 1956 besloot de beheerraad van Outboard Marine Corporation (O.M.C.) U.S.A. een filiale op te richten in Europa. De werken begonnen een jaar later te Brugge en deze fabriek zou in enkele jaren uitgroeien tot één der belangrijkste van de streek. België werd gekozen omwille van zijn economische stabiliteit en zijn produktieve werkkrachten. Het is tevens het centrum voor de West-Europese Douane Unie en de Europese Gemeenschap.

In september 1957 gebeurde de eerste steenlegging, bijgewoond door de Burgemeester en vooraanstaande inwoners van Brugge en de direktie van O.M.C. In mei 1958 was het gebouw klaar en stak men van wal met een 150-tal personen. Op het ogenblik telt men 1250 personeelsleden die instaan voor de produktie, verkoop en verspreiding van de uitgebreide gamma produkten. Deze kan men in 2 soorten indelen : de werkelijke produktie bestaande uit Johnson & Evinrude buitenboordmotoren, Johnson en Evinrude hekmotoren en Lawn Boy en Lawn Cruiser grasmaaiers met daar tegenover de produkten die hier alleen gemonteerd worden zoals de Pioneer kettingzagen, de Cushman golfwagens, de Cushman industriële voertuigen en de Johnson en Evinrude motorsleeën.

Sinds het ontstaan van Outboard Marine Belgium N.V. (OMBESA) kent de produktie en de verkoop een gestadige vooruitgang. Het marketing gebied van Ombesa beslaat nu een 83 landen van Europa, Skandinavie, het Midden-Oosten en Afrika. Andere gedeelten van de wereld staan onder O.M.C., Outboard Marine Canada en Outboard Marine Australië. Regelmatig breidt Ombesa zijn fabriek uit om te kunnen voldoen aan de eisen van een gevorderde produktie, het opbouwen van een nieuwe montageketen, een service school. Deze laatste wordt gedurende een 7 à 8 maanden per jaar gebruikt om cursus te geven aan de verdelers uit het marketing gebied. Na een cursus gegeven met de hulp van de audio-visuële methode, diapositieven en het zelf verrichten van praktisch werk, zijn de verdelers bekwaam om de meest uiteenlopende problemen op te lossen. Dit is slechts één aspekt van de inspanningen geleverd om een na-verkoopdienst te verzekeren en de kwaliteitskontrolle tot een maximum op te voeren. Deze kontrolle begint reeds vanaf de eerste stappen van de produktie, waar elk werkman instaat voor de kontrolle van elk stuk dat hij vervaardigt. Hij beschikt over meet-toestellen en moderne apparatuur die eventuele afwijkingen aan het licht brengen.

Service konferenties worden ingericht om de hoofdverdelers op de hoogte te brengen van de laatste nieuwe ontwikkelingen in Ombesa's rijke gamma produkten. Samen met het technisch gespecialiseerd personeel van Ombesa bespreekt en bestudeert men hier ook de problemen waargenomen bij de verbruikers teneinde de algemene produktie nog te verbeteren.

In onze moderne tijden zijn er meer mensen die over meer vrije tijd beschikken om aan rekreatie te doen. Hier kan de buitenboordmotor de uitkomst betekenen en een zeer grote rol spelen en dit zal ongetwijfeld nog toenemen in de toekomst.

Port Autonome de Dunkerque
Terre-Plein Guillain
Dunkerque Nord
France
Stand nr. 31

A l'entrée de la mer la plus fréquentée du globe, à la pointe d'une des grandes régions industrielles de l'Europe et surtout situé en face des grands fonds marins, avec une rade naturellement entretenue à sa profondeur par les courants marins... **DUNKERQUE.**

Dunkerque doit à une situation privilégiée d'être pour demain la grande porte de l'Europe ouverte sur la mer.

Aujourd'hui, 210 hectares de plan d'eau, 11 kilomètres de quais, 6 darses, un bassin maritime de 6 kilomètres sur 200 mètres, 150.000 mètres carrés de hangars, un réseau très dense de voies ferrées, 138 grues de quai, un appontement de 206 mètres pour l'accostage des navires céréaliers, un chai à vin de 43.000 hectolitres, des bâtiments spécialement équipés pour les fruits et les primeurs, un entrepôt frigorifique de 4.000 tonnes, 3 appontement pétroliers reliés par pipelines aux raffineries voisines, un quai et un appontement où les gros navires transportant des matières pondéreuses solides (minerais, charbons) sont déchargés par 5 portiques assurant chacun des cadences de pointe de 1.500 tonnes/heure, un poste mixte «roll-on/roll-off-conteneurs» mis en service dans la Darse VI, un nouveau quai pour pondéreux divers, voilà **DUNKERQUE** aujourd'hui.

Disposant d'une remarquable desserte ferroviaire, entièrement électrifiée, ce qui le fait appeler souvent «le port du chemin de fer», Dunkerque sera bientôt relié par autoroute avec Lille et de là avec Paris et Marseille d'une part, l'autoroute de Wallonie, d'autre part. Enfin, le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes sera dans un proche avenir raccordé aux grands axes fluviaux européens.

Mais demain? Cet avenir commence déjà fin 1970: **DUNKERQUE** pourra recevoir des unités de 125.000 tonnes grâce à la nouvelle écluse en cours d'achèvement. Ensuite, des bâtiments de 300.000 tonnes escaleront dans un nouvel avant-port s'ouvrant directement sur les très grands fonds marins dont bénéficie Dunkerque, et donnant accès à de vastes bassins desservant une zone industrielle de plusieurs milliers d'hectares.

DUNKERQUE se veut un atout de l'économie européenne et agit activement dans ce sens.

Port Autonome du Havre
Terre-Plein de la Barre 76
Le Havre Seine Maritime
France
Stand nr. 32

Plus que de la noblesse de ses origines, une lettre patente du roi François Ier datée de 1517, le port du Havre se félicite d'une activité toujours croissante et d'une avenir plein de promesses.

Détruit à 85% lors de la dernière guerre, étant sans répit passé du stade de la reconstruction à celui de l'extension, il est aujourd'hui le deuxième port de France et le sixième d'Europe.

Le Havre bénéficie d'une situation exceptionnelle. — Il est le premier grand port du continent que rencontre le navire venant de l'Océan et, par voie de conséquence, le dernier touché à l'exportation. — Son infrastructure et son équipement sont adaptés aux techniques les plus modernes : navires porte-containers, car-ferries et bientôt, navires porte-barges. — Aussi n'est-il pas étonnant qu'il soit le port d'escale de 150 lignes régulières de navigation.

Les profondeurs de ses accès lui permettent de recevoir des navires de 19 à 21,50 m de tirant d'eau à toute marée; les pétroliers de 225.000 t. sont désormais admis au Havre; ceux de 250.000 t. le seront dès le milieu de cette année, à la faveur d'une nouvelle amélioration de la cote du chenal.

Le 11 décembre 1969, le Gouvernement Français a désigné Le Havre pour être le port des plus grands pétroliers de l'avenir, ceux de 500.000 à 1.000.000 t. Les travaux commenceront aux cours de l'année prochaine. Ils auront comme objectifs :

d'abord les besoins nationaux : actuellement, huit raffineries d'une capacité de près de 50.000.000 de tonnes sont alimentées par Le Havre; ensuite le trafic d'éclatement vers des ports moins bien dotés en profondeurs;

enfin l'alimentation de certains secteurs de l'Europe continentale par oléoducs.

Vers la même époque aura été inaugurée au Havre la plus vaste écluse du monde — 400 m de longueur utile, 67 m de largeur, (— 14,50) au radier — qui permettra aux porteurs de vrac de 200.000 t. d'accéder à une zone industrielle de 10.000 hectares, sans rivale en Europe, par l'intermédiaire d'un canal maritime susceptible d'être adapté également aux dimensions de tels navires. Aussi n'est-il pas étonnant qu'un complexe industriel littoral soit, depuis plusieurs années déjà, en train de se construire dans le site du Havre.

Avec de telles perspectives, les prévisions du trafic permettent de situer à 1975 l'année où le port du Havre atteindra les cent millions de tonnes, soit le double du trafic actuel. En 1969, le pétrole a compté pour 43 millions de tonnes sur 50 millions du trafic total mais les marchandises conditionnées, en progrès constants depuis 1953 (1.500.000 t), ont atteint l'an dernier 3.500.000 t. grâce :

au développement du container : trois postes à quai, cinq lignes transatlantiques régulières, une escale par jour, 31.000 containers manutentionnés en 1969;

et à celui du trafic par car-ferries : deux lignes desservant les îles britanniques assurent de deux à cinq rotations par jour suivant la saison.

Tout en restant le premier port français du trafic transatlantique — «FRANCE», le «QUEEN ELIZABETH 2», y sont régulièrement en escale, — c'est aux car-ferries, navires confortables et d'utilisation peu coûteuse, que Le Havre doit son essor comme port de voyageurs : 486.000 passagers y ont transité en 1969.

