

STATION
ZEEBRUGGE
NODIGT U UIT

1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

B

B

STATION
ZEEBRUGGE
NODIGT U UIT

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht op 23 juli 1926 en wordt dus in 1976 vijftig jaar oud. Bij die gelegenheid worden verschillende feestelijkheden ingericht, waarbij ook Zeebrugge intensief is betrokken.

Teneinde de cliënteel een blik achter de schermen te gunnen en een deel van de activiteiten te tonen waarvan het publiek zich gewoonlijk geen rekenschap geeft, worden deze « opendeurdagen » georganiseerd.

STEEKKAART VAN HET STATION ZEEBRUGGE.

- Personeelskader :
 - aantal beambten 50
 - aantal werklieden 85

- Aantal meters spoor :
 - hoofdsporen 15,5 km
 - bijsporen 56,2 km

- Aantal wissels : 193

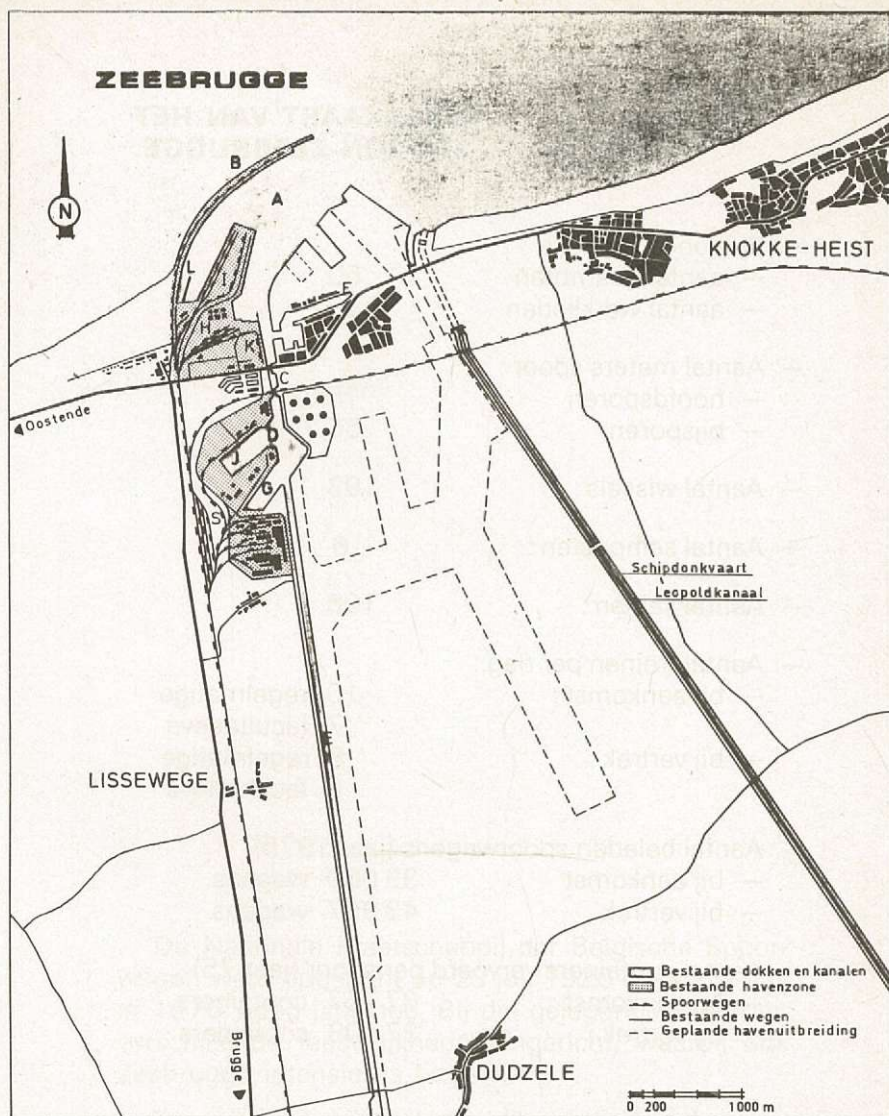
- Aantal seinposten : 6

- Aantal seinen : 106

- Aantal treinen per dag :
 - bij aankomst : 10 regelmatige
7 facultatieve
 - bij vertrek : 8 regelmatige
8 facultatieve

