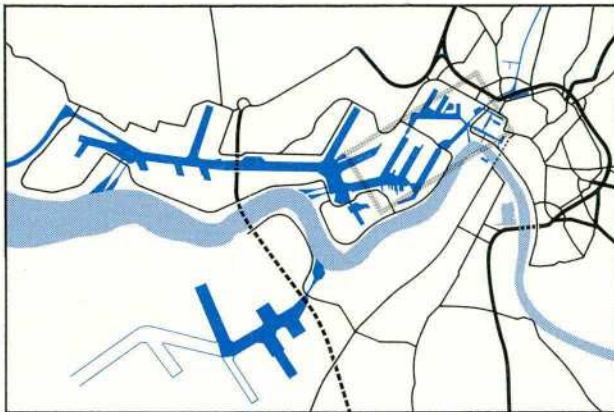


De evolutie in de haven staat nooit stil

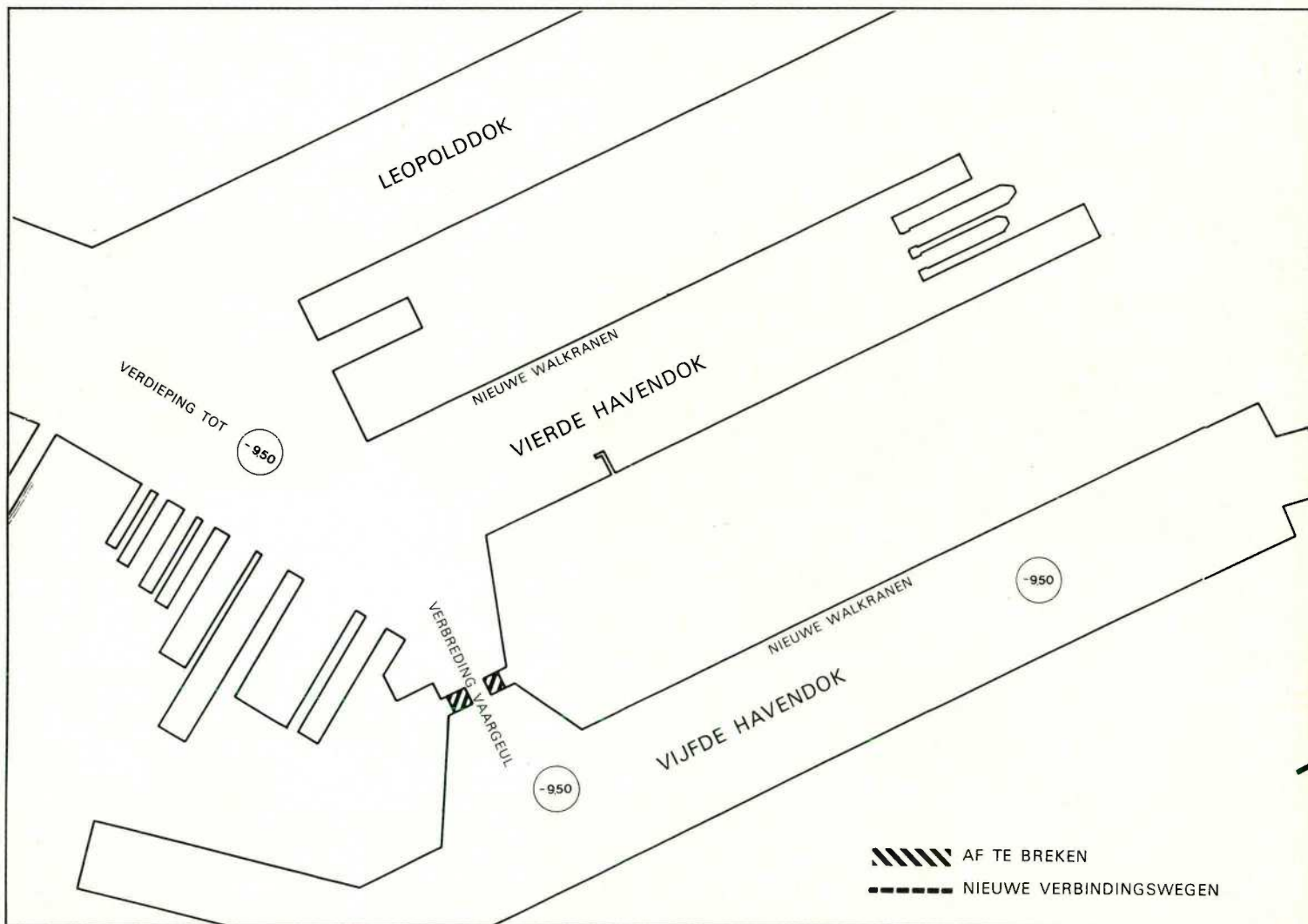
Waterbouwkundig Laboratorium
Borgerhout

BIBLIOTHEEK

Antwerpen revalorizeert oudere dokken



Een haven is nooit af. Ze dient met name voortdurend in te spelen op de evolutie in de scheepvaart en in de goederenoverslag, die op haar beurt eveneens nooit stilstaat. Ook in de haven van Antwerpen, op de rechteroever, is het einde van de evolutie nog niet in zicht, hoewel men geografisch – qua uitbreiding – de limiet wél heeft bereikt. Het havengebied reikt immers in het noorden tot aan de Nederlandse grens.