Le Havre, port moderne, port complet, s'efforce toujours de devancer les événements et, partant, les souhaits de ses usagers. C'est sans doute à cet état d'esprit et à cette volonté qu'il doit ses succès actuels et qu'il réalisera ses ambitions.

Dover Harbour Board
Harbour House
Dover Kent
Great Britain
Stand nr. 33

According to ancient historians the regular use of Dover in connection with intercommunication between Britain and the Continent can be traced back to 300 years before the Roman occupation. However this may be, that Dover was the chief port of embarkation to and from the Continent in Roman times is indisputable, evidence existing to this day in the form of the Pharos or lighthouse which they built on the Eastern cliffs. On the Western Heights was a similar lighthouse, of which only the foundations now remain. These lighthouses marked the entrance to the 'haven between the hills' described in the 'Commentaries of Julius Caesar'. The haven, formed by the estuary of the River Dour, ran inland from under the Castle Cliff.

During the late Saxon period the River Dour became silted and appears to have forked into two branches, the Bastbrook and the Westbrook and the burgesses of Dover owned a shipyard on the delta of land formed between them and it was here that the ships were built to work 'the passage' as the Strait was then called. Twenty ships had also to be supplied for the King's service and were first required of the Port by Edward the Confessor. Later it became an obligation, as one of the Cinque Ports, to supply these ships in return for special privileges.

In 1606, by a Charter of King James I, the control of Dover Harbour was transferred from the Dover Corporation to the Lord Warden of the Cinque Ports and eleven Assistants (the delightfully termed 'eleven discreet men'). To-day the membership of the Board is less, eight in number, but, it is suggested, no less discreet. During the period of Lord Wardens' Chairmanship many eminent personages presided over the Board's affairs, including the Rt. Hon. William Pitt, the Duke of Wellington, Viscount Palmerston and Lord Curzon of Kedleston.

The modern Port comprises an area of 850 acres of which 650 acres are sea with depths at low water of up to 40 feet. Ample facilities are provided for ocean going, cross channel and coastal shipping and Hovercraft. The harbour is enclosed by the Eastern Arm, 2,800 feet in length, the Southern Breakwater, a detached mole 4,300 feet in length, and the Admiralty Pier, 4,000 feet in length.

Townsend Thoresen Car Ferries Limited
1 Camden Crescent
Dover Kent
Great Britain
Stand nr. 34

On March 17, 1966, the first green and white ship sailed into the port of Zeebrugge. It was on that day that Townsend Car Ferries opened up the passenger/car/freight ferry service between Dover and the Belgian port.

Now Zeebrugge is served by three or four return sailings daily throughout the year with extra freight services when there is a heavy demand.

Townsend's most modern ships serve the Belgian port and less than a year ago Free Enterprise IV made her debut and is now a familiar sight on the route. At the end of May she will be joined by the 1970 fleet addition, Free Enterprise V. These two are sister ships but the latter has the added attraction of the first self-service duty-free shop on the Channel. The new ship can carry 280 cars and 1,200 passengers. But Zeebrugge-Dover is only one of Townsend's services. Calais-Dover is another popular route and up to 12 return departures a day means a sailing every two hours at peak periods. All Townsend ships have restaurants, shops and bars offering comfort and economic prices.

Compagnie des Messageries Maritimes
12, Boulevard de la Madeleine
Paris (IXe)
France
Stand nr. 35

Fondée en 1851 pour assurer des services en Méditerranée, la Compagnie des Messageries Maritimes étendit très rapidement son champ d'action pour devenir l'un des plus grands armements français.

Depuis, cette Compagnie n'a cessé d'intensifier ses services sur les cinq parties du monde. C'est à 1907 que remonte l'établissement de la première ligne commerciale régulière au départ d'Anvers, à destination de l'Extrême-Orient. En 1970, grâce à l'exploitation d'un potentiel naval représentant plus de 500.000 tonnes de port en lourd, elle assure des liaisons régulières entre 50 pays. La quasi-totalité de ses lignes de charge relie les grands ports belges à tous les continents.

Poursuivant une politique de diversification de ses activités, la Compagnie des Messageries Maritimes prend actuellement une part croissante dans des domaines nouveaux tels que le transport des gaz liquéfiés, du pétrole et des minerais, la recherche océanographique, la conteneurisation et la Distribution Physique. (Compagnie Française de Distribution Physique.)

Déjà par sa filiale, la Société Commerciale Transocéanique des Conteneurs (S.C.T.C.), elle gère un parc important de conteneurs en exploitation sur le trafic Europe/Australie/Europe et la Belgique a déjà vu transiter de nombreux conteneurs marqués du sigle «M.M. — S.C.T.C.».

Un programme de construction portant sur plusieurs navires porte-conteneurs est en cours de réalisation. Le premier, le «KANGOUROU», de 28.000 tonnes de port en lourd, 1.360 conteneurs, 22 noeuds, sera mis en service dans quelques mois sur l'Australie. Le second, plus grand, est destiné à la desserte de l'Extrême-Orient et, notamment, du Japon. Son port en lourd atteindra 35.000 tonnes et il pourra transporter plus de 2.000 conteneurs de 20', à 26 noeuds. C'est, en matière maritime, l'aube d'une ère nouvelle, riche d'immenses possibilités.

Mais, tout en complétant son équipement pour les nouveaux secteurs auxquels elle s'intéresse, la Compagnie des Messageries Maritimes conservera aussi une importante flotte de navires classiques pour répondre aux divers besoins de sa clientèle.

Belgische Bunkerolie Maatschappij

Maatschappelijke zetel :

Résidence Palace

Baron de Maerelaan

8380 Zeebrugge

Administratieve zetel :

Wetstraat 33

1040 Brussel

Stand nr. 36

De maatschappij, opgericht in 1952, heeft tot doel het uitbaten van een bunkerolieopslag voor zeeschepen. De huidige opslaginstallaties zijn gelegen bij het eindpunt van de havendam te Zeebrugge.

Bij de oprichting van de maatschappij bestond de opslag uit twee tanks van elk 3.700 cbm. Deze opslagcapaciteit werd in de daaropvolgende jaren geleidelijk opgedreven, en bereikt heden een totale inhoud van ongeveer 21.000 cbm. verdeeld over zeven tanks.

De maatschappij verhandelt alle brandstofkwaliteiten nodig voor de scheepvaart. Ten einde een maximum service te verzekeren zijn de bunkerfaciliteiten op ieder ogenblik van het jaar geopend wat elke vertraging van schepen om reden van brandstofbevoorrading uitsluit.

Bij de start in 1952 bleek het mogelijk schepen Zeebrugge te doen aandoen enkel en alleen om te bunkeren. Deze toestand is in de loop der jaren niet houdbaar gebleken. De oorzaken: evolutie van de bunkeringmarkt, de gevoelige wijziging en de schaalvergroting der zeeschepen, hun verhoogde kruissnelheid en de aanzienlijke stijging in de exploitatiekosten die iedere ongewenste routeafwijking of oponthoud belemmeren.

Deze ommekeer in werkingskondities heeft de Belgische Bunkerolie Maatschappij verplicht de evolutie van de haven van Zeebrugge te volgen zowel wat betreft de territoriale uitbreiding als de vervoer-technologische aanpassingen.

Het is trouwens deze laatste ontwikkeling, voor Zeebrugge van primordiaal belang, die de voortdurende aanpassing der bunkertechnieken noodzakelijk maakt en dit voornamelijk in verband met de ontwikkeling van gespecialiseerde schepen en de daarmee gepaard gaande inplanting der aangepaste havenfaciliteiten.

Esso Belgium N.V.
Frankrijklei 101
2000 Antwerpen
Stand nr. 37

Havenschappen Vlissingen en Terneuzen i.o.
De vloot van Esse Belgium N.V.

Sedert haar stichting, in 1891, heeft Esso Belgium bijzonder veel aandacht geschonken aan haar vloot, die nu meer dan 75 jaar een voor-aanstaande plaats bekleedt in de Belgische koopvaardij.

De Esso-schepen die onder Belgische vlag varen hebben herhaaldelijk een eersterangsrol gespeeld in de maritieme geschiedenis van ons land; aldus valt de «Esso Antwerp» (76.209 dwt.) de eer te beurt de grootste eenheid van de Belgische vloot te zijn.

Met een globaal draagvermogen van 213.500 ton, bekleedt de vloot van Esso Belgium nu de tweede plaats onder de Belgische rederijen.

Deze vloot bestaat uit vier eenheden: de «Esso Brussels», metend 43.270 t., gebouwd in 1060; de «Esso Liège», 55.561 t., tevens gebouwd in 1960; de «Esso Ghent», 43.440 t., gebouwd in 1964 en de «Esso Antwerp», hoger vermeld, gebouwd in 1967. De eerste drie tankers zijn turbineschepen; de laatste, daarentegen, is een motorschip.

