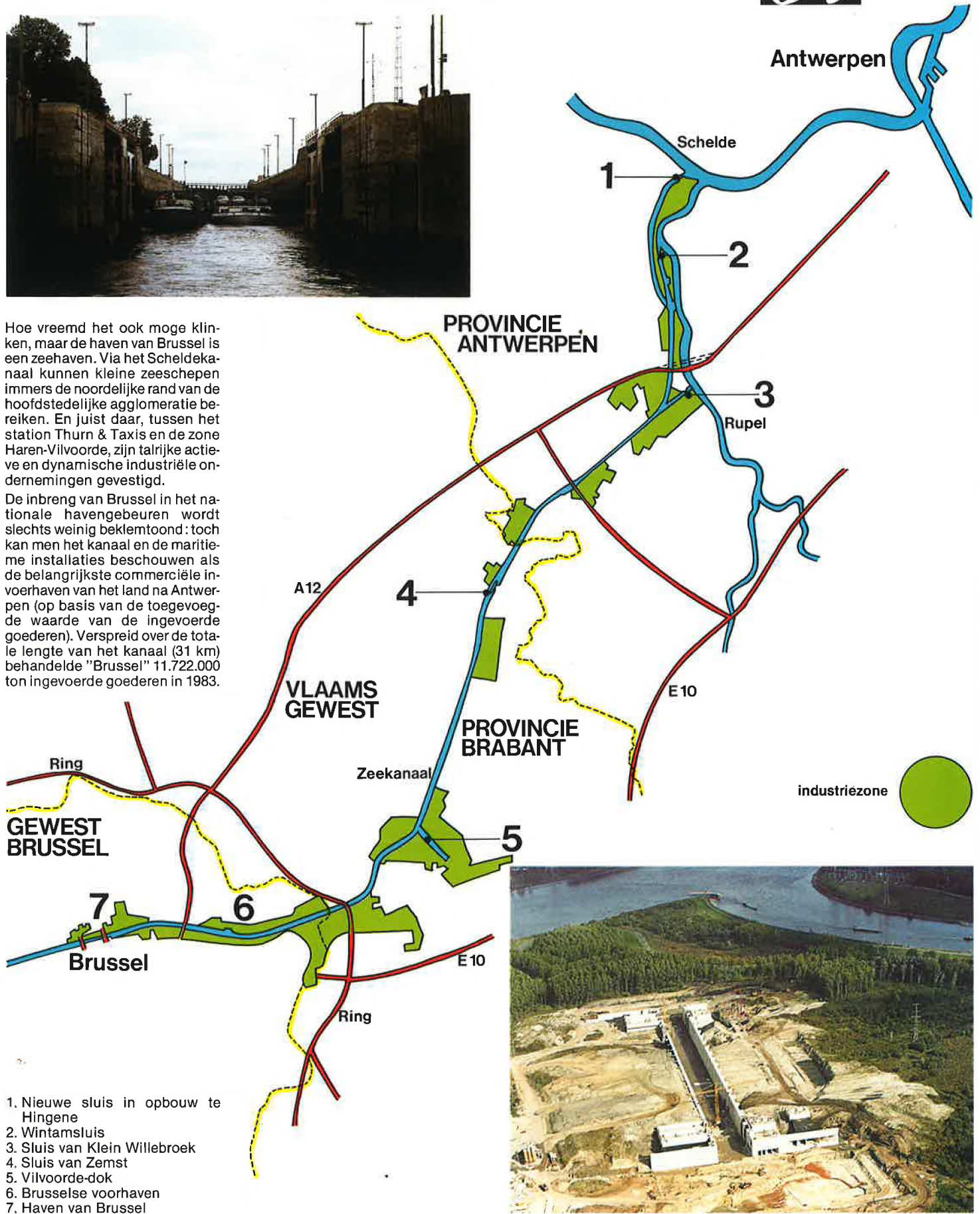


DE BRUSSELSE HAVEN EN HAAR ZORGEN



Hoe vreemd het ook moge klinken, maar de haven van Brussel is een zeehaven. Via het Scheldekanaal kunnen kleine zeeschepen immers de noordelijke rand van de hoofdstedelijke agglomeratie bereiken. En juist daar, tussen het station Thurn & Taxis en de zone Haren-Vilvoorde, zijn talrijke actieve en dynamische industriële ondernemingen gevestigd.

De inbreng van Brussel in het nationale havengebieden wordt slechts weinig beklemtoond: toch kan men het kanaal en de maritieme installaties beschouwen als de belangrijkste commerciële invoerhaven van het land na Antwerpen (op basis van de toegevoegde waarde van de ingevoerde goederen). Verspreid over de totale lengte van het kanaal (31 km) behandelde "Brussel" 11.722.000 ton ingevoerde goederen in 1983.



1. Nieuwe sluis in opbouw te Hingene
2. Wintamsluis
3. Sluis van Klein Willebroek
4. Sluis van Zemst
5. Vilvoorde-dok
6. Brusselse voorhaven
7. Haven van Brussel

Het kanaal strekt zich uit over het Brusselse en het Vlaamse gebied. De haven en de voorhaven behandelen met minder dan 20% van de lengte van het kanaal, meer dan 60% van het totale verkeer.

Bij het verkeer via de waterweg moet ook het weg- en het spoorverkeer gevoegd worden dat gebruik maakt van de hoofdstedelijke stapelplaatsen: meer dan 2,7 miljoen ton in 1983.

Het spoorvervoer steeg vorig jaar met 64%, het wegvervoer moest het stellen met 4% minder. Verklaart de vooruitgang van de ene de regressie van de andere? Zeker niet: er is een verschil tussen de 176.000 ton winst van het spoor en de 95.000 ton verlies van de weg. De expansie van het rail/route-verkeer op de terminal Thurn & Taxis weegt natuurlijk door in het resultaat, maar dat is niet de enige reden. Wij gaan er niet verder op in, de cijfers zijn daar en het spoorwegaandeel - al zij het bescheiden - blijft stijgen.

Een blik op de statistieken leert ons dat Brussel vooral ingevoerde goederen behandelt: meer dan 70% van het verkeer! Voor de massagoederen is het hinterland beperkt tot de provincie Brabant, maar voor de "general cargo" komt het gehele land in aanmerking en zelfs bepaalde streken in de buurlanden. Zo hebben de on-

dernemingen ter plaatse een specialisatie verworven als stockbeheerders. Nog een vaststelling: de ingevoerde goederen zijn grotendeels afkomstig uit EEG-landen.

Sinds enkele jaren zijn er moderniseringswerken aan de gang. Dat om de vaartijd tussen Antwerpen en Brussel terug te schroeven. Een nieuwe sluis wordt gebouwd te Hingene; deze van Wintam

moet verdwijnen; voortdurend worden er bagger- en verbredingswerken uitgevoerd over de totale lengte van het kanaal. Bij de beëindiging van de werken zal het kanaal onmiddellijk aansluiten op de Schelde en dus niet meer vertrekken vanop de Rupel.

De maatschappij die de haven- en kanaalinstallaties beheert en de twee "gebruikersverenigingen" -

de Brusselse en de Vlaamse - hebben begin deze zomer een SOS uitgezonden. Zij vragen aan het Ministerie van Openbare Werken een aantal bijkomende kredieten voor een snelle voltooiing der werken. Volgens de planning moeten ze klaar zijn in 1986. Maar bij gebrek aan kredieten kan het 1988 worden.

Men mag niet meer talmen. De activiteiten van de ondernemingen aan de oevers van het kanaal mogen niet gehypotekeerd worden. De sluis van Wintam is verder aan het aftakelen. Een defect aan de sluis kan de sluiting voor onbepaalde periode van het kanaal tot gevolg hebben.

Uit een studie blijkt dat één maand sluiting van het kanaal een verlies van 130 à 140 miljoen zou betekenen voor de ondernemingen. Daarenboven zouden 2.200 personen technisch werkloos worden, dus 1 werknemer op 4.

Deze situatie kan het kanaal een slecht imago bezorgen, waardoor verkeer kan afvloeien naar andere havens en wat de binnenvaart schade kan berokkenen.

De vraag naar een krediet van 3,4 miljard is dus een noodzaak. De werken moeten klaar zijn voor eind 1986; dit wil zeggen dat de schepen de Schelde verlaten te Hingene en het kanaal opvaren zonder de sluis van Wintam te passeren.



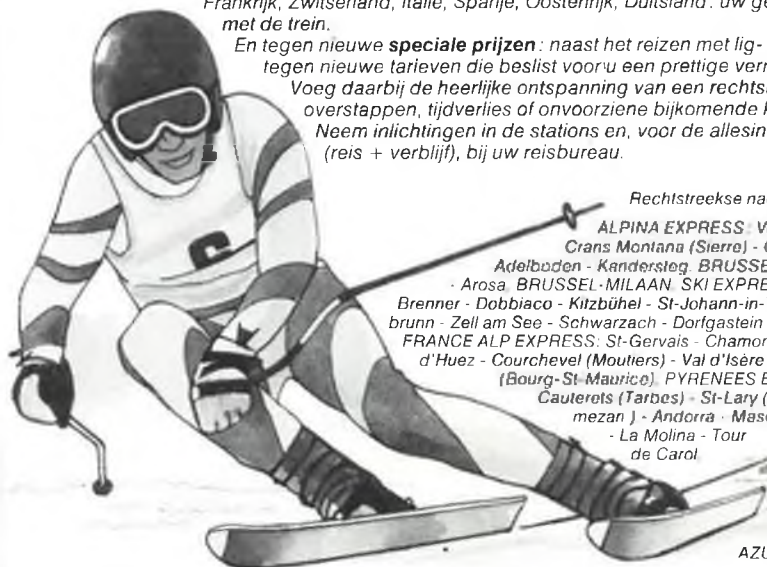
Per trein: de sneeuw skiklaar ... tegen nieuwe speciale prijzen!

Frankrijk, Zwitserland, Italië, Spanje, Oostenrijk, Duitsland: uw geliefkoosde wintersportoordelen binnen uw bereik... met de trein.

En tegen nieuwe **speciale prijzen**: naast het reizen met lig- en bedplaatsen, zijn er nu ook zitplaatsen tegen nieuwe tarieven die beslist voor u een prettige verrassing zullen zijn.

Voeg daarbij de heerlijke ontspanning van een rechtstreekse en veilige reis, zonder overstappen, tijdverlies of onvoorziene bijkomende kosten!

Neem inlichtingen in de stations en, voor de allesinbegrepen formules van Railtour en FTS (reis + verblijf), bij uw reisbureau.



Rechtstreekse nachttreinen

ALPINA EXPRESS: Verbier (Martigny) - Leysin (Waadt) - Crans Montana (Sierra) - Grächen (Wallis). BRUSSEL-BRIG: Adelboden - Kandersteg. BRUSSEL-CHUR: Davos (Landquart) - Arosa. BRUSSEL-MILAAN: SKI EXPRESS: Innsbruck - Steinach - Brenner - Dobbiaco - Kitzbühel - St-Johann-in-Tirol - Kulstein - Fieberbrunn - Zell am See - Schwarzach - Dornbach - Badgastein - Mallnitz. FRANCE ALP EXPRESS: St-Gervais - Chamonix - Grenoble - Alpe d'Huez - Courchevel (Moutiers) - Val d'Isère - Les Arcs (Bourg-St-Maurice). PYRENEES EXPRESS: Cauterets (Tarbes) - St-Lary (Lanmezan) - Andorra - Masella - La Molina - Tour de Carol.



AZUREN KUST - AUTOSLAAPTREINEN