

Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats



C
1
5
4

1924-1974

50 Jahre unternehmerischer Tätigkeit

Wie die Eisenbahnen sind auch die Eisenbahnfähren aus England zu uns gekommen, der Geburtsstätte der industriellen Revolution zu Beginn des 19ten Jahrhunderts.

Am 3. Februar 1850 eröffnete das Schiff Leviathan eine Güterverkehrsverbindung über den «Firth of Forth» im Norden von Edinburgh. Es glich einer schwimmenden Brücke von 389 t Gewicht, beladen mit ca. zwanzig Eisenbahnwagen, die auf drei Gleisen verteilt waren. Seine Geschwindigkeit betrug 5 Knoten.

Dank der genialen technischen Lösungen für das Umsetzen der Waggons vom Festland auf das Fährschiff erwies sich dieses Unternehmen gleich im ersten Anlauf sowohl in betrieblicher als auch kommerzieller Hinsicht als voller Erfolg. Es wurde bis zur Inbetriebnahme der berühmten 2.200 m langen

Gitterbrücke im Jahre 1890 unterhalten, die den Forth überspannte.

Dies war vorerst das Ende der Entwicklung der Eisenbahnfähren in ihrem Geburtslande. Erst in der zweiten Hälfte des 19ten Jahrhunderts wurde dieses Transportverfahren in der Schweiz, in Deutschland und vor allem in Dänemark erneut angewandt.

Gegen Ende des ersten Weltkrieges organisierte das britische Kriegsministerium einen Fährdienst zwischen England und Frankreich zum Transport von Kriegsmaterial mit der Eisenbahn.

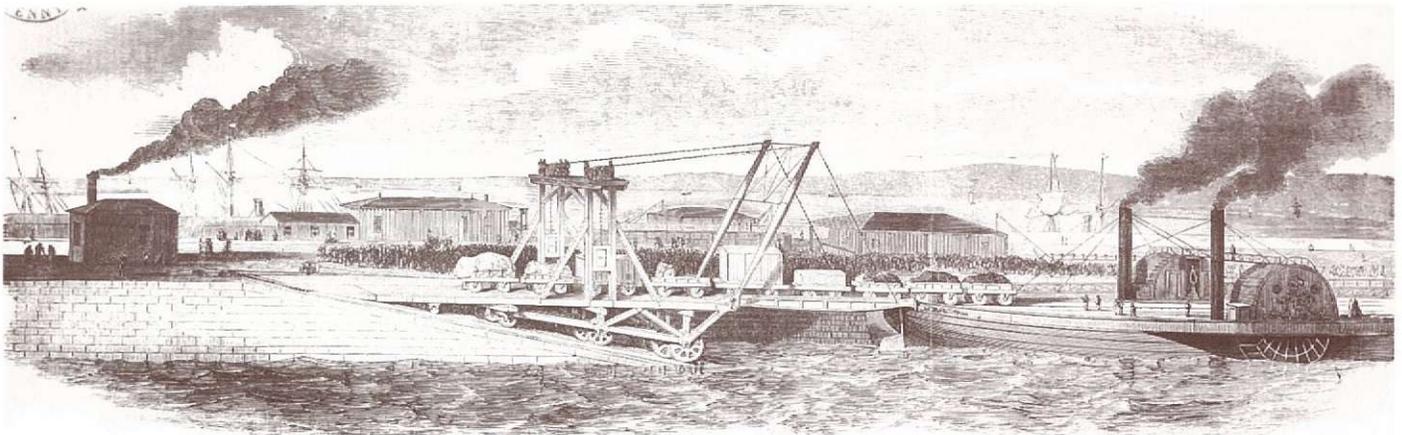
In der Zeit nach 1918 gründeten mehrere weltbekannte Unternehmer eine Finanzierungsgruppe mit dem Namen «Syndicat Belgo-Anglais». Ihre Aufgabe war der Bau und die Inbetriebnahme einer Eisenbahnfährlinie

zwischen England und Belgien. Den Förderern dieses Projektes oblag die Lösung schwieriger Probleme, insbesondere die Auswahl der Häfen, der Ankauf von Schiffen und Eisenbahnwagen, die dem britischen Lademaß entsprachen, sowie die außerordentlich schwierige Finanzierung des Unternehmens.