Deze schepen, samen met andere eenheden van de Esso-wereldvloot, bevoorraden op regelmatige wijze de Esso raffinaderij te Antwerpen, die een jaarlijkse capaciteit bezit van 5 miljoen ton ruwe petroleum.

De vloot van Esso Belgium, die bij haar oprichting slechts uit enkele zeil- en stoomschepen bestond, behoort nu tot een der modernste Belgische scheepvaartbedrijven; aldus draagt zij in belangrijke mate bij tot de ontwikkeling van de maritieme en economische activiteit van ons land.

Havenschappen Vlissingen en Terneuzen i.o.
St.-Pietersstraat 42
Middelburg (Z.-VI.)
Nederland
Stand nr. 38

Het havengebied Vlissingen-Oost

Het haven- en industriegebied Vlissingen-Oost bestaat uit een diepe, ruime zeehaven met een zijkanaal van ongeveer 150 ha. De oppervlakte aan uitgegeven en in optie gegeven industrieterreinen bedraagt 700 tot 800 ha.

Met de aanleg van het havengebied is begonnen op aandrang van de scheepswerf Kon. Mij. «De Schelde» te Vlissingen, die naar uitbreidingsmogelijkheden zocht. Men liet daarbij het oog vallen op het kreken- en schorregebied tussen Walcheren en Zuid-Beveland, Zuid-Sloe genaamd. De haven werd in 1964 door H.M. Koningin Juliana geopend.

Eens was het Sloe één van de vaarwegen van de oude koopmansstad Middelburg naar zee. De naam Sloe betekent smalle vaargeul.

Een blik op de kaart leert, dat Vlissingen-Oost centraal gelegen is tussen de belangrijkste Westeuropese economische centra.

De haven is momenteel toegankelijk voor schepen tot ca. 70.000 ton. Vergroting is mogelijk. Een railverbinding met het achterland is aanwezig. De centrale weg door Midden-Zeeland (rijksweg 58) zal in 1973 geheel zijn voltooid tot een 4-baans autosnelweg. Rotterdam (Randstad Holland) is bereikbaar via een kortere route over de Zeeuwse en Zuid-hollandse eilanden via Zeelandbrug, Haringvlietbrug en Heinenoord-tunnel.

In korte tijd hebben na «De Schelde» enkele belangrijke buitenlandse industrieën tot vestiging besloten. In volgorde waren dat Billiton M en T (o.a. fabricage van insecticiden) Hoechst-Vlissingen N.V. (o.a. grondstoffen voor wasmiddelen) en de aluminiumsmelterij Pechiney-Nederland

N.V. De Provinciale Zeeuwse Energie Maatschappij heeft een nieuwe conventionele elektriciteitscentrale van 185 mw en een kernenergiecentrale van 450 mw, mede in verband met enkele grootverbruikers, in aanbouw.

Een handelskade van 300 meter is in aanleg. De kade zal o.a. worden gebruikt door het stuwadoorsbedrijf N.V. Haven van Vlissingen, dat begin 1970 de «klandizie» (mèt Zeebrugge) heeft gekregen van de aanvoer van Australische wolcontainers. Per jaar zullen 30.000 tot 40.000 containers worden verladen.

Het havengebied zal in de toekomst in de vorm van een havenschap worden beheerd door het rijk, de provincie Zeeland en de gemeente Vlissingen. Een wetsontwerp behoeft nog goedkeuring van de Staten-Generaal. Momenteel wordt met een voorlopig bestuur gewerkt.

Om voor de toekomst de groeipool Vlissingen-Oost te kunnen uitbreiden onderzoekt Rijkswaterstaat de mogelijkheden voor een tweede havenmond en wel oostelijk van de bestaande, nabij het dorp Borsele.

Rest te vermelden, dat de rijksoverheid de industrialisatie in Vlissingen-Oost daadwerkelijk ondersteunt, doordat het gebied is aangewezen als primaire industriële ontwikkelingskern. Dit betekent, dat de bedrijven, die tot vestiging overgaan, kunnen rekenen op kortingen op grondprijzen en investeringen. Het rijk geeft bovendien voor de aanleg van infrastructuurwerken subsidies in het kader van de aanwijzing van de gehele provincie Zeeland als stimuleringsgebied.

Haven Terneuzen-Kanaalzone.

Terneuzen en de Kanaalzone van Zeeuwsch-Vlaanderen nemen in de economie van Nederland een niet onbelangrijke plaats in. Het is een gebied, dat gunstig is gelegen aan het diepe vaarwater van de Westerschelde en aan de monding van het Kanaal Terneuzen-Gent.

Het Terneuzense havengebied, met een goederenomzet in 1969 van ca. 12 miljoen ton, is bekend in binnen- en buitenland. Deze omzet is te danken aan de mogelijkheden, welke genoemd kanaal biedt en de snelle industrialisatie ter plaatse.

In oprichting is een Havenschap Terneuzen, waarin participeren het rijk voor 50%, de provincie Zeeland voor 25% en de gemeenten Terneuzen en Sas van Gent eveneens voor 25%.

Er is een voorlopig bestuur voor dit havenschap ingesteld, dat zich — in afwachting van de desbetreffende regeling — bezig houdt met de voorbereiding van plannen voor uitbreiding van de bestaande kanaalhavens en aanleg van nieuwe insteekhavens langs het kanaal, alsmede met de aanleg van een zeehaven aan de Westerschelde ten oosten van Terneuzen.

De verwachting is zeker gewettigd, dat na uitvoering van bovenvermelde plannen de goederenomzet in de handelshaven sterk zal toenemen. Ook worden hiermede uitstekende voorwaarden geschapen voor de verdere uitbreiding van de industrie en vestiging van nieuwe industrieën, zowel langs het kanaal als langs de Westerschelde.

Duisburg-Ruhrorter Häfen Aktiengesellschaft
Alte Ruhrorter Strasse 42-52
4100 Duisburg-Ruhrort
Deutschland
Stand nr. 39

Die Duisburg-Ruhrorter Häfen sind nach Ausdehnung und Umschlag die grösste öffentliche Binnenhafenanlage Europas. Diese Stellung verdanken sie ihrer verkehrsgeographisch günstigen Lage am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr. Ausserdem sind sie durch den direkten Anschluss an den Rhein-Herne-Kanal mit dem gesamten Ruhrgebiet und darüberhinaus dem nordwestdeutschen Kanalsystem verbunden. Die landseitige Verknüpfung mit dem Hinterland der Häfen ist über drei Anschlussbahnhöfe an das Netz der Deutschen Bundesbahn gegeben. Im Strassenverkehr bestehen über das örtliche Strassennetz und die Stadtautobahn Anschlüsse an mehrere Bundesstrassen, die Europastrasse 3 sowie die Bundesautobahnen Hannover-Köln und Oberhausen-Holland.

Ihr Hinterland ist das dicht besiedelte rheinisch-westfälische Industriegebiet mit seinen Kohlenzechen, Hüttenwerken und zahlreichen Produktions- und Verarbeitungsbetrieben der chemischen und petrochemischen Industrie. Eine Vielzahl weiterer Produktionsstätten jeder Art und Grösse rundet das Bild ab. Der Rheinstrom, ein einzigartiges tragendes Organ moderner Wirtschaft, ist für dieses Einzugsgebiet die verkehrsgünstigste Verbindung zu den industriereichen Gebieten des Mittel- und Oberrheins, den Main- und Neckarhäfen sowie über die Wasserstrasse der Mosel zu den Industrierevieren Ostfrankreichs. In der Bedeutung an erster Stelle steht die Verbindung zu den grossen Rheinmündungshäfen in Holland und Belgien.

Duisburg ist das Zentrum der deutschen Hüttenindustrie. Fast die Hälfte des Roheisens, welches in der Bundesrepublik Deutschland erzeugt wird, und mehr als ein Drittel der Rohstahlproduktion kommen von hier. Langgestreckt liegt die Stadt am breiten Band des Niederrheins. In ihren Häfen konzentriert sich etwa ein Fünftel des Güterverkehrs aller Rheinhäfen. Jährlich werden hier über 53 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.

Kernstück dieser Hafengruppe sind die öffentlichen Duisburg-Ruhrorter Häfen mit einer Jahresleistung von 20 Millionen Gütertonnen.

Das Hafengebiet erstreckt sich über ein Gelände von 10,2 Mill. qm, wovon 2,8 Mill. qm als Wasserfläche genutzt werden. Auf ihm sind 3 Hafenteile mit 20 Hafenbecken und einer Uferlänge von insgesamt 44 km angelegt.