GENERAL TANK STORAGE (G.T.S.) N.V.

2030 Antwerp

Phone : 541.12.80

Telex : 31.643

Kaai 275

Telegr.: HAVENTANK 2030 Antwerp



STORAGE PLANT FOR ALL LIQUID PRODUCTS OF THE MINERAL,
VEGETABLE, ANIMAL AND CHEMICAL SECTOR

Coated and Stainless Steel tanks for special products.

Berths for seagoing tankers. Railway and highway connections.
Communications to all inland waterways of the Continent.

Service is the foundation of our business

3564



KERSTEN, HUNIK... ALMOST UNIQUE

AT YOUR
DISPOSAL FOR:

1. Regular liner services to/from:
IRELAND, MIDDLE EAST, INDIA, PAKISTAN, ITALY, LIBYA,
AUSTRALIA.
2. Full loads and groupage services to from:
AUSTRIA, IRELAND, PORTUGAL, U.K., SCANDINAVIA, SPAIN,
U.S.A., CANADA, AUSTRALIA.
3. Container leasing.
4. Gen. Forwarding, Customs clearance.



Kersten, Hunik & Co

HOUTDOK-KAAI 40 • 2030 ANTWERP
PHONE 03/233.14.66(24L.)
TELEX 31431 KHANTW-B

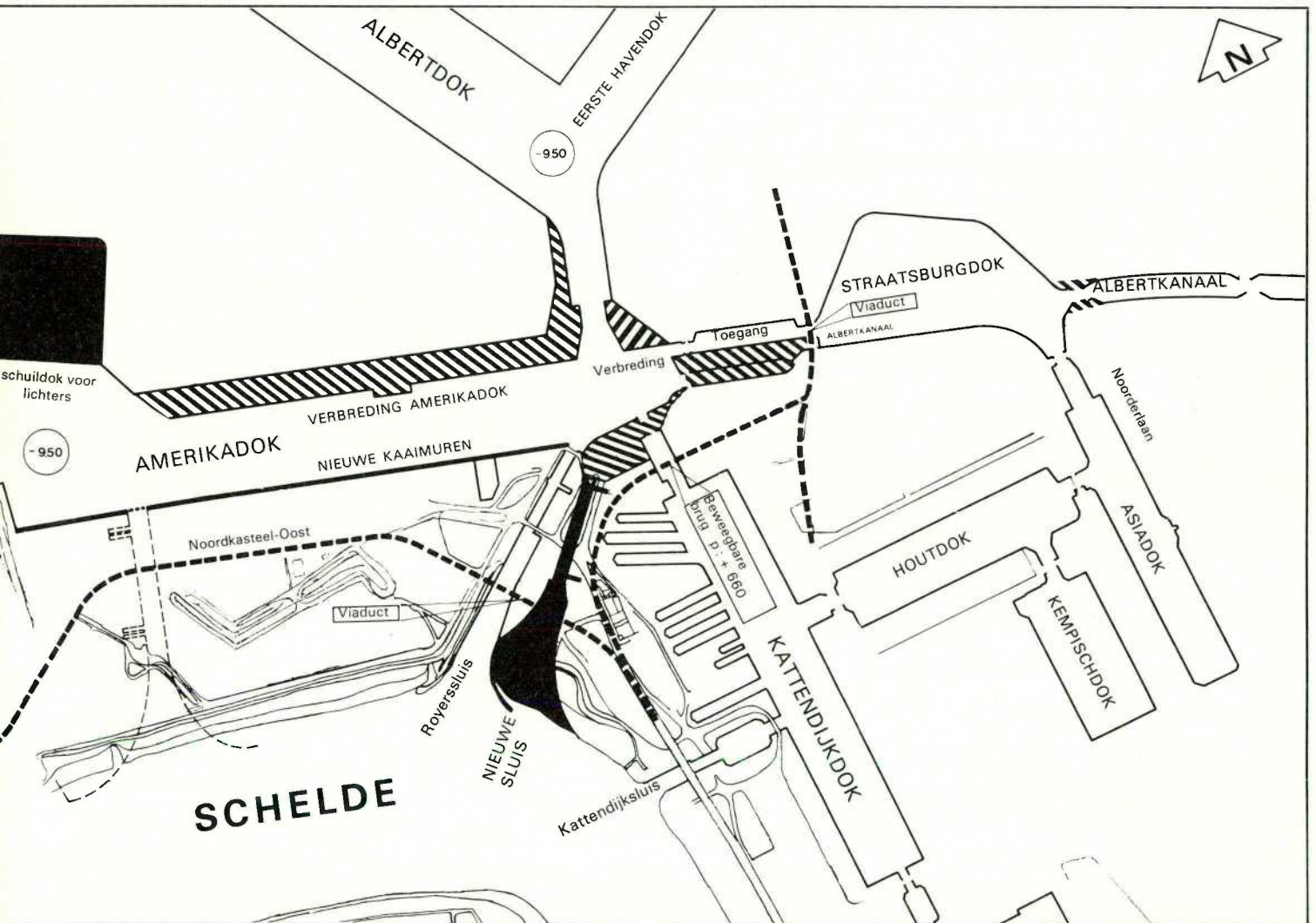
3442



De opening van het Delwaiedok in 1982 was meteen de laatste grote uitbreiding die de Antwerpse haven op de rechteroever heeft gekend. De «havenplanners» voorzien echter nu reeds dat tegen 1987-'88 dit Delwaiedok «volzet» zal moeten afficheren, daar tegen die tijd de maximale overslagcapaciteit van het dok zal zijn bereikt. Tevens zal tegen dat tijdstip de technologie in het goederentransport en de -overslag alweer gewijzigd zijn.