Als Häfen boten sich Harwich und Zeebrügge auf Grund ihrer günstigen geographischen Lage an. Die Fährschiffe wurden von der «Royal Navy» gekauft. Hunderte von Eisenbahnwagen mit 12 t Ladegewicht wurden vom belgischen Staat übernommen, die dieser aus dem Park der britischen Streitkräfte erworben hatte.

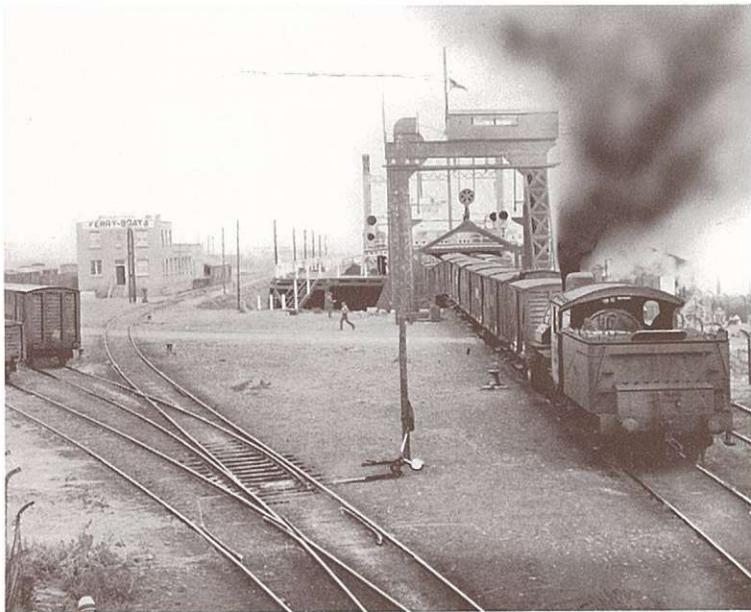
Im Jahre 1923 wurden zwei Gesellschaften gegründet:

– Am 14. März die «Great Eastern Train Ferries Ltd.» in Großbritannien für den Betrieb der



Fäherschiffe und des Terminals Harwich;

- am 16. April die «Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats» (S.B.A.) in Belgien mit einem Kapital von 3 Millionen F.B., wovon die Hälfte durch die «Great Eastern Train Ferries Ltd.» gezeichnet wurde. Herr Hubert Robyn, ehemaliger Eisenbahnbeamter, Parlamen-



tariar und aktivstes Mitglied im «Syndicat Belgo-Anglais», wurde geschäftsführendes Verwaltungsratsmitglied der S.B.A.

Der Bau der Hafenanlagen (Terminals) wurde umgehend in Angriff genommen. Verwaltungsgebäude und Ladebrücke in Zeebrügge wurden in der Außenreedee des Hafens errichtet, so daß die Unbequemlichkeiten einer Schleusenbenutzung vermieden werden. Gelände stand ausreichend zur Verfügung. Ein Zollamt war bereits vorhanden.

Die offizielle Einweihung der Fährlinie und die erste Über-

fahrt erfolgten am 24. April 1924. Der Fährdienst ist somit seit 50 Jahren in Betrieb.

Das Interesse der Verkehrswirtschaft an der neuen Fährverbindung war außergewöhnlich stark, weil an diesem Tage der Transport von Eisenbahnwagons über eine längere Seestrecke ohne Umladung zur Wirklichkeit wurde.

Der Erfolg blieb nicht aus, und die Anzahl der Überfahrten, anfänglich drei pro Woche, stieg sprunghaft an.