Die dynamische Entwicklung der Duisburg-Ruhrorter Häfen begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Sie ging parallel mit dem industriellen und wirtschaftlichen Aufschwung des Ruhrgebiets. Daher war auch die Kohle zuerst allein der Grund für den Ausbau der Hafenanlagen. Bis in die 30er Jahre hinein hielt sie einen Anteil von rd. 70% des gesamten Güteraufkommens. Heute beträgt der Kohenumschlag nur noch etwas über 3 Millionen Tonnen. Durch diese Zahlen wird der strukturelle Umwandlungsprozess des Ruhrreviers bereits in eklatanter Weise deutlich. An die Stelle der Kohle sind, wie nachstehende Tabelle ausweist, vor allem das Erz und das Mineralöl getreten.

Jahr	Kohle	Erz	Mineralöle	Sonstige Güter	Gesamtumschlag
1860	1.306	—	—	165	1.471
1900	8.268	2.003	43	2.115	12.429
1913	18.703	3.498	175	4.886	27.262
1926	23.099	1.709	107	2.731	27.706
1937	17.009	1.762	206	4.258	23.235
1960	4.665	5.066	2.517	5.852	18.100
1968	3.528	5.545	4.250	6.136	19.459
1969	3.302	6.299	4.037	6.432	20.070

Um das enorme Güteraufkommen reibungslos und zügig abwickeln zu können, sind die Häfen mit den modernsten Umschlaggeräten aller Kapazitäten und Art ausgerüstet. Eine Vielzahl von Lagerhäusern und Getreidespeichern, riesige Tanklager sowie eine nach dem neuesten Stand der Technik ausgebaute Kohlenverlade- und Mischanlage sorgen für eine schonende und zweckmässige Behandlung der Güter. Täglich werden in den Häfen über 200 Schiffe gelöscht und geladen.

In den letzten beiden Jahrzehnten haben sie die Duisburg-Ruhrorter Häfen durch genügende Flexibilität bemüht, mit den Strukturveränderungen ihres Hinterlandes Schritt zu halten und parallele Entwicklungen einzuschlagen. Diese Erfahrungen lassen hoffen, dass die Duisburg-Ruhrorter Häfen auch in einem künftigen vereinten Europa ihre Stellung als grösster Binnenhafen des Kontinents behalten.

Dienst der Scheepvaart
31, quai de Coronmeuse
4000 Liège
Stand nr. 40

Het belangrijk kanalennet tussen Luik en Antwerpen dagtekt van het midden der XIXe eeuw. Niettegenstaande de hoofdkanalen met ruime afmetingen — voor schepen tot 600 ton — werden aangelegd, was na een driekwart eeuw de verzadiging bereikt. Om de exploitatievoorwaarden van dit oude net beter te coördineren werd door de regering en het parlement in 1929 overgegaan tot de oprichting van de DIENST DER SCHEEPVAART. Door de bouw van het ALBERTKANAAL kon het doorgaand verkeer evenals de afvoer der Kempische steenkolen gebeuren over een waterweg die aangepast was aan de Rijnvaart. Vanzelfsprekend werd de opdracht van de DIENST DER SCHEEPVAART uitgebreid om ook deze nieuwe waterweg tot de hoogst mogelijke produktiviteit op te voeren.

Door de Schelde met de Maas te verbinden verstevigt het ALBERTKANAAL de economische toestand van Antwerpen, begunstigt het de industrialisatie van de Kempen en wordt het Luikse nijverheidsbekken dichter bij de zee gebracht.

Dank zij de tijdens de laatste veertig jaren aangebrachte verbeteringen werd de scheepvaart versneld: de vaartijd van Antwerpen tot Luik werd verminderd tot zestien uren in plaats van zestien dagen. De trafiek op de kanalen vermeerderde snel: 2600 miljoen tonkilometer in 1969 tegen 500 miljoen tonkilometer in 1929. De in uitvoering zijnde modernisatie van het Albertkanaal zal dit tempo nog aanwakkeren: de grootste schepen vervoerden in 1929 600 ton, thans waren konvooien tot 2600 ton, vóór 1980 zullen ze 9000 ton vervoeren.

Port Autonome de Liège
14, quai de Maestricht
4000 Liège
Stand nr. 41

Le Port Autonome de Liège dans l'Infrastructure Européenne

Liège est admirablement située, au centre de l'axe mosan et au centre des différentes régions de la Communauté Economique Européenne qui échangent entre elles quelques dizaines de millions de tonnes de marchandises; il s'agit du transport de combustibles, de minerais et d'aciers, entre la région du Nord (Nord français, Belgique, Pays-Bas, Aix-la-Chapelle, bassin rhéno-westphalien) et la région du sud (le Luxembourg belge, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine, les districts de la Moselle et de la Sarre). Environ les deux-tiers de ces marchandises suivent l'axe mosan.

Le Port de Liège, se trouve aussi à un carrefour de voies navigables de premier plan qui sont toutes accessibles aux bateaux de grand tonnage; en effet, la Meuse, le canal Albert et le canal Juliana se réunissent en fait à Liège, maintenant qu'est enfin levée l'hypothèque d'une trop petite écluse à Lanaye. Par ces voies d'eau, ainsi que par le Rhin et la Sambre, Liège est en relation directe avec Anvers, Gand, Bruxelles, Amsterdam, Rotterdam, le bassin de la Rhur et la Sarre, l'Alsace et même la Suisse, ainsi qu'avec Charleroi, le Borinage, les Ardennes françaises et Paris, de même, qu'avec Givet, Sedan et la Lorraine.

Quant à l'hinterland du Port, il comporte, en plus de la région industrielle liégeoise, le pays de Herve et la vallée de la Vesdre, la vallée de la Meuse, le Condroz et les Ardennes belges, la Hesbaye, une grande partie du Limbourg belge, le Grand-Duché de Luxembourg, ainsi que le bassin d'Aix-la-Chapelle et la partie de l'Allemagne de l'Ouest située en-deça du Rhin. Au fur et à mesure de la mise en place des institutions européennes, cet hinterland ne peut que se développer en direction de la Hollande et de l'Allemagne.

D'autre part, le Port de Liège remplit d'importantes fonctions tant sur le plan régional et national que sur le plan international.

Le long de la Meuse et du canal Albert, la longueur du secteur d'exploitation vient d'être à peu près doublée; ce secteur est situé au centre de la région industrielle liégeoise qui compte 65 communes d'une population globale d'environ 600.000 habitants; ce chiffre représente plus de la moitié de la population de la province de Liège et 6% de celle de la Belgique.

Les principaux secteurs d'activité de l'industrie liégeoise sont la sidérurgie, les métaux non ferreux, les fabrications métalliques et électriques, la chimie et le caoutchouc, les cimenteries. Les sources d'énergie (électricité et gaz) sont aussi abondantes. Citons encore le calcaire, le grès et le petit granit.

Sur le plan national et international, cette industrie, desservie par le Port, représente également une grande importance.

Les superficies importantes disponibles dans les différents ports servent de centre de stockage et de répartition des matières premières et des produits importés, ainsi que des sous-produits industriels à exporter par voie d'eau.

Il en est de même pour le stockage dans les magasins, des produits de consommation destinés au commerce et à l'industrie.

Les principales matières premières, les produits finis et les sous-produits de l'industrie, ainsi que les produits de consommation que l'on trouve dans le Port de Liège sont: matériaux de construction (surtout sables, graviers et ciments) — pierres des carrières — charbons et cokes — schistes houillers — minerais et pyrites — fontes, lingots et aciers — cuivre et zinc — tôles et profilés divers — laitiers, scories et poussières de hauts-fourneaux — bois du Nord — produits pétroliers — céréales — sels divers.

Liège possède ainsi un port à la fois à fonction industrielle et commerciale et à fonction distributrice.

Le trafic du complexe portuaire liégeois approchait en 1968 13 millions de tonnes, non compris le transit (8.150.000 tonnes). L'allongement du secteur d'exploitation résultant de la loi du 10 janvier 1969 portera le tonnage des produits chargés et déchargés aux environs de 15 millions de tonnes.

Directie Dienst der Havens en Handelsinrichtingen van Amsterdam
Het Havengebouw, 10e verdieping
De Ruyterkade 7
Amsterdam C
Nederland
Stand nr. 42

De haven van Amsterdam ontstond feitelijk al vóór de stad, doordat men in de bestaande scheepvaartweg, de Amstelrivier, een dam bouwde om het lage omliggende land tegen overstromingen te beschermen. Hierdoor werd het logisch het overladen van de goederen uit de binnenschepen — het water was in die tijd de enige transportweg voor vervoer van enige omvang — in zeeschepen, dat toch ergens moest plaatsvinden, bij de dam te doen. Deze onderbreking in de vervoersstroom deed vanzelf goederenstapel en daardoor handel ontstaan, en waar handel is, komt industrie. Heel spoedig ontstond aan de dam in de Amstel zodoende een bloeiende, veelzijdige samenleving uit wat oorspronkelijk een heel kleine vissersgemeenschap was.