Naargelang de categorie superschepen van 46, 48 tot 50 voet frequenter de haven van Antwerpen zullen aandoen, zal men ook meer aangepaste ligplaatsen moeten creëren en daarvoor komen de oevers van het Kanaaldok, die nog met aanlegkaden kunnen worden voor-

Panoramazicht van het havengedeelte dat voor renovatie in aanmerking komt. Links onder op de foto de toegang naar het Straatsburgdok, verder naar boven het Amerikadok, de Royerssluis, het Noordkasteelgebied en het Vijfde Havendok. In het midden de verbindingsgeul naar het Albertdok (dat zich rechts op de foto bevindt).



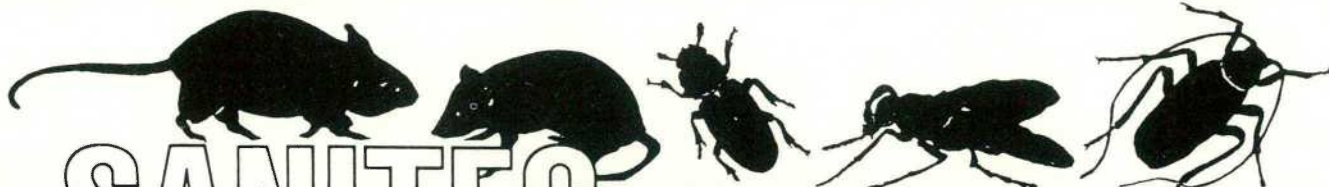
CITIBANK

De internationale zakenwereld
elektronisch binnen uw bereik.

Frankrijklei 31-33
2000 Antwerpen

Tel.: (03) 231 59 10
Telex: 31830

3583



SANITEC

Naamloze Vennootschap

Fumigation and Health Protection Services

Vlieg Kruip Knaag Problemen...

● **Doelgerichte werkmethodek.**

Voor elke specifieke probleemsituatie heeft **Sanitec** de juiste aangepaste oplossing.

Met behulp van lokazen, emulsies, wettable powders, stuifpoeders, oil sprays, gassen en rookmiddelen wordt een ideaal resultaat bereikt.

● **Veiligheid.**

De spuitbus is een oplossing, maar amateuristisch, ongezond en niet blijvend.

Sanitec is door het Ministerie van Volksgezondheid erkend om gespecialiseerde ongediertebestrijding op een veilige manier uit te voeren.

● **Permanente bescherming.**

Sanitec's specialistenteam garandeert een blijvend resultaat door oppervlaktebehandeling met efficiënte, nawerkende preparaten.

● **Ook in uw bedrijf **Sanitec** voor :**

- schadepreventie
- veiligheid
- bescherming
- gezondheid
- hygiëne

door gespecialiseerde ongedierteverdelging.

Sanitec Naamloze Vennootschap – Fumigation and Health Protection Services
Polderdijkweg-Hansadok 407 – B-2030 Antwerpen – Tel. 03/541.61.24 – Telex 31.603

3549

zien, in aanmerking. Voor doordenkers in de haven van Antwerpen houdt het daar nog niet mee op. Zij houden immers nog altijd de bouw van container- en ro/ro-terminals op de Schelde zelf, juist ten zuiden van de Berendrechtssluis, achter de hand.

Daarnaast verwacht men echter ook een aangroei van de klasse der «40-voeters», die nog meer containers, ro/ro en unit-loads in de havens zullen afzetten en die diepere dokken, een modernere infrastructuur en grotere terreindiepten zullen vereisen.

Herstructurering

Om de te verwachten invasie te kunnen opvangen heeft men op de rechteroever, wegens terreinbeperking, geen andere keuze dan bestaande en gedeeltelijk voorbijgestreefde haveninfrastructuur om te bouwen.

Herstructurering en modernisering dus van oudere havengedeelten. Daarvoor viel de keuze op het Amerikadok en het Albertdok met zijn insteekdokken: het 1ste, 2de en 3de Havendok, waarvan de algemene lay-out, mits enkele ingrepen, aan te passen is aan de te verwachten noden die zich vanaf 1986 en volgende jaren zullen doen gevoelen.

Op de Technische Dienst van het Havenbedrijf worden momenteel de plannen gemaakt waarna onverwijld met de uitvoering moet worden gestart wil men tegen 1988-'90 klaar zijn om de voorziene evolutie in de scheepvaart te kunnen opvangen.

Van een herstructurering van oudere havengedeelten wordt tevens een verhoging van de produktiviteit verwacht.

Maar zelfs optimistische doordenkers verhalen niet dat de financiële middelen daartoe ook in de eerstvolgende jaren schaars zullen zijn. Bij de vernieuwingsplannen werd echter de financiële beperking ingecalculiseerd zodat bestaande en nog bruikbare installaties zoveel mogelijk gerevaloriseerd zullen worden. Weliswaar zullen de Antwerpse politieke verantwoordelijken daarbij ijveren voor een meer realistische benadering in de verdeling van de nationale havenkredieten. Tot hertoe beschikt de haven van Antwerpen, waarvan de investeringswaarde op 140 miljard F. wordt geraamd, voor verbetering van haar infrastructuur, over circa 1 miljard per jaar. Dit vertegenwoordigt dus minder dan 1 %, wat beslist ontoereikend is om de bestaande installaties up-to-date te houden en overigens geenszins in verhouding staat tot het productie-potentieel van de haven.

Planning op middellange termijn

Het havengedeelte dat voor renovatie in aanmerking komt dateert van vóór

1914 en werd dus ontworpen op een ogenblik dat de huidige scheepvaart-evolutie nog complete science-fiction was.

Voor de modernisering ervan werd een planning op middellange termijn (1984-1991) opgesteld. Het gehele project werd opgedeeld in drie fasen, die in het totaal een half miljard investering zullen vergen. De werken behelzen ook het supprimeren van het kleine insteekdokje (nummer 48) dat thans voor scheepsherstellingen en kleine overslag wordt gebruikt. De verdieping van de kaaimuren aan de zuidkant van het Amerikadok staat echter prioritair en de eerste fase van de werken werd inmiddels reeds aanbesteed nadat de subsidiëring à 100 % door het Ministerie van Openbare Werken definitief was toegekend. De kostprijs bedraagt 125 miljoen F.

Ook het 5de Havendok, dat de vaarroute is naar het Hansadok en het Kruisschanscomplex en waar de grootste diepgang thans 38 voet bedraagt, zal worden uitgebaggerd tot op een diepgang van 40 voet. Men hoopt de verdieping van 5de Havendok en Amerikadok in 1985 samen te kunnen aanbesteden.

Deze renovatie moet toelaten schepen van 40 voet af te meren in het Amerikadok, waar aan de zuidkant het graanoverslagbedrijf Samga is gevestigd, dat daarna ook zijn eigen uitbreidingsplannen zal kunnen realiseren.

Verbindingsgeul

Na 1990 is ook de verbreding van het Amerikadok aan de noorderkant voorzien.

Vooraf, d.w.z. tegen 1988, hoopt men de verbindingsgeul van het Amerikadok naar het Albertdok, ter hoogte van de nummers 100-101, te kunnen verbreden. Duwkonvoeien die uit het Albertkanaal komen, zullen er dan gemakkelijker de bocht kunnen nemen en ook de grotere zeeschepen, komende uit het 5de Havendok en eveneens met het Albertdok als bestemming, zullen er meer ruimte krijgen.

Op die plaats zal er tevens gebaggerd worden om de bereikbaarheid van de hoger gelegen insteekdokken te verbeteren.

Ook daar worden diepwaterkaden voorzien opdat de daar bestaande terminals eveneens grotere schepen zouden kunnen opvangen.

In het Eerste Havendok wordt een roll-on/roll-off-terminal gepland en om hiervoor de nodige terreindiepte te kunnen creëren zou het bestaande schuuldok voor lichters worden gedempt. Ook een aantal afdaken zouden geheel of gedeeltelijk moeten worden afgebroken.

Het Tweede en Derde Havendok zou men met nieuwe kranen uitrusten die een minimum-capaciteit zouden hebben van 10 ton. Nog beter zou zijn hier



Ook voor dit havengedeelte, waar heelwat trafiek wordt behandeld, bestaan renovatieplannen. Vooraan het Eerste Havendok, waar een ro/ro-terminal wordt gepland, vervolgens het schuuldok voor lichters (dat zou gedempt worden), het Tweede en Derde Havendok.



ELECTRO-BOBINAGE VAN LOOCK



Vordensteinstraat 61-67
B-2120 SCHOTEN

Tel. (03) 658.44.62
Telex 71.480 VLOOCK B

HERWIKKELEN VAN ELECTRO MOTOREN
GELIJKSTROOM IS ONZE SPECIALITEIT
ULTRA-MODERN UITGERUST WERKHUIS
HOOG GESPECIALISEERD PERSONEEL
VERKOOP VAN MOTOREN EN REDUCTOREN

MONTAGE CENTRUM VAN LEROY-SOMER MOTOR-REDUCTOREN

Wij stellen de motor-reductor voor U samen die U zoekt, en dat in slechts enkele uren.

3576

DECKERS & WIRTZ



Agents for:

- AFEA LINE - Far East (incl. Bay of Bengal) / East and West Africa (incl. Indian Ocean)
- AFEA STAR LINE - Nigeria - Ivory Coast
- ANGLO EASTERN LINES - India - Pakistan - Sri Lanka
- ARROW LINE - East Coast of South America
- CONSOLIDATED CONTAINER SERVICE - World-wide consolidation
- CONTRACT MARINE CARRIERS - East Coast of USA
- HERMES LINES - Red Sea
- I.B.T. BREAKBULK TRANSPORT - Iran
- JEBSEN LINE - New Zealand
- MEDFREIGHT SHIPPING SERVICES - Turkey - Iran - Iraq
- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY - East Africa
- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY - East Africa
- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY - Indian Ocean
- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY - South Africa
- MIDDLE EAST FREIGHTERS LINE - Lebanon - Cyprus - Greece
- NORWEGIAN SPECIALIZED AUTO CARRIERS - NOSAC - Red Sea - Arabian Gulf - Far East (incl. Japan and China)
- OCEAN AFRICA LINE - Algeria - Libya - Tunisia
- PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CORPORATION - Arabian Gulf
- PAKISTAN NATIONAL SHIPPING CORPORATION - Arabian Gulf
- SAMATOUR SHIPPING LINE - Egypt
- SEATRUCK A/S NORWAY - Multipurpose short-sea service for chartering or part-cargo operations
- TECOMAR S.A. - Mexico
- Full container services

3599

DECKERS & WIRTZ
p.v.b.a.
Forwarding
Chartering
Deckers & Wirtz Building
Napoleonskaai 3-7
B-2000 ANTWERPEN
Tel.: 03/234.03.60 (50 l.)
Tlx: 71241 - 72920 -
73238 - 73239 -
31241 - 71946

SAUTER TRANSPORT n.v.

NAPELSSTRAAT 36 - B-2000 ANTWERPEN
TELEPHONE : 03/234.30.60 (5 l.)
TELEX : 35.108

INTERNATIONALE EXPEDITIE
TRANSPORT ENGINEERING
HEAVY HAULING
RIGGING AND CRANES

OFFICES IN :

BREMEN, FRANKFURT, BEDFORD (U.K.),
TOLEDO (OHIO)

3586



RAILTRANS

Het juiste spoor... voor de verkoper, de expediteur en de koper.

*dank zij interessante vervoersvoorwaarden voor goederenverkeer per spoor
dank zij positieve samenwerking met alle transportmiddelen*

RAILTRANS N.V. Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen - Tel. : 03/542.03.10 - Telex : 31.338

2771

kranen van 27 ton te voorzien zodat men er ook 20-voet-containers zou kunnen behandelen.

Terwijl in het Amerikadok thans gemiddeld 1,9 miljoen ton goederen per jaar worden overgeslagen, worden in het Albertdok en zijn insteekdokken 7 à 8 miljoen ton vracht behandeld. Dank zij renovering hoopt men deze rendementen gevoelig te kunnen verbeteren.

De Stad Antwerpen en de Dienst van het Albertkanaal zullen de handen in elkaar slaan om de toegang tot het Straatsburgdok te verbeteren. Het afgedankte Droogdok 7, dat stadseigendom is, wel men immers laten opgaan in de huidige parallelle toegangseul tot het Straatsburgdok.

Door het oude droogdok te integreren in de toegangseul zou deze van 45 m op meer dan 100 m breedte kunnen gebracht worden.

De bestaande Albertbrug en de Droogdokbrug aan de ene zijde en de Straatsburgbrug aan de andere zijde, worden vervangen door één viaduct. Deze werken zijn echter te financieren door de Dienst der Scheepvaart, die het Albertkanaal onder zijn bevoegdheid heeft.

Op de tekentafels staan nog meer renovaties in dit oudere dokkencomplex die het aanschijn van de haven grondig zullen wijzigen.

Zo zouden de Siberiabruggen (kaai 63) vervallen terwijl het Suezdok, dat het Kattendijkdok met het Amerikadok verbindt, zou worden ingekort. Daarbij zit de idee voor om op die plaats een verruimde zwaikom te creëren. De Siberiabruggen zouden vervangen worden door een nieuwe beweegbare brug die iets meer zuidelijk wordt voorzien. De bestaande brandweerkazerne, waarin ook de Technische Dienst van het Havenbedrijf is ondergebracht, blijft bestaan. De verhuus van het sleepbootstation (kaai 62) naar het Kanaaldok, ter hoogte van de Lillo-brug, was reeds eerder gepland.

Vervanging Royerssluis

De alleszins meest spectaculaire renovatie in het havengebied wordt de vervanging van de Royerssluis, die nauw samenhangt met, of waarvoor de plannen sterk werden beïnvloed, door het wegvallen van het Boerinnesluis-project, dat ruim 15 jaar geleden als een zuivere binnenvaartsluis werd ontworpen ter hoogte van Oosterweel. Bij een Collegiaal Besluit van begin '84 werd dit oorspronkelijke project geschrapt. Meteen kreeg de Technische Dienst van het Havenbedrijf echter de opdracht een andere binnenvaartsluis te ontwerpen en tevens de gelegenheid te baat te nemen om de Royerssluis, die van 1908 dateert, te vervangen.



Door de vervanging van de Royerssluis zal het uitzicht van dit gebied drastisch gewijzigd worden.

De juiste locatie van het nieuwe kunstwerk staat nog niet vast maar op een aantal werktekeningen wordt ze voorzien juist ten zuiden van en parallel met de huidige Royerssluis.

Ook over de soort van sluis is men het nog niet eens. Wordt het een zogenaamde «twin-lock», een dubbele sluis naar het voorbeeld van het overigens grote voldoende schenkende Kruis-schanscomplex? Het nieuwe «Royerscomplex» – de nieuwe naam staat helemaal nog niet vast – zou dan twee sassen naast elkaar van elk 25 m breedte omvatten. Een viaduct zou het gehele complex overspannen.

Eén sluis voor kleine zeevaart, die echter ook door de binnenvaart zou gebruikt worden, behoort eveneens tot de mogelijkheden. In dat geval zou het kunstwerk 250 m lang zijn en 50 m breed en voorzien worden van twee beweegbare bruggen.

En wat de locatie betreft zou men de nieuwe sluis ook kunnen bouwen op de plaats van de huidige Royerssluis, wat de ideale ligging is ten opzichte van de stroomrichting op de rivier.

Volgens de Antwerpse planologen moet de beslissing in de loop van 1985 worden genomen wil men in 1987 de openbare aanbesteding kunnen uitschrijven. Op dat ogenblik zal immers de thans in aanbouw zijnde Berendrechtssluis in werking zijn, die dan de verminderde sluiscapaciteit, door het tijdelijk uitvallen van de Royerssluis, zou kunnen opvangen. De kostprijs-raming bedraagt 5,5 miljard F.

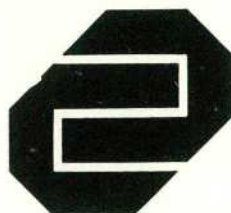
Ook het al of niet voortbestaan van de Kattendijkssluis – bouwjaar 1860 – hangt hiervan af. In het geval dat voor een zuivere binnenvaartsluis wordt geopteerd, zouden de dagen van het momenteel oudste nog werkende kunstwerk van de haven geteld zijn.

Revalorisering van het Noordkasteelgebied

Dank zij het schrappen van het Boerinnesluis-project wordt ook de revalorisering van het Noordkasteelgebied als groene zone mogelijk. Mede door de nakende uitvoering van het Sigmaplans, dat de aanpassing van de Scheldedijken op Delta-hoogte behelst, zal de aanblik van dit gebied en tevens de verkeerssituatie te land grondig veranderen. Het Sigmaplans houdt in dat ook op die plaats de Scheldedijk van 7,33 m tot 8,35 m moet verhoogd worden, terwijl hij tevens een bredere basis moet krijgen. Dit heeft voor gevolg dat de Oosterweelsteenweg, tussen de Royerssluis en de Scheldelaan, zal wegvallen om volledig te worden opgeslorpt door de nieuwe dijk, die zelfs nog een stuk van de huidige roeikom in beslag zal nemen.

Het landverkeer moet daarom omgeleid worden langs een nieuw tracé, waarvoor de bestaande weg «Noordkasteel-Oost», die achter het Noordkasteelgebied loopt, zal uitgebouwd worden. Deze weg zal verbreed, aangepast en met een fietspad uitgerust worden. Voorzien wordt ook de bestaande slijk-kom van het Noordkasteel op te spuiten

Grisar & Velge n.v.



Scheepsagenten

Scheepsmakelaars

2000 ANTWERPEN, Keizerstraat 13
tel. 03/ 223.04.11 - tlx. 35.261 - 72.269

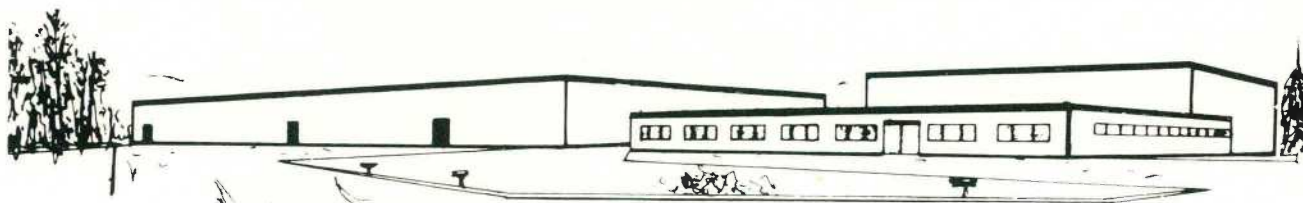
BRUGGE-ZEEBRUGGE, Krommestr. 10
tel. 050/ 33.24.44 - tlx. 19.239

Telegramadres: grisarmar

3254

Coenen N.V. INDUSTRIELE GEBOUWEN

STAAL - BETON - HOUT



Fabrieken - kantoren - toonzalen - garages - magazijnen
koelruimten - hangars - enz.

volledig afgewerkt - lage prijzen - korte leveringstermijn

35 jaar ervaring - honderden referenties

3355

tel. 014/58.55.41 (8 lijnen)
telex : 33391

Industriepark
Vossendaal 11 - 2440 Geel
Autostrade E 39 (uitrit 23)

zodat er ruimte vrijkomt om speelpleinen en een ligweide aan te leggen.

Met die realisatie zou eveneens in 1985 worden begonnen. De werken vallen volledig ten laste van het Sigma-plan (Ministerie van Openbare Werken).

Financiering

De financiering van de eigenlijke vernieuwbouw in de haven zou geschieden via een meerjarenplan dat door het Bestuur der Waterwegen (Openbare Werken) zou gespreid worden over de jaren 1985-1990.

Voor 1985 zou alvast 1.120 miljoen F. aan Antwerpen worden toegekend, bedrag dat voor volgende infrastructuurwerken zou worden aangewend: het uitdiepen van Amerikadok - 5de Havendok, de vervanging van de Kruis-schansbrug en de bestelling van twee vlotkranen, die echter maar voor 60 t.h. subsidieerbaar zijn. De Nationale Havencommissie moet zich evenwel nog over die spreiding uitspreken.

In de daaropvolgende jaren, waarvoor uiteraard nog geen globaal te besteden bedrag werd vastgesteld, zou de 2de fase van de nieuwe kaaimuur in het Amerikadok (zuidkant) worden uitgevoerd.

In 1987 wil men de geul Amerikadok-Albertdok verbreden, de 3de fase van

de nieuwe kaaimuur in het Amerikadok afwerken en een eerste schijf besteden aan een nieuwe Royerssluis.

En wat met de nog oudere dokken zoals het Houtdok, het Kempisch Dok, het Kattendijkdok en het Asiadok? Er werd definitief uitgemaakt dat deze havenbekkens niet meer voor renovatie in aanmerking komen omdat de kosten hiervoor schrikbarend hoog zouden oplopen.

Voor het geheel van dit havengedeelte bedraagt de globale goederenomslag nog slechts circa 150.000 ton per jaar. De grootste activiteit valt nog waar te nemen in het Asiadok, dat gebruikt wordt voor kolenoverslag en -opslag in afgedankte lichters.

Er werd weliswaar een kleine heropleving vastgesteld in het Kattendijkdok, waar recent nog werd gebaggerd nadat er zich aan de oostkant opnieuw een regelmatige zeevaartlijn had gevestigd. Voor het overige is dit oudste dokkencomplex nog bruikbaar voor schippers die ter plaatse vracht afwachten of die hun schip voor een langere periode of zelfs definitief uit de vaart hebben genomen.

Schuldok voor lichters

Voor de actieve binnenvaarder, die dikwijls maar voor één nacht een veilige en rustige ligplaats wil, zijn deze dokken

minder interessant omdat die ligplaatsen te ver verwijderd zijn van de eigenlijke goederenterminals, waar deze schepen moeten laden of lossen.

Dit brengt ons meteen op de noodzaak van een nieuw schuldok voor lichters, dat ten noorden van het Amerikadok, naast de oprit van de Noordkasteelbrug werd voorzien. Dit schuldok zou gesubsidieerd worden door Openbare Werken en de aanvraag daartoe werd reeds lang geleden ingediend.

Recent heeft de Inspectie van Financiën van het Rijk het ontwerp met subsidieaanvraag als onontvankelijk terugge-stuurd. De Stad Antwerpen zal echter een nieuwe aanvraag indienen vergezeld van een sociaal-economische studie waarin de rol, de belangrijkheid en de noden van de binnenvaart in een haven als Antwerpen zullen worden geïllustreerd.

Verwacht wordt dat ook de binnenvaartorganisaties bij de hogere overheid het nodige begrip zullen doen ontstaan opdat het schuldok-ontwerp toch gunstig zou worden geadviseerd.

Staat de evolutie in een haven dan nooit stil, zo komt er ook nooit een einde aan de technische maar ook administratieve moeilijkheden en financiële beperkingen waarmee de havenplanologen hebben af te rekenen.

JUSTIN GLEISSNER

northern shipping service n.v.

SINT-KATELIJNEVEST 54 B-2000 ANTWERP PHONE : 03/233.99.85 (20 L) TELEX : 32.315 (4 L)



REGULAR LINES AGENCY
SHIPBROKERS - CHARTERING

FORWARDING AGENTS
CUSTOMS CLEARANCE



COASTAL - RHINE &
INLAND CHARTERING



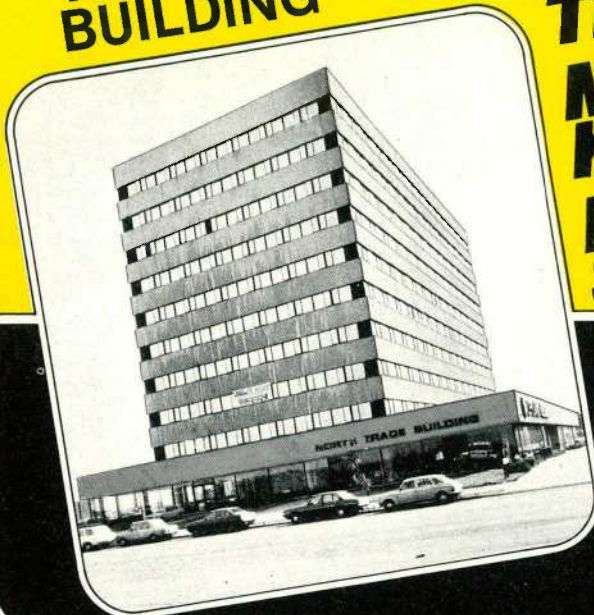
ROAD AND
RAIL TRANSPORT



STEVEDORING - BULKHANDLING - BAGGING - STORAGE
300.000 T. FERTILIZERS WAREHOUSE CAPACITY

2747

NORTH TRADE BUILDING



Niet alleen prestigieus
maar ook budgetair verantwoord

TE HUUR MODERNE KANTOREN RUIME SHOW-ROOMS



Super modern kantoorgebouw
Met de internationale auto-
snelwegen E3 en E10 naast de deur.
Geniet van een up-to-date uitrusting.
Budgetair verantwoord door zeer
lage onderhoudskosten.
Eenheden te huur vanaf 150 m² tot 1000 m².
Ruime showroom, eigen parking.