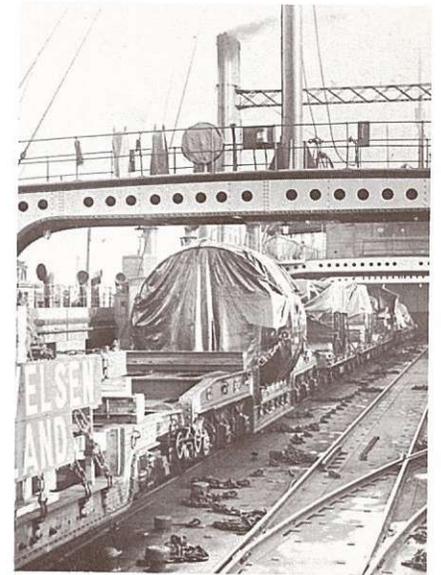
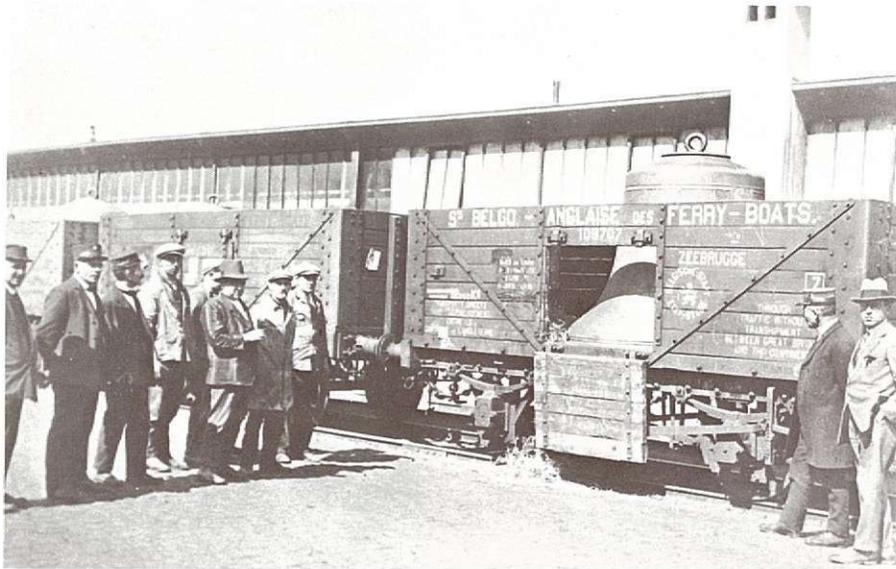
Der Gesamtverkehr steigerte sich von 26.000 t im Jahre 1924 auf 158.000 t im Jahre 1928, wobei der Anteil der Transporte in Richtung Kontinent-England überwog.

Der Export italienischer Früchte war maßgeblich an der Entwicklung des Eisenbahnfährbootverkehrs beteiligt, weil der verladenden Wirtschaft für den Transport leicht verderblicher Güter Isotherm- und Kühlwagen zur Verfügung gestellt wurden.

Zur Befriedigung der starken Nachfrage ließen die Eisenbahngesellschaften Eisenbahnfährbootwagen verschiedener Typen bauen (gedeckte Wagen, Kühlwagen, offene Wagen, Flachwagen, Rungenwagen, Tiefladewagen, usw.).

Von 1929 an, und besonders nach 1931, haben die rückläufige wirtschaftliche Entwicklung sowie die drakonischen Maßnahmen der englischen Regierung ihre Auswirkungen auf den Eisenbahnfährbootverkehr nicht verfehlt und zu einem starken Rückgang des finanziellen Ergebnisses geführt.

Die «Great Eastern Train Ferries Ltd.» war der Wirtschaftskrise nicht gewachsen. Sie wurde mit drei Fäherschiffen und dem Terminal Harwich durch die L.N.E.R. (London & North East-



ern Railways) übernommen. Diese trat einen Teil ihrer S.B.A.-Anteile an die S.N.C.B. ab, die auf diese Weise zum Hauptaktionär unserer Gesellschaft wurde.

1935 wurde der Verkehr trotz der Inbetriebnahme der Konkurrenzlinie Dünkirchen - Dover und der damals herrschenden internationalen Wirtschaftskrise wieder aufgenommen.