Door de laagliggende veengrond en het brakke water aan de oevers van de Zuiderzee, was er in Amsterdam en wijde omgeving geen goed drinkwater. Men leste zijn dorst met licht bier. Dit werd ingevoerd, voornamelijk uit Noord-Duitsland. Toen Graaf Willem III van Holland in 1323 de Amsterdammers het invoermonopolie verleende voor dit bier, was de economische grondslag gelegd voor een nog geweldigere groei, die dan ook direct begon en nog steeds voortgaat.

Bij het bier kwam al spoedig haring, zout voor die haring, hout voor de scheepsbouw, graan en na de ontdekking van de zeeweg naar het verre Oosten tropische produkten. Amsterdam werd de stapelplaats van de wereld en het centrum van de scheepvaart. In de eerste helft van de 17de eeuw voeren vier van de vijf schepen op de wereld onder de Staatse vlag. Veruit het grootste deel daarvan had Amsterdam als thuishaven. Een dergelijke hoge vlucht van de scheepvaart en daarmee gepaard de handel en de industrie, bracht vele internationale contacten, gevolgd door contracten en betalingen, met zich mee. Ten einde de internationale betalingen geordend te doen verlopen richtte men de Amsterdamse Staatsbank op. Dit werd de bakermat van het moderne internationale geldverkeer door middel van wissels en giro. Door de wens risico's te spreiden ontstond tevens in Amsterdam het systeem

van maatschappijen met aandelen, waaruit de aandelen of effectenbeurs werd geboren. Men ging de risico's dekken, zodat het verzekeringswezen in Amsterdam een hoge vlucht nam.

Nog heden ten dage is Amsterdam niet alleen één van de wereldhavens, maar ook het grootste centrum van handel, industrie, bank- en verkeerswezen, knooppunt voor de telecommunicatie en postcentrum van Nederland, waardoor het ook het perscentrum werd. Het is daarom ook logisch dat in Amsterdam het Nederlands Wereld Handelscentrum (World Trade Centre) wordt gebouwd. Door de grote welvaart en de vele internationale relaties werd Amsterdam daarbij tevens het culturele centrum van Nederland. Logisch is voorts ook dat de nationale Nederlandse luchthaven Schiphol, bij Amsterdam ontstond en ligt.

Nog altijd neemt de haven met alle aanverwante bedrijven een van de voornaamste plaatsen in binnen de economie van de stad: ruim 20% van het brutostadsprodukt wordt in en om de haven verdiend; één vierde van de werkende stadsbevolking vindt daar zijn bestaan. Dit is ook de reden waarom het stadsbestuur voortdurend de grootste aandacht heeft voor de havenontwikkeling, en wel speciaal voor de haven-infrastructuur, dus de havens, kaden, sluisen, toegangs- en afvoerwegen zowel over het water als per spoor en over de weg. Het gereedkomen van de belangrijke nieuwe infrastructuurwerken heeft een grote invloed gehad op de bedrijvigheid in de haven :
1952 Amsterdam-Rijnkanaal gereed.

Tonnage goederen verwerkt via de Amsterdamse haven :

1952 6,2 miljoen ton

1954 7 miljoen ton

1956 9,7 miljoen ton

1958 11,3 miljoen ton

1967 Nieuwe havenmond bij IJmuiden gereed.

Tonnage goederen verwerkt in de Amsterdamse haven :

1967 14 miljoen ton

1968 18 miljoen ton

1969 20 miljoen ton

In 1974 komt de verbetering van het Amsterdam-Rijnkanaal gereed, waardoor dit geschikt wordt voor moderne duwvaart in beide richtingen. Hoewel de Amsterdamse haven thans bereikbaar is voor schepen van 85 à 90.000 ton dw, zodat alle thans in dienst zijnde droog massagoedschepen de haven volgeladen kunnen aandoen (voor ruwe olie is er een pijpleiding naar Europoort van ruim voldoende capaciteit) wordt dit voor de toekomst onvoldoende geacht, zodat thans, tesamen met het Rijk, de Provincie Noord-Holland en de Gemeente Velsen (IJmuiden) plannen worden gemaakt voor een voorhaven aan de nieuwe havenmond te IJmuiden, ruim genoeg om de grootste in gebruik komende droog massagoed-schepen te kunnen ontvangen en behandelen.

Zo is wereldhaven Amsterdam, na ruim 7 eeuwen, nog steeds springlevend en groeiend !

Port of London Authority
P.O. Box Nr. 242
Trinity Square
London E.C.3
Great Britain
Stand nr. 43

The Port of London.

London is the major port of the United Kingdom. A large proportion of the country's trade originates within a radius of 100 miles, where there is the greatest density of population. The Port is ideally situated for the prosperous, industrial area of north-west Europe.

The Port of London Authority, an independent public body, with commercial enterprise, controls 92 tidal miles of the River Thames. However, the main concern of the Authority is the provision, administration and development of efficient services for ships and their cargoes.

The modern Port has been planned to meet the most up-to-date requirements of the transport industry. The emphasis is moving down-river away from the busy, more congested metropolis as new berths and facilities are constructed.

At India and Millwall Docks whole areas have been re-developed with new roads, clear-span sheds and broad quays for the easy movement of mechanical equipment. A special terminal, covering 28 acres, is designed for the side loading of palletised unit loads. Wine in bulk is automatically discharged and stored at another purpose built berth. The Royal Docks, with 230 acres of water, has berths for 52 ocean going vessels. Specially designed electric quay cranes, mechanical equipment and floating plant handle the vast and varied general cargo. Tilbury is the site of the most important and largest post-war development at any British port, costing £ 30 million. Tilbury Docks is now the leading container and unitised cargo port in the country. Here, a vast new dock and thirteen, most modern berths have been built on reclaimed marshland.

Container services already link with Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Rostock, Gothenburg, Helsinki and Lisbon, as well as the United States of America and Canada. At present two berths are jointly handling nearly 2,000 containers each week. Four other berths handle unit loads of forest products and packaged timber. A freightliner terminal, built within the Docks for fast through transit and new approach roads ensure that Tilbury is accessible from all British industrial centres.

Bulk carriers up to 50,000 tons or more can berth at the new, £ 5 million, riverside grain terminal. On the adjacent land are silos with a capacity of 100,000 tons and new flour mills complete the complex.

The Port of London Authority is constantly researching and planning for future demands. It is anticipated that the move towards the estuary will continue. A smaller, more compact general cargo system will be necessary as the growth of oil and other bulk traffic continues and container and palletised cargoes increase. Within Tilbury Docks more container and packaged timber berths could be constructed. Outside, riverside berths with greater depth and more back-up land could be built for the longer container ships. Even further seaward the Port Authority is involved in studying the feasibility of a linked facility, including a deep-water port and airport, on reclaimed land at Foulness. So the Port of London is prepared now, and will continue to plan, for the future.

Deze tentoonstelling heeft geen wetenschappelijke bedoelingen. Zij wil alleen de aandacht vragen voor de talrijke en soms verrassende implicaties van de zee in ons bestaan.

Het boek is een spiegel van het leven, in deze tentoonstelling is het een spiegel van de zee. Kon uit die verzameling oude en nieuwe werken de eeuwige lokroep van de oceaan, de eeuwige poëzie van de verre kusten, luid genoeg tot ons spreken. Maar de zee is niet alleen evasie, zij is vooral bron van leven, biologisch zowel als economisch.

Aan de uitdaging van de zee antwoordt de mens met het schip. Het schip daagt op zijn beurt de mens uit. Mensen en goederen, ideeën, voedsel, grondstoffen, brandstoffen en wapens varen rond de wereld. De havens worden te klein, de mensen dreigen het eveneens te worden. Nu, meer dan ooit, moet de zee ons leren groter te zien, groter te zijn. Al deze boeken zijn het bezit van de Stadsbibliotheek en dus, Brugelingen, uw bezit.

Van wiegedruk tot pocket geven zij tevens een beeld van wat het boek was en wat het geworden is. Maar vooral van wat het gebleven is : de meest onmisbare vriend en gids in alle omstandigheden.

Overzicht van de tentoongestelde werken :

a. Zee, kust, haven.

Boeken over de zee, haar geografie, haar biologie, haar mythologie en folklore.

Boeken over vis, visvangst, vissers.

Boeken over de kust en meer in het bijzonder onze kust. Het strand, de duinen, de badplaatsen. Fauna en flora van de kust.

Kaarten van de kust. Monografieën over badplaatsen.

Enkele recente werken over de haven van Brugge-Zeebrugge.

b. Schip, scheepsbouw, scheepvaart.

Oude en nieuwe boeken over schepen. Van de ark van Noë tot het atoomschip, via zeil- en stoomboten.

Oude en nieuwe boeken over de scheepsbouw. Hout- en staalconstructie. Ook plezierboten en schaalmodellen.

Kaarten en andere hulpmiddelen bij de scheepvaart. Met enkele toppen van de cartografie in de Nederlanden. Handleidingen bij de scheepvaart, werken over zeereizen, zeewezen, handelsvloten en oorlogsvloten, zeerampen, zeeslagen.

Enkele werken over het zeerecht en de rol die Damme hierin speelde. Ook de zeilsport is vertegenwoordigd : Van loutere ontspanning over wedstrijdzeilen tot grote wereldtochten in een notedop.

c. Zee, schip en haven in de letterkunde.

Een keuze literaire werken die de zee als inspiratiebron hadden, zowel uit de wereldliteratuur als uit ons taalgebied.

d. Door bemiddeling van het British Council kunnen een vijftigtal Engelse werken tentoongesteld worden die allen «De haven» als onderwerp hebben.

De tentoonstelling is open van 18 april tot 1 mei, iedere dag van 10 tot 12 u. en van 14 tot 18 u.

De Raad van de Middengroepen, groeperend de N.C.M.V. afdelingen van de stad Brugge, presenteert

Zeeshopping

Dit shopping-centre werd gecreëerd in de bovenzalen van de Brugse stadshallen, Markt.

Het is toegankelijk van zaterdag 18 april tot en met maandag 27 april 1970 telkens van 14 tot 20 u. en op de zaterdagen 18 en 25 april van 10 tot 13 u. en van 14 tot 20 u.

In diverse shops, door de inrichters opgebouwd en gedecoreerd, wordt alles wat verband houdt met

- haven en zee,
- gezondheid en ontspanning,
- toerisme en vakantie,
- strandmode en gastronomie,

tentoongesteld door de deelnemende firma's.

Het kader waarin het geheel zich afspeelt is uiterst fijn verzorgd. De Raad van de Middengroepen heeft kunnen profiteren van de ervaring van de inrichters van Bouwen Wonen Nu, met wie samengewerkt werd voor de uitbouw van dit Zee-shopping.

Er is :

Een aangepaste versiering met zeekaarten, seinvlaggen, semaforen, scheeplantaarns, scheepsbellen, scheepsmeubelen;

Groen, licht, water en bloemen;

Matrozenhumor en matrozenmuziek;

Een cartoonale met spitse ironie en kolder;

Degustatie van zeevruchten, deskundig bereid door specialisten;

Een matrozenkroeg met de typische sfeer ervan;

Een afternoon-tearoom;

Een serie kookdemonstraties, waar enkele gehaaide keukenpieten onze lekkere Zeebrugse Zeevruchten leren bereiden;

Een discobar, waar hippe matrozenmuziek en top-hits kunnen worden beluisterd.

Een reeks voorname firma's verleende haar medewerking. Het zijn verdelers van zeevruchten, strandmodeartikelen, strandartikelen, strandmeubilair, yachten, boeken die verband houden met zee en haven, brocanterie, water- en strandporten, spelen, mode, en noem maar op.

De toegangsprijs bedraagt 5 fr., waarin 1 fr. bijdrage vervat ligt voor het «Brugs Fonds voor Ontwikkeling en Samenwerking». De inrichters hebben immers gemeend dat naar aanleiding van gebeurtenissen waar onze welvaart wordt gedemonstreerd ook even mag gedacht worden aan zij die het minder goed hebben.

Jacques FIEUWS,

voorzitter van de Raad van de Middengroepen.

Deelnemende firma's :

Aigle-Belgica
havenkroeg
8000 Brugge, Sint-Annarei 24
tel. 050/367.11

Alectra p.v.b.a.
medewerker kookdemonstraties Horeca
huishoudapparaten
8000 Brugge, Annunciatenstraat 96
tel. 050/368.58

Andries - firma
scheepmotoren
8000 Brugge, Krakeleweg 42
tel. 050/132.08

Artic n.v.
diepvriesprodukten
1660 Lot, Huysmansplaats 1
tel. 02/76.20.75

Avinox
zilverwerk
9220 Merelbeke, Leopold de Vosstraat 7
tel. 09/52.93.18

Baeyens L.
sea afternoon-tearoom
zeevruchten
8000 Brugge, Wollestraat 16
tel. 050/325.11

Boekhandel Memling
maritieme boeken
8000 Brugge, Wollestraat 16
tel. 050/367.19

Boetiek Arlequino
8000 Brugge, St.-Amandstraat 21
tel. 050/395.35

Breyne J. - studio
fotoreportage
8020 Oostkamp, Brugse steenweg 22
tel. 050/824.19

Buremat
de heer Franklin Vintioen
bureelmeubelen
8000 Brugge, Rustenburgstraat 49
Theaterplaats 31 (vanaf 1-6-70)
tel. 050/161.34

Brugs Fonds voor Ontwikkelingshulp
8000 Brugge, Stadhuis

Brugsch Handelsblad
8000 Brugge, Eekhoutstraat 4
tel. 050/306.61

Centraal Boekhuis
zeevaartboeken
2000 Antwerpen, Beeldhouwersstraat 12
tel. 03/38.92.37

Cornille-Blomme
hifi - radio - TV - disco-bar
8000 Brugge, Vlamingstraat 7
tel. 050/385.79

Declerck-Andries
zeeschelpen - handwerk
2200 Borgerhout, Gebr. Blommestraat 16
tel. 03/21.43.93

De Mey A.
foto - film - dia - verrekijkers
8000 Brugge, Sint-Amandstraat 34
tel. 050/359.29

Devriendt - huitière
zeevruchten - oesters
8370 Blankenberge

Eagle Service

Autocarbedrijf Traen n.v.
8000 Brugge, Slachthuisstraat 20
tel. 050/149.45

Ebes n.v.

8000 Brugge, Scheepsdalelaan 56
tel. 050/307.71

Etn. J.D. Priem p.v.b.a.

8000 Brugge, Steenstraat 56, tel. 050/328.23

Rubber Shop

8000 Brugge, Steenstraat 74, tel. 050/370.03

Gift-Shop

8000 Brugge, Steensraat 82, tel 050/383.27
8000 Brugge, Breydelstraat 6, tel. 050/321.22

Groothandel Priem

8000 Brugge, Moerstraat 21, tel. 050/311.93
alles voor jacht en visvangst

Exoquarium

vis- en aquariummateriaal
8000 Brugge, Gentpoortstraat 11
tel. 050/317.79

Galerijen de Jonckheere

8000 Brugge, Wollestraat 16
8370 Blankenberge, Visserstraat
8300 Knokke, Lippenslaan
8310 Sint-Kruis, Male Steenweg
tel. 050/399.93 (5 lijnen)

Gangway p.v.b.a.

scheepmeubelen
8000 Brugge, Noorweegse kaai 10
tel. 050/301.48

't Hamerken

brouwerij
8000 Brugge, Langestraat 45
tel. 050/339.99 - 321.86

Horeca

beroepsvereniging voor hotel - restaurant - café

Kriss - schoenhandel

de heer Lescouhier L.
8020 Oostkamp, Markt
tel. 050/821.23

Lesaffre
meetinstrumenten - topografische instrumenten
8500 Kortrijk, Voorstraat 20
tel. 056/231.51 - 151.18

Huis Machiels
strandmode
8000 Brugge, Steenstraat 86
tel. 050/333.25

Huis Meire
strandkleding
8000 Brugge, Geldmuntstraat 6
tel. 050/183.08

Mini-Car
8380 Zeebrugge, Duinpad 36
tel. 050/547.45

Huis Rombaux
piano's - orgels - fonoplaten - alle muziekinstrumenten
8000 Brugge, Mallebergplaats 13
tel. 050/325.75

Philips B.
tuinaanleg
8340 Sijsele, Gentse steenweg 16
tel. 050/375.25

Raad van de Middengroepen
secretariaat
8000 Brugge, 't Zand 20
tel. 050/330.45 - 335.45

Sami
de heer François J.P.
cartonale
8000 Brugge, Graaf de Mûelenaerelaan 28

Scoutsgroep St.-Leo
Kon. Scoutsharmonie
8000 Brugge

Shell
voorlichtingsstand
8000 Brugge, St.-Pieterskaai 70
tel. 050/150.16

Symo p.v.b.a.
firma Van Sieleghem
creatie zeedassen
8000 Brugge, Snagaertstraat 60
tel. 050/357.01

Thalassa-Sport p.v.b.a.
zeilboten - bootbeslag - watersportartikelen
8000 Brugge, Annunciatenstraat 99
tel. 050/304.21

Tuytens Fernand
strandfietsen
8320 Assebroek, Vossensteertstraat 2
tel. 050/377.69

Van Brabant W.
strandmode
8200 Sint-Andries, Abdijbekestraat
tel. 050/183.08

Van Den Abeele Aug.
visprodukten - voorlichtingsstand
8000 Brugge, Pathoekeweg 48
tel. 050/151.41

Verbeke en Zonen
strandmeubelen - zwembaden
8000 Brugge, Oostende steenweg 140
tel. 050/163.17

Westflandria s.v.
publiciteit - verzekeringen
8000 Brugge, Garenmarkt 3
tel. 050/330.56

Wyseure
wijnen
8000 Brugge, Mariastraat 4
tel. 050/183.08

Zeebrugse Vismijn
8320 Zeebrugge
tel. 050/541.20

Zeemacht
1000 Brussel, Daily Plein

Verenigde Handelsgebuurtekringen :

25 april : «Dag van de visserij».