NORTH TRADE BUILDING
bij de stad en aan de haven.

immobiliën
Hugo Ceusters SA NV

Inlichtingen:
APPELMANSSTRAAT 21
2018 ANTWERPEN
TEL. 03/231.88.75

3590

de ASLK biedt

de transportwereld een complete bankservice



INTERNATIONALE VERRICHTINGEN:
documentair krediet en -incasso, korte termijnbeleggingen
in vreemde valuta, buitenlandse betalingen enz...

KREDIETEN: kaskrediet, disconto- of borgstellingskrediet
beroeps- en industrieel krediet ...

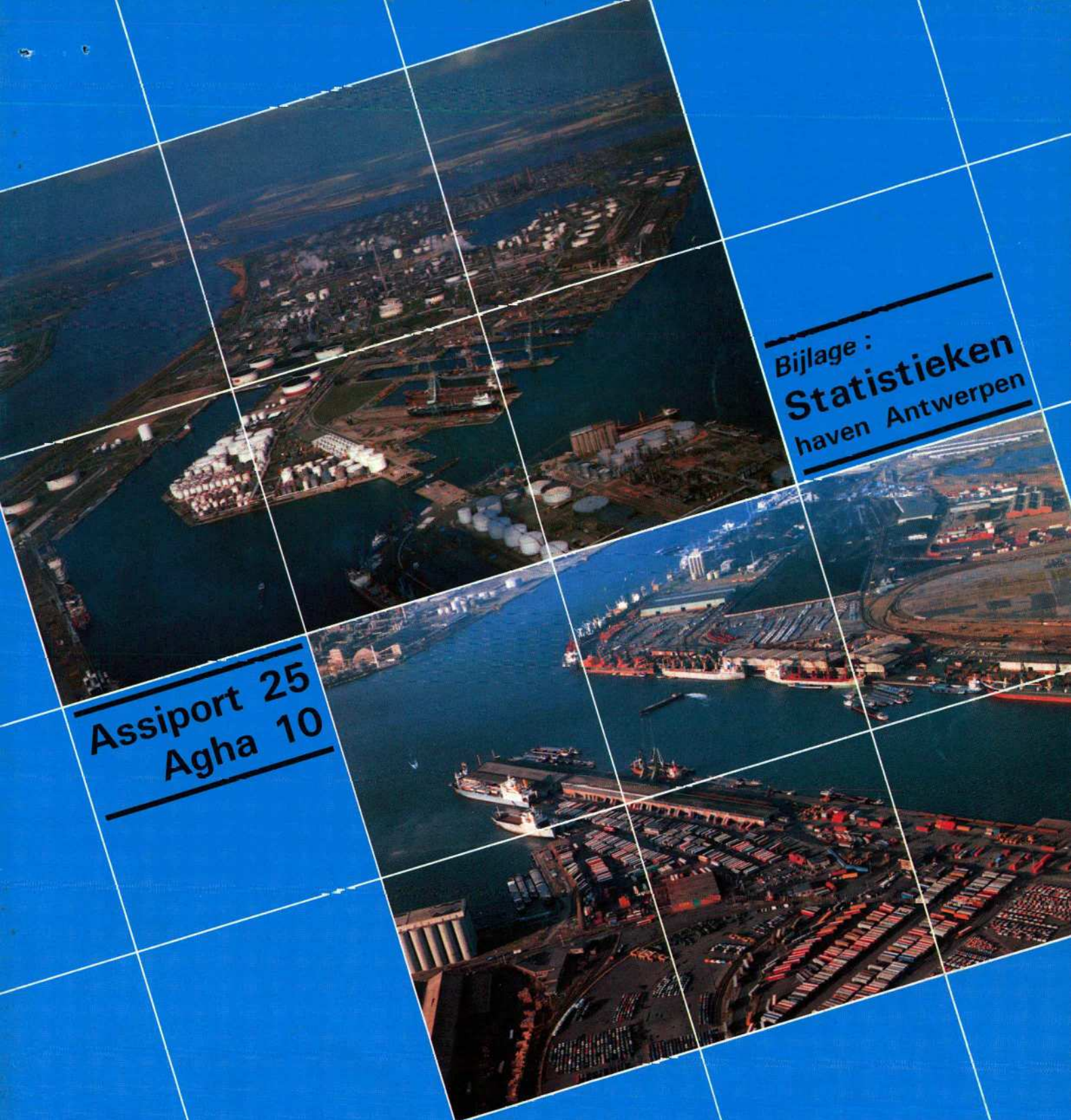
EN OOK: girale loonbetalingen domiciliëring van facturen
tankkaart (= bancontactkaart voor bedrijfsvoertuigen
uitsluitend om te tanken) ...

Voor alle inlichtingen: Regionale Zetel Antwerpen
Keizerstraat 9 - 2000 Antwerpen - 03/234.65.11

ASLK

ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTEKAS

3239



Bijlage :
Statistieken
haven Antwerpen

Assiport 25
Agha 10

HINTERLAND

ANTWERPEN

124 N



noord natie

noord natie s.v.
havenbedrijf noord natie n.v.

stadswaag 7-8
2000 antwerp
belgium
tel.: 03/232.99.40
telex: 31677

container and heavy unit terminal - tank installations - cold stores - fruit terminal -
general cargo and ro-ro terminal - sugar terminal and bagging installation -
stevedoring - forwarding - warehousing.