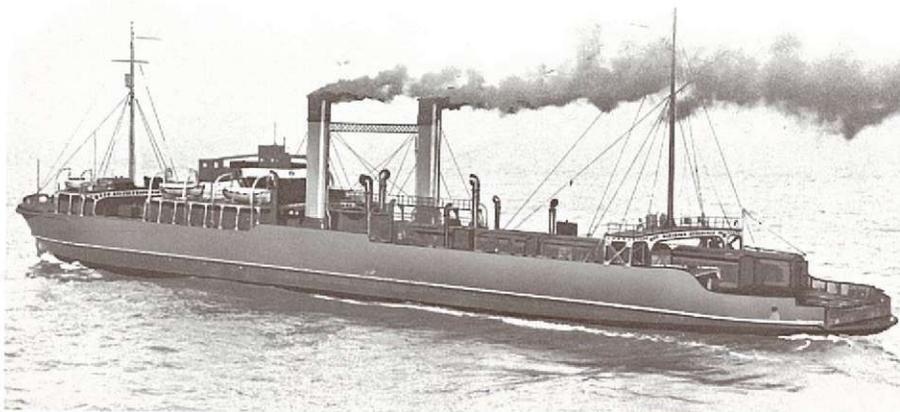
Zwei von drei Fährschiffen waren ständig in Betrieb. 1939 beschäftigte die S.B.A. in Zeebrügge ein Stammpersonal von 50 Personen und in Brüssel ein solches von 7 Personen.

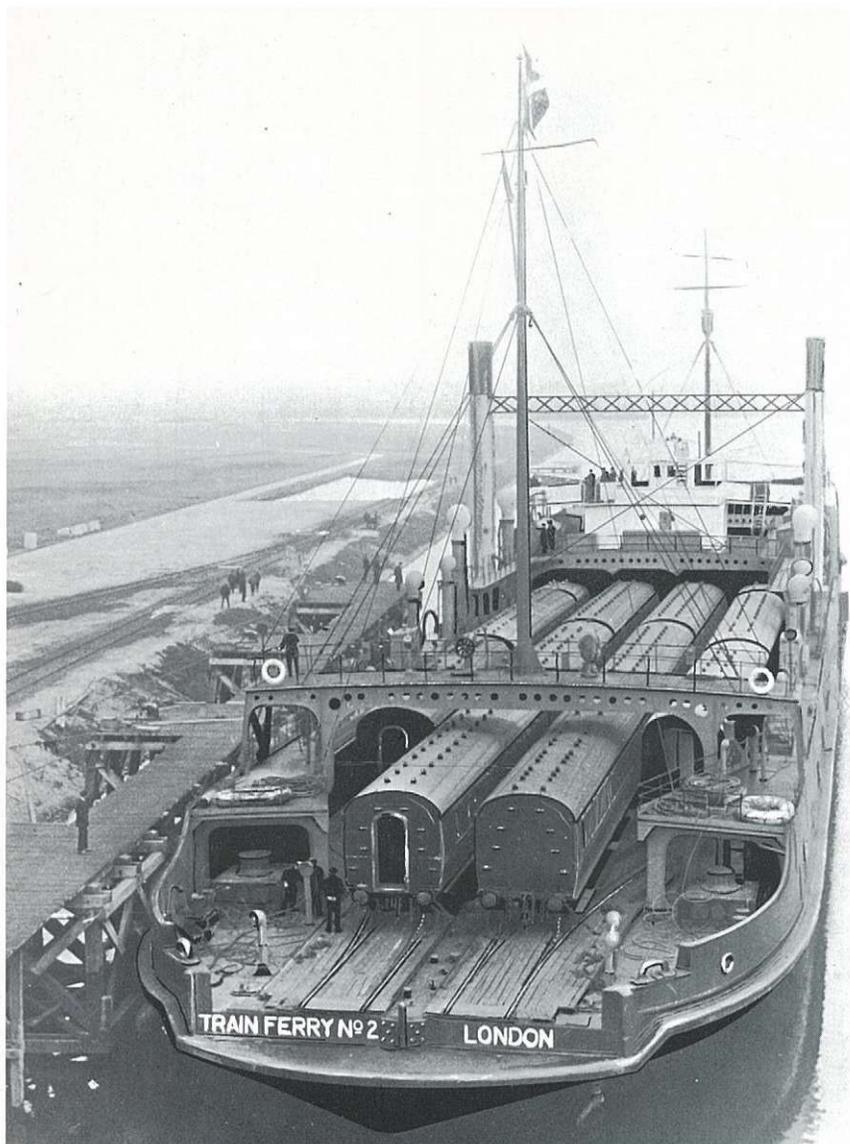
Von 1924 bis 1939 wurden 197.730 Eisenbahnfährrbootwagen