Met geestdrift besloten de Verenigde Brugse Handelsgebuurtekringen hun medewerking te verlenen aan de feestelijkheden in het bestek van de «Brugse Havendagen 1970».

De Brugse handelaars zijn er grondig van overtuigd dat zij de sprankelende feeststemming die past bij de herdenking van het 75-jarig bestaan van de haven van Zeebrugge kunnen op de spits drijven door een reeks weloverwogen acties die op zijn minst zo geslaagd zullen zijn als die uit de «Britse Veertiendaagse»

Van 16 april tot 4 mei zullen de uitstalramen in alle handelsstraten van de deelnemende handelsgebuurtekringen versierd worden in functie van het onderwerp «Haven en Zee». De vindingrijkheid van de Brugse handelaars staat borg voor een oorspronkelijke, smaakvolle en zelfs kunstzinnige versiering met behulp van o.m. scheepsmodellen op schaal, navigatie-instrumenten, scheepsonderdelen, prenten, schelpen, foto's, enz.

Niet alleen het oog wil wat. Van 2 tot 6 u. 's namiddags zullen havenmuziek en zeemansliederen door de kleurrijke Brugse straten weerklinken.

Voeg daarbij nog het effect van de seinmasten met kleurige vlaggetjes die op vele, strategische plaatsen in de stad het beeld van scheepsmasten in de haven oproepen.

De «Verenigde Handelsgebuurtekringen» rekenen echter gretig op hun «Folkloristische optocht in het teken van de visvangst» die op 25 april, «Dag van de Visserij», een bestseller van de Brugse Havendagen moet worden.

**Deze Folklorestoet
over de Zee, de Visserij en de Haven,**

Ingericht door het Komitee der Zeehavendagen met de medewerking van de Brugse Handelsgebuurtekringen en de steun van het Stadsbestuur van Brugge.

Vertrekt te 15 uur aan de Kruispoort en verder Langestraat, Hoogstraat, Philipstockstraat, Markt, Steenstraat, Zuidzandstraat, 't Zand, Noordzandstraat, Geldmuntstraat, Eiermarkt, Kuipersstraat, Adr. Willaertstraat, Vlamingstraat, Markt, Wollestraat, Braambergstraat, Predikherenstraat en ontbinding aan rijkswachtkazerne.

In het kader van de grandioze feestelijkheden van de verjaring van Brugge-Zeehaven wordt door de inrichters een folklorestoet georganiseerd gewijd aan de zee, de visserij en de haven. Ruim 600 deelnemers brengen in kleur, beweging, dans en muziek hulde aan de zee en de vissers.

We volgen er de typische vissersgroepen als «Havenkwartier Blankenberge», «De Heitse Klakkertjes», «De Oud-IJslanvaarders» uit Oostduinkerke als onze sympathieke groep «Visserskinderen» uit Zeebrugge. Deze groepen worden afgewisseld met verschillende Reuzen van onze kust, met fanfares als «Vissersfanfare», «Zeefanfare» of koreografische groepen als «Roggenballet» of «Dans der Vissen» uit de Garnaalstoet van Oostduinkerke (zondag 21 juni 1970).

Ook buitenlandse groepen nemen aan deze kleurrijke optocht deel onder meer de originele vissersgroep, met oude dansen, als «Les Dames de Calais» uit Frankrijk en de Zeeuwse vissersgroep «Kasporgo» uit Goes (Nederland).

Zelfs «Paardenvissers» uit Oostduinkerke zullen de stoet opluisteren. Het wordt een levendige optocht van oud-vlaamse vissersfolklore in de typische kleur en sfeer van de zee.

Het is ongetwijfeld voor de eerste maal dat zulk een typische stoet in de Brugse straten zal defileren, zingen of dansen.

In het kader van de Zeehavendagen van Brugge kan Damme niet over het hoofd worden gezien.

Geen stad is er meer verbonden aan de Brugse Zeehaven dan het pretentieloze, romantische DAMME, kiem van de Brugse Zeehaven. Van vrijdag 1 mei tot en met dinsdag 5 mei 1970 zal in het Parochiaal Centrum «SINT-JACOB», Jan Boninstraat 20, een leerrijke tentoonstelling doorgaan over DAMME. U zult er de wereldfaam van Damme bewonderen uit de nevel van haar groots verleden.

Het Damme van het Zwin, het middeleeuwse Damme van de Lieve waar de zilte zeewind zich vermengde met de bitterzoete geur van walsende wijn in de tinnen kroezen van kooplui en soldeniers.

Open van 1 tot 3 mei voor publiek van 15 tot 20 u.

Open van 4 tot en met 5 mei voor scholen en groepen op aanvraag.

**Met de wagen naar de Zee
voor de Zeehavendagen
in de Zeehaven-auto-zoektocht**

ingericht door C.M.B.V. en
N.C.M.V. Brugge-Oost
op zondag 26 april 1970

Inschrijving :

tegen 19 april op adres :
ZEEHAVEN-ZOEKTOCHT
Molenmeers 33
tel. 368.16

Melden :

benevens naam en adres der deelnemers-inschrijvers
ook of U één of meer plaatsen kunt ter beschikking stellen om anderen
te laten meerijden.

Wie over geen wagen beschikt, kan ook inschrijven.

Door deelnemer-inschrijver verstaan wij, die de deelname betaalt wat
recht geeft op verschillende bons.

Het is toegelaten personen te laten meerijden die de deelnemingsprijs
niet betalen, maar deze hebben dan ook geen recht op enig voordeel
van de zoektocht.

Deelnameprijs :

150 fr. per deelnemer-inschrijver.

In deze prijs is bevat :

- verzekering;
- recht op één der mooie prijzen;
- ZEE-SNOEPJE onder de baan;
- consummatie bij aankomst.

Verzamelaarsplaats en uitreiking der nummers :

Venkelstraat - BRUGGE (inrijden aan de kant Jeruzalemstraat)
van 14 tot 14.30 u.

Prijzen :

DE EERSTE PRIJS wordt geschonken door ZEESHOPPING.

Ook het GEMEENTEBESTUUR van BRUGGE schonk meerdere prijzen
en vele HANDELAARS en HANDELSVERENIGINGEN bieden U waardevolle
prijzen aan.

Zon Zee Zeehaven Zoektocht doe mee

Beroepsvereniging van Hotel-, Restaurant- en Caféhouders

Om de goedkopere, maar toch zeer smakelijke, zeevis meer ingang te doen vinden, richtte onze Vereniging op 4 maart 1970 een kookwedstrijd in voor de creatie van nieuwe zeevisbereidingen.

Niet minder dan twaalf keukenchefs werkten hieraan mede met groot succes.

Wij willen de Brugse Bevolking daarvan laten genieten door het organiseren van kookdemonstraties gedurende de Brugse Havendagen.

Elke vrouwenbeweging of andere sociale organisatie kan op ons beroep doen en wij zorgen dat één van de Koks op de plaats en het uur door u aangeduid een demonstratie komt geven.

Daarom neemt u contact op met onze voorzitter, Ch. Vanhove, Hotel Lybeer, korte Vulderstraat 31 of met het sekretariaat, de heer A. Goetghebuer, Hotel The Bridge, Oost Gistelhof 2.

HORECA-Brugge komt weer met een nieuw initiatief voor de dag dat nooit eerder in Brugge plaats vond.

Dank zij de medewerking van enkele firma's richten wij een minuutrestaurant in waar de bezoekers aan 3 fr. per minuut kunnen eten en drinken van alles wat daar zal te verkrijgen zijn

In de Hallen, kant Wollestraat, komt onze SMULKROEG — «HET ZEEMEERMINNEKE», prachtig ingericht en versierd in het teken van de Zee.

Gij zult er kunnen genieten van een lekker glas bier of wijn en fijne zeeproducten proeven in de gezellige atmosfeer van een havenkroeg.

Het zeemeerminneke is open op :

zaterdag 18 april;

zondag 19 april;

vrijdag 23 april;

zaterdag 24 april;

zondag 25 april;

telkens van 18 tot 23 uur.

Wij verwachten er allen die van gezelligheid houden.

De Industriekaart - Folder.

Ter gelegenheid van de Zeehavendagen 1970 werd door het comité der Zeehavendagen Brugge-Zeebrugge een industriekaart - folder uitgegeven.

Deze uitgave bestaat uit twee totaal verschillende delen : A/ de industriekaart; B/ de folder.

De Industriekaart.

Eén der bedoelingen van de initiatiefnemers met deze kaart van het Brugs Maritiem Regio, was op basis van het voorontwerp van het gewestplan van Brugge-Oostkust de komende industriële revolutie van dit regio visueel naar voor te brengen door de huidige inplanting van de nijverheden te plaatsen naast de ontworpen nieuwe industrie-terreinen.

Deze kaart is de verwerking in één geheel van drie gegevens nl. :

- de huidige industriële inplanting;
- het voorontwerp van het gewestplan Brugge-Oostkust met de bouwzones, landbouwzones, groene zones, industriezones, infrastructuur, enz...;
- het zesjarenplan met de inplanting van de zeesluis van 125.000 ton en haar toegankelijkheid.

De Folder.

De folder is een kleurrijke weergave van het Maritieme en toeristische Brugge.

Het Maritieme Brugge : de nadruk wordt sterk gelegd op de Zeehaven van Brugge-Zeebrugge. Zeebrugge met zijn diverse activiteiten en uitbreidingsmogelijkheden. Ook de visserij en het kusttoerisme krijgen hun deel.

Het toeristische Brugge : met zijn historische gebouwen en zijn oude stadskern die als één geheel een fantastische toeristische attractiepool vormen.

Zowel door de kaart als in verso de folder, willen de initiatiefnemers naar voor doen komen, dat naast de industriële expansie van dit regio het toeristisch aspekt er niets zal bij verliezen mits er een goede vooropgezette planning bestaat. Deze kaart zowel als de folder is zeer geschikt om uitgehangen te worden. Ze is te verkrijgen op het sekretariaat van de jonge handelskamer Zonneke Meers 1, 8000 Brugge. Tel. 050/32862. Prijs 25 fr.

J.B.

**Brugse Foto Amateurs
organiseert
Nationale fotowedstrijd
Brugge - Zeebrugge 1970
met 56.500 BF prijzen**

Onder de hoge bescherming van :
de gouverneur der provincie West-Vlaanderen, Ridder P. van Outryve
d'Ydewalle;
de burgemeester van de stad Brugge, de Heer P. Vandamme;
de Raad van beheer der Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen;
de Internationale Federatie van Kunstfotografen (F.I.A.P.);
de Belgische Federatie van Fotokringen (B.F.F.K.);

Jury :

De Burgemeester van de stad Brugge, de Heer P. Vandamme
De Heer Willems, ondervoorzitter van de Raad van Beheer van de M.B.Z.
— Ere-Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken
Mevrouw Baeckeroot (E. Fiap), ondervoorzitster van de B.F.F.K.
De Heer Couwenbergh René (E. Fiap), voorzitter Aesthetica
De Heer Schippers Martin, voorzitter Brugse Foto Amateurs

Tentoonstelling :
Stadshallen, Markt, Brugge
van 31 oktober tot 15 november 1970

Kalender :

Uiterste inzenddatum : **15 september 1970**

Jurykaarten : **11 oktober 1970**

Tentoonstelling : **31 oktober 1970**

Terugzending foto's : **1 december 1970**

Reglement :

Art. 1. De wedstrijd staat open voor alle amateurfotografen.

Art. 2. De deelname in de kosten bedraagt 25 BF per deelnemer.

Art. 3. Het thema van de wedstrijd is BRUGGE-ZEEBRUGGE : monumenten, toerisme, folklore, handel en nijverheid, haven en strand, elke vorm van bedrijvigheid te Brugge en Zeebrugge.

Art. 4. De wedstrijd omvat 4 categorieën :

1e cat. : zwart-witopnamen door de jeugd tot 18 jaar. Max. 4 foto's per deelnemer. Formaat 18 x 24 tot 30 x 40 cm, geplakt op licht karton.

2e cat. : zwart-wit- en kleuropnamen door amateursfotografen boven de 18 jaar. Max. 4 foto's per deelnemer. Formaat 30 x 40 tot 40 x 50 cm. Geplakt op licht karton.

3e cat. : maximum 4 diapositieven 24 x 36 of 6 x 6 cm., gemonteerd tussen glas.

4e cat. : diaporama's. Diapositieven 24 x 36 of 6 x 6 gemonteerd tussen glas. Bijgevoegde opnameband, geregistreerd op 9,5 of 19 cm per sec. op één kanaal. Het tweede kanaal blijft vrij of bevat synchronisatie-impulsen. Tijdsduur niet meer dan 10 min. Max. aantal dia's : 100. Een geschreven bijvoegsel met alle nodige aanwijzingen voor de projectie is noodzakelijk.

Art. 5. Elke deelnemer boven de 18 jaar kan tegelijk deelnemen in de categorieën twee, drie en vier.

De deelnemers onder de 18 jaar kunnen deelnemen in cat. één en cat. 3.

Art. 6. Volgende prijzen zullen toegekend worden aan de winnaars van elke categorie :

1e cat. : resp. 5.000 BF, 2.500 BF, 1.250 BF, 1.000 BF.

2e cat. : resp. 10.000 BF, 5.000 BF, 2.500 BF, 1.000 BF.

3e cat. : resp. 5.000 BF, 2.500 BF, 1.250 BF, 1.000 BF.

4e cat. : resp. 10.000 BF, 5.000 BF, 2.500 BF, 1.000 BF.

De jury behoudt zich het recht voor, eventueel een prijs niet toe te kennen, indien zij van oordeel is dat het betreffende werk niet aan de gestelde eisen voldoet.

Art. 7. De uiterste inzenddatum is vastgesteld op 15 september 1970.

De inzendingen moeten vergezeld zijn van het inschrijvingsformulier en geadresseerd worden aan :

Mr. MARTIN SCHIPPERS

VOORZITTER BFA

Guido Gezellelaan 10 - 8000 Brugge.

Art. 8. De jury is samengesteld uit :

1. De Heer P. Vandamme, burgemeester van de stad Brugge.
2. De Heer Willems, ondervoorzitter van de Raad van Beheer van de MBZ.
3. Mevr. Baeckeroot (E. Fiap), ondervoorzitter van de BFFK.
4. De Heer R. Couwenbergh (E. Fiap), Aesthetica.
5. De Heer M. Schippers, voorzitter BFA.

Art. 9. Alle foto's moeten op de rugzijde naam, voornaam en adres vermelden, alsmede de titel van het werk, en de categorie waartoe het behoort.

Art. 10. Alle diapositieven moeten een nummer dragen van vijf cijfers, waarvan het laatste het nummer is waaronder dit dia vermeld staat op het inschrijvingsformulier. B.v. 6593/1, 6593/2, enz.

Dit kengetal moet overeenkomen met het nummer op het inschrijvingsformulier.

Het kengetal moet zich op het dia in de rechterbovenhoek bevinden, kant projectielamp (projecteur type Leitz).

Art. 11. De MBZ behoudt zich het recht voor, alle foto's of dia's of dia's die haar voor *publicitaire en informatorische* doeleinden mochten interesseren, aan de kopen tegen de som van 500 BF per foto of dia, en dit zonder er rekening mee te houden of het werk al dan niet werd bekroond.

Bij publicatie zal de naam van de auteur steeds vermeld worden.

Verder kunnen door de auteurs geen rechten meer geëist worden voor de gepubliceerde werken.

Art. 12. Een groots opgezette tentoonstelling van de weerhouden werken en projectie van de diareeksen zal plaats vinden in de Stadshallen te Brugge, van 31 oktober tot 15 november 1970.

De uitreiking der prijzen zal gebeuren tijdens de plechtige vooropening op vrijdag 30 oktober 1970. Alle winnaars zullen hierop worden uitgenodigd.

Art. 13. Een rijk geïllustreerde luxecatalogus zal uitgegeven worden te dezer gelegenheid. Alle tentoongestelde auteurs ontvangen deze catalogus gratis.

Art. 14. Alle weerhouden werken voor de tentoonstelling ontvangen het bijzonder vignet «accepted».

Art. 15. Het inrichtend comité van de wedstrijd zal de uiterste zorg besteden aan de ingestuurde werken, maar is niet verantwoordelijk voor *verlies of beschadiging*, hetzij bij verzending, hetzij tijdens de tentoonstelling.

Art. 16. De uitspraak van de jury is onaanvechtbaar. Over alle gevallen niet voorzien in het reglement beslist het inrichtend comité.

Het deelnemingsrecht : 25 fr. per auteur en per kategorie, te betalen op P.C.R. 6061 van de Kredietbank Brugge voor rekening Nr. 2271/13/282 van de «Brugse Fotoamateurs», Mr. A. De Groote, Brugge.

Verantwoordelijke uitgever :
Stad Brugge

Teken en omslag :
L. Mestdagh bkg

Lay-out :
J. Van den Bossche

Druk :
E. Vercruysse en Zoon
Printed in Belgium