- Aantal beladen spoorwagens (jaar 1975)
 - bij aankomst 39 060 wagens
 - bij vertrek 43 987 wagens

- Aantal containers vervoerd per spoor (jaar 75)
 - bij aankomst : 37 757 containers
 - bij vertrek : 37 408 containers



A. Voorhaven - B. Havendam - C. Bestaande zeesluis - D. Achterhaven - E. Boudewijnkanaal - F. Vissershaven
 G. Oud-Ferrydok - H. Treinferry-terminal - I. Westerschiereiland - J. Prins Philipsdok - K. Shortsea-terminal
 L. Roll-on/Roll-off - S. Vormingsstation

Ontstaan van «ZEEBRUGGE».

In 1895 besliste het Belgisch Parlement, onder impuls van Koning Leopold II, een nieuwe zeehaven aan de kust te bouwen, in de onmiddellijke nabijheid van Brugge.

De werken werden in 1907 voltooid en op dat ogenblik omvatte de haven van Zeebrugge volgende installaties :

1. Een voorhaven (A) met een havendam (B), boogvormig in volle zee gebouwd, met een totale lengte van 2 343 m waarvan 1 571 m kaaimuur. Bij laag water bezitten die kaaien een diepgang variërend van drie drempels, resp. 10,5 m, 9,5 m en 8 m.

De hefuitrusting op de havendam bestond uit :

- 6 kranen met een hefvermogen van 8 ton met een reiklengte van 24,5 m;
- 2 kranen met een reiklengte van 32 m voor 8 ton last en 16 m voor 16 ton;
- 2 kranen van 3 ton op 26,25 m;
- 1 kraan van 3 ton op 20,50 m.

2. Achteraan de voorhaven gaf een zeesluis (C) (210 m lang, 19,70 m breed en 9 m diep) toegang tot de achterhaven (D) die met de binnenhaven te Brugge verbonden was door het Boudewijnkanaal, rechtlijnig, 10 km lang, en 8,40 m diep (E).
3. Een vissershaven (F) rechtstreeks toegankelijk vanuit zee.
4. Het «oud-Ferrydok» (G) van de achterhaven, waar de los- en laadverrichtingen van de ferry-boatwagens met herkomst of bestemming Engeland geschieden.

Eerste uitbreiding van de haveninstallaties.

De installaties te Zeebrugge bleven zonder ingrijpende wijzigingen behouden tot omstreeks 1950. Het maritiem verkeer bleef praktisch constant gedurende deze periode en bereikte nauwelijks 1,5 tot 2 miljoen ton per jaar.

Van 1950 af werden enkele minder omvangrijke werken uitgevoerd die de exploitatie van de haven ten goede kwamen :

1. Tijdens de jaren 1950-53 werd in de voorhaven een nieuwe terminal voor de ferry-boatwagens (H) uitgerust. Door haar ligging, vóór de sluis, betekende deze nieuwe treinferry-terminal een aanzienlijke tijdswinst voor de ferry-schepen. Voor het in- en ontschepen der wagens was evenwel een beweegbare landingsbrug met hefportieken vereist. De stand en de helling (die kleiner moet blijven dan een bepaalde hoek) van die brug verandert voortdurend met de getijstand en met het peil van het scheepsdek waarop de spoorwagens geladen worden.
Het spoor naar de laadbrug werd rechtstreeks verbonden met drie uitwisselingssporen, die deel uitmaken van een bundel van 8 sporen, waar de noodzakelijke rangeerbewerkingen worden uitgevoerd en die in rechtstreekse verbinding staat met het vormingsstation.
2. Een deel van de westbank (H) in de voorhaven werd ingedijkt tijdens de jaren 1956-58, waarop de eerste petroleumopslagplaatsen zich vestigden.
3. De vissershaven (F) werd uitgebreid in de periode 1954-57; dit dok kreeg de naam «Prins Albert-dok».



Zicht op de voorhaven en op de vaargeul naar de bestaande zeesluis

4. In de achterhaven werd een industriedok «Prins Filipsdok» (J) gegraven (1958-61), op de Westeroëver van het Zeekanaal. De diepte van dit dok bedraagt 8,50 m.

Verschillende activiteiten hebben zich nabij dit dok, voornamelijk langs de noorderoever ontwikkeld: bouwmaterialen, graanoverslag, terminal van de «North Sea Ferries».

Evolutie tot «snelverkeershaven».

Tijdens de zestiger jaren nam de uitbouw van de Zeebrugse haven een grote vlucht. Nieuwe vervoerswijzen met het oog op een snelle lading en lossing der goederen vonden ingang. De werken tijdens deze periode uitgevoerd beoogden de haveninstallaties van Zeebrugge aan deze evolutie aan te passen. Deze werken betroffen voornamelijk de bouw van het Westhoofd of het Westerschiereiland (I) in de voorhaven, waar de kaaimuren naderhand tot het peil (— 13,00 m) werden vrijgebaggerd.

In de eerste plaats werd de westelijke kaaimuur van het Westhoofd gebouwd.

Ondertussen (1966-68) werd in de toegangsgedul naar de bestaande zeesluis aan de westkant een kaaimuur van 270 m lengte opgebouwd met het doel er een container-terminal voor korte afstand (Engeland) in te richten (K).

De uitrusting van de eigenlijke terminal omvatte twee portaalkranen van 30 ton hefvermogen, verharding op kaai en achterliggende terreinen voor parking en opslagplaatsen voor containers en een kantoorgebouw.

Ten behoeve van het spoorverkeer werd de containerkaai uitgerust met 4 los- en laadsporen, rechtstreeks aangesloten met een bedieningsbundel van 6 sporen. «Straddle-carriers» — speciaal gebouwde hefvoertuigen — verplaatsen de containers tussen kaai en containerparking en voeren aldaar de nodige stapelverrichtingen uit.

Om het tempo van de los- en laadverrichtingen te verhogen werd elk van de vier kaaisporen uitgerust met een wagensteller, dit is een bijzonder toestel waardoor de wagens rechtstreeks door de kraanman zelf kunnen worden verplaatst. Dank zij dit toestel werden de tijdrovende translatie-bewegingen van de portaalkranen vermeden, waardoor het werkritme verhoogde.



Spoorwagens klaar voor de overtocht naar Groot-Brittannië

De trein van het wettelijk vervoer naar Groot-Brittannië
naar het Kanaal. De trein is klaar voor de overtocht naar
het Kanaal. De trein is klaar voor de overtocht naar
het Kanaal. De trein is klaar voor de overtocht naar
het Kanaal.

Deze terminal - de «short-sea container-terminal», wordt in hoofdzaak gebruikt als aanlegplaats voor de containerschepen van en naar Engeland.

Aansluitend met deze terminal werd langs de Koninklijke Baan een strook grond in concessie genomen voor vestiging van transportfirma's, rechtstreeks betrokken bij het container- en overzees vervoer.

Door de aanleg van een spoor over de volledige lengte van het terrein konden deze firma's eveneens aangesloten worden op het spoorweginet.

Ontwikkeling van het containervervoer op grote afstanden.

De containerisering van de trafiek naar Australië en het Verre Oosten was de aanleiding tot de uitbouw van een diepzeecontainerterminal te Zeebrugge.

Langs de westkaai van het Westerschiereiland (I) werd hiervoor een transoceanische diepzeeterminal ingericht. De blikvangers van deze installatie zijn ongetwijfeld de twee huizenhoge portaalkranen, ieder goed voor 45 ton hefvermogen, die de containers in en uit de schepen laden. Kantoorgebouwen en loods en verharde oppervlakken werden opgericht, verharde oppervlakken werden voorzien voor parking en stapelen van de containers. «Straddle-carriers» verzekeren het transport van de containers op het terminalterrein en zorgen ook voor de stapeling ervan.

Vier sporen werden aangelegd onder de portaal-kranen en eveneens met wagenstellers uitgerust zoals op de short-sea terminal. Die vier sporen (voor een latere fase is de aanleg van 2 bijkomende sporen voorzien) zijn rechtstreeks verbonden met een wacht- en rangeerbundel van 7 sporen, uitsluitend dienstig voor de containerterminal. Om deze bijkomende trafiek te verwerken werden in het vormingsstation (S) negen bijkomende sporen aangelegd tussen de reizigerslijn Brugge-Knokke en de Baron de Maere-laan.

Ten behoeve van het wegverkeer werd de toegang naar het Westerschiereiland verbeterd door de aanleg van een rechtstreekse verbindingsweg naar de Koninklijke Baan, met een brug over de sporen naar de treinferryterminal en de short-seaterminal.



Lossen en laden van containers bij nacht op de Ocean Containers Terminal

Ontwikkeling van het spoorverkeer te Zeebrugge.

Reizigers.

Het reizigersverkeer te Zeebrugge, gespreid over de stations Zeebrugge en Zwankendamme, kan volgens de aard der verplaatsing in 4 groepen worden onderverdeeld :

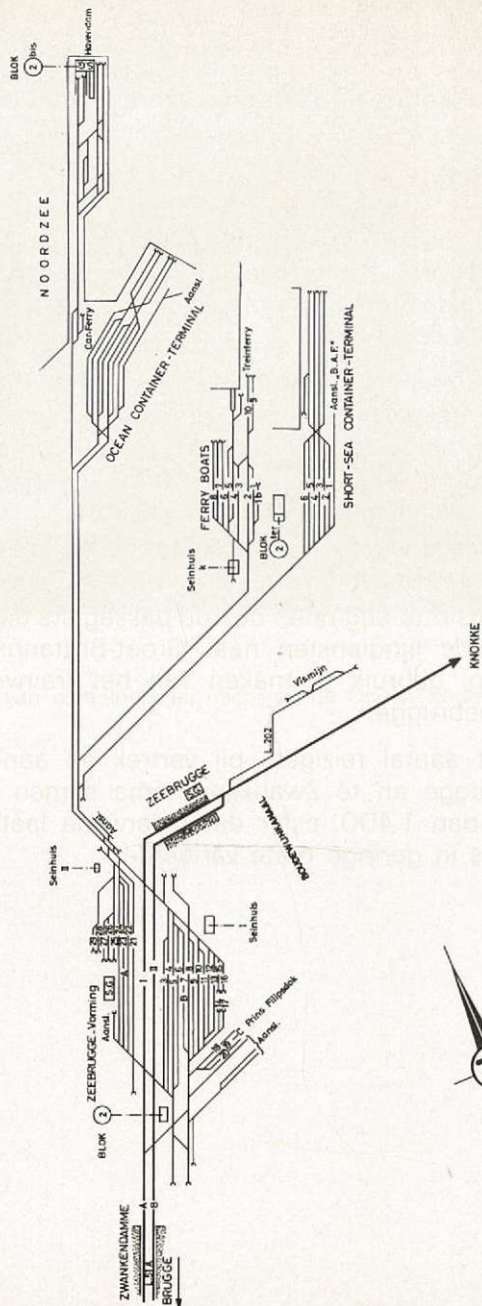
- a) de bediening van de woonkern Zeebrugge;
- b) de aanvoer van arbeidskrachten tewerkgesteld in de haven en de aldaar gevestigde bedrijven; voornamelijk de stopplaats Zwankendamme speelt hierbij een belangrijke rol;
- c) Zeebrugge neemt ook een deel van het toeristenverkeer naar de kust voor zijn rekening;
- d) tenslotte beginnen ook de passagiers die een van beide lijndiensten naar Groot-Brittannië benutten, gebruik te maken van het treinverkeer te Zeebrugge.

Het aantal reizigers bij vertrek en aankomst te Zeebrugge en te Zwankendamme samen bedraagt meer dan 1 400, cijfer dat tijdens de laatste jaren slechts in geringe mate variëerde.

ZEEBRUGGE HAVENSTATION

SCHEMA DER SPOORINSTALLATIES

01 - 06 - '76



Goederen.

De belangrijkheid van Zeebrugge onder oogpunt spoorwegen is echter voornamelijk gelegen in de goederentrafiek.

De goederenbediening van Zeebrugge geschiedt, zoals overigens in de andere havens van België, vanuit een enkel centraal punt: het vormingsstation (S), gesitueerd tussen de Baron de Maerelaan enerzijds en het Prins Filips- en het Ferrydok anderzijds, gelegen langs de lijn Brugge - Knokke. Deze geëlektrificeerde lijn betekent eveneens de verbinding met het binnenland.

Het vormingsstation bestaat uit een sporenbundel van 15 sporen ten oosten, en een tweede bundel van 9 sporen ten westen van de lijn Brugge - Knokke.

Het geheel van wissels en seinen van deze rangeer- en vormingssporen wordt vanuit drie seinhuizen bediend: twee langs de kant zee en een aan de inrit kant Brugge.

De exploitatiediensten, belast met de algemene administratie van het station en van het goederenverkeer, zijn ondergebracht in het gebouw aan de Baron de Maerelaan. Daarenboven bezit het station Zeebrugge een herstelwerf waar gespecialiseerde vaklui beperkte herstellingen aan goederenwagens uitvoeren. Deze werf is aan de overzijde van de sporen gevestigd.

Rekening houdend met de ontwerpen voor havenuitbreiding werd de mogelijkheid voorzien om de bestaande bundel uit te breiden tot 28 sporen en aan kant Brugge een bijkomende aankomst- en vertrekbundel van een tiental sporen aan te leggen. Deze uitbreiding zal dan gepaard gaan met een concentratie van de bedieningspunten van de seininrichting en een modernisering van de exploitatiemiddelen.

In het vormingsstation komen de treinen uit het binnenland aan en worden er getriëerd volgens de verschillende bestemmingspunten in de haven. Voor de richting «binnenland» worden de goederenwagens van dezelfde havensekties er geconcentreerd en volgens de bestemming en/of de aard van het vervoer in de aangewezen trein geplaatst.

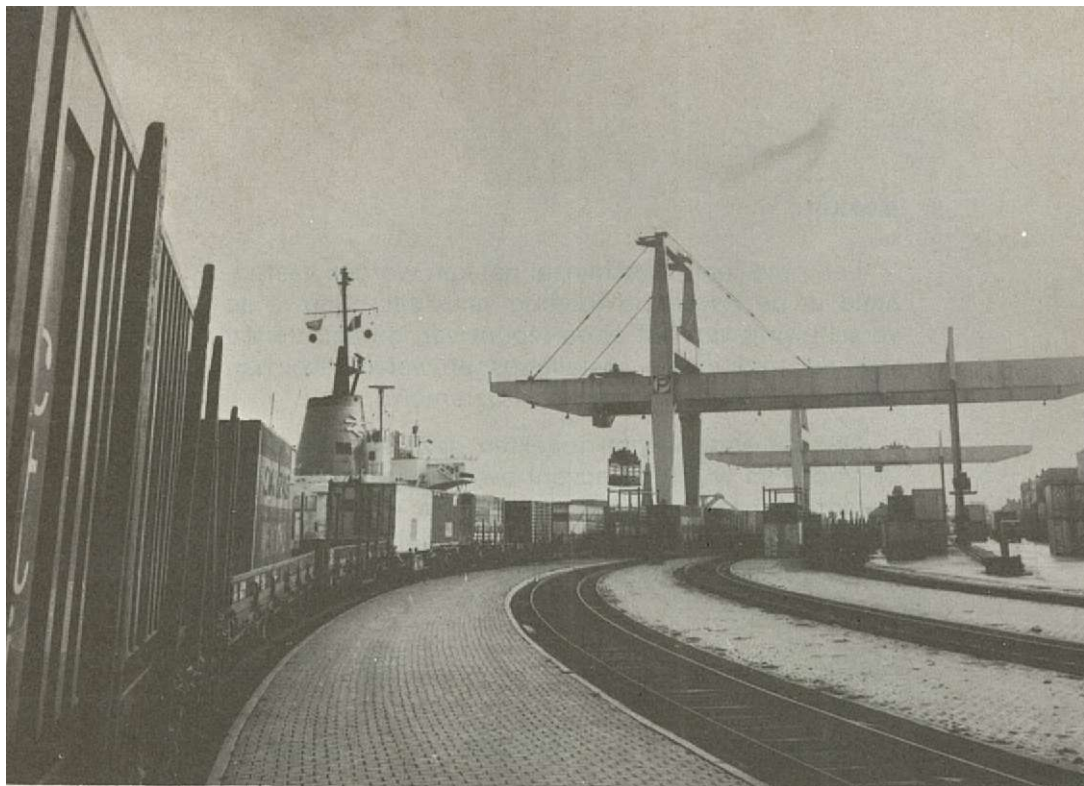
In het havengebied worden volgende vijf zones onderscheiden :

1. De zone van het vormingsstation zelf dat het Ferry- en het Prins Filipsdok, de nijverheden langs het Boudewijnkanaal (de glas- en cokesfabriek) en enkele minder belangrijke aansluitingsspooren omvat. De belangrijkheid van deze zone bedraagt circa 10,2 % van de totale trafiek te Zeebrugge;
2. De havendam die vroeger praktisch het enige belangrijke bedieningspunt in de haven was heeft nu nog een aandeel van 10 % in het verkeer.
3. De ferry-boatterminal: door de evolutie van de vervoertechniek en het in gebruik nemen der containers is het belang van deze ro/ro-vervoerwijze voor spoorwagens afgenomen voornamelijk in het licht van de totale trafiekcijfers te Zeebrugge.

Het aandeel van de ferry-boatwagens in het spoorwegverkeer te Zeebrugge daalde aldus van 55,6 % in 1968 tot 28,7 % in de loop van 1975.

4. Op de «short seaterminal» worden hoofdzakelijk de containers van en naar Engeland gelost en geladen.

In 1968 in dienst genomen kende deze installatie een geweldige ontwikkeling van het transport tijdens de daarop volgende jaren. Het aantal containers steeg op zeven jaar tijds tot 82 172 containers per jaar in 1974. Het is de voornaamste zone uit oogpunt spoorwegtrafiek met een aandeel van 40,5 % in de totale spoortrafiek van het station Zeebrugge.



De installaties op kaai van de «Short-Sea terminal»

5. Door de immer groeiende betekenis van het containervervoer, in de eerste plaats op de grote afstanden, werd op het Westerschiereiland een «diepzeeterminal» (OCT: Ocean Container Terminal) uitgerust.

Besluit.

Een opvallend verschijnsel dat kan worden vastgesteld in de havenontwikkeling van Zeebrugge is de verschuiving van het zwaartepunt van de activiteiten van de traditionele installaties en vervoersvormen naar meer moderne transportsystemen.

Ook de spoorwegen maakten deze evolutie door en voor hen werd het accent eveneens verplaatst, in hoofdzaak naar de containerterminals, waar dan ook de nodige infrastructuur werd voorzien om aan dit nieuw vervoersaanbod het hoofd te kunnen bieden.

Station Zeebrugge staat tot uw beschikking en kan telefonisch bereikt worden :

Diensten	Telefoon	Toestel
Stationschef	050/544027	120
Adjunct stationschef	050/544027	121
Goederendienst	050/544027	132
Tarieven goederen	050/544358	—
Vismijn	050/544002	—
Reizigersdienst Zeebrugge Centrum	} 050/544128	127