übersetzt. Die hiermit beförderte Gütermenge betrug 1.481.670 t. Der Fährlinie stand in ganz Europa und in Großbritannien ein treuer Kundenstamm zur Verfügung.

Dieser Erfolg war einerseits auf die rührige und geschickte Verkaufsförderung der jungen Gesellschaft in den verschiedenen kontinentaleuropäischen Ländern zurückzuführen und andererseits auf die mit den europäischen Eisenbahnverwaltungen ausgehandelten günstigen Bedingungen auf dem Gebiet der Beistellung und Anmietung von Eisenbahnfährrbootwagen.

Bei Ausbruch des zweiten Welt-





krieges wurde der Eisenbahnfährbootverkehr am 1. September 1939 eingestellt. Die Fährschiffe wurden der Royal Navy unterstellt. Zwei der drei Schiffe wurden, nachdem sie in «Landing Craft Carriers» (Landeboote) umgebaut worden waren, versenkt.

Die Hafenanlagen in Zeebrügge erlitten so schwere Schäden, daß die Wiederaufnahme des Hafenbetriebs in Frage gestellt war. Insbesondere war die Landungsbrücke der S.B.A. stark beschädigt. Harwich blieb glücklicherweise in betriebsfähigem Zustand.

Mitte September 1944 nahm die Direktion der S.B.A. ihre Tätigkeit unter dem Vorsitz von M.F. Delory wieder auf, um

den Fährdienst so schnell wie möglich wieder in Betrieb zu nehmen.

Dank der Initiative des Vorsitzenden der Hafenbehörde von Brügge, Herr Pierre van Damme, wurde am 17. August 1946 mit dem übrig gebliebenen Fährschiff «Essex Ferry» ein neuer täglicher Fährdienst eingeweiht. Die «Essex-Ferry» mußte in Zeebrügge mit einem Hafen vorlieb nehmen, der vollständig wieder aufgebaut werden mußte und mit Strandgut derart übersät war, daß die Schiffspassage nur eine Stunde vor und eine Stunde nach Flut möglich war.

Der Verkehr stieg wieder schnell an und überschritt den Vorkriegsumfang.

Die Britischen Eisenbahnen

traten an die Stelle der L.N.E.R. Sie stellten von August 1947 bis Januar 1968 vier verbesserte Schiffe mit einer Länge von 125 m und einer Tragfähigkeit von je 3.000 t in Dienst. Jedes Schiff kann auf vier Gleisen mit einer Gesamtlänge von 340 m ca. 30 Eisenbahnfährrbootwagen transportieren.

Am 30. April 1946 wurde Herr Frederic Osterrieth, jetzt erster Vizepräsident des Verwaltungsrates der S.N.C.B., Mitglied des Verwaltungsrats der S.B.A., dessen Präsident er am 28. April 1953 wurde. Am 27. Juni 1953 wurde die jetzige Landeanlage,

die sich außerhalb der Reede von Zeebrügge befindet, eingeweiht.

Die Gezeiten bewirken einen Niveauunterschied von 5 m. Die Anlage besteht aus einer Kippbrücke mit Doppelgelenk. Sie ist 50 m lang. Ein Brückenende ruht auf dem Festland, das andere Ende auf dem Schiff. Die Ladebrücke ist so konstruiert, daß sie auch von anderen Fahrzeugen benutzt werden kann.

Auf diese Weise wird die Umlaufgeschwindigkeit der Schiffe beschleunigt. Die Überfahrt dauert nur 7 Stunden. Die Fährlinie bietet drei Abfahrten täglich

mit 4 Schiffen, auch an Sonntagen.

Die Anzahl der Fährbootwaggons hat sich im Vergleich mit der Vorkriegszeit beachtlich vermehrt. Z.Zt. sind insgesamt 4.755 Einheiten im Einsatz. Der Anteil der fährbootfähigen Kühl- und Isothermwagen beläuft sich auf 1.613.

Der Eisenbahnfährrbootverkehr erreichte seinen Höhepunkt im Jahre 1968. Auf Grund der Inbetriebnahme der Eisenbahnfähre auf dem Wansee in der Türkei wurde die Reichweite unseres Eisenbahnfährrbootverkehrs bis nach dem Iran ausgedehnt.



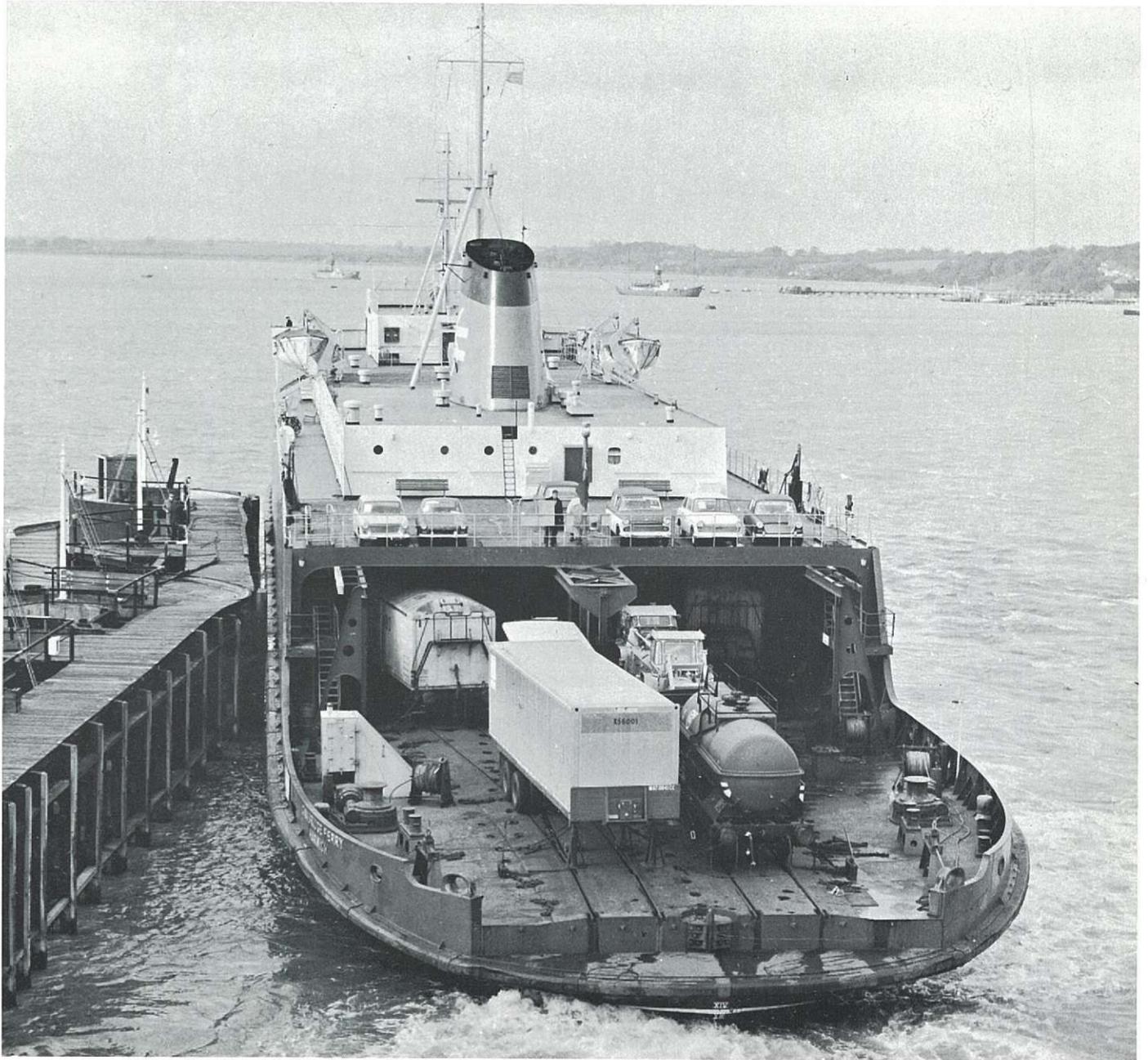


Die Schiffslinien der Britischen Eisenbahnen bieten eine beachtenswerte Zuverlässigkeit, weil ihre Schiffe auch dann verkehren, wenn andere Linien auf Grund ungünstiger Wetterbedingungen gezwungen sind, ihren Schiffsverkehr zu unterbrechen.

Der «Haus-zu-Haus-Verkehr mit der Bahn» hat somit nichts von seiner Aktualität eingebüßt, obwohl sich die konkurrierenden Transporttechniken seit den 60er Jahren immer mehr vervollkommen. So nahm der Container, dessen Prinzip seit langem bekannt war, unter dem Einfluß von Schifffahrtskreisen, einen bemerkenswerten Aufschwung. Diese Entwicklung wurde durch eine weltweite Vereinheitlichung der See-Container gefördert (ISO-Norm).

Großbritannien wurde ein begeisterter Vorkämpfer dieser Transporttechnik, und die Britischen Eisenbahnen schufen das System der «Freightliners», schnelle Blockzüge, die zwischen den Industriezentren verkehren und einzig und allein dem Containertransport dienen.





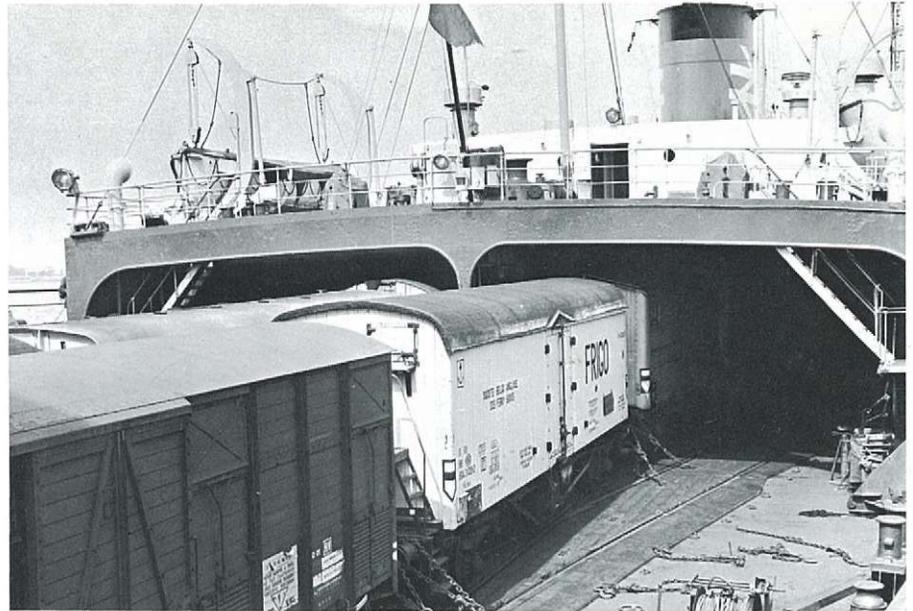
Im Jahre 1965 beschlossen die Britischen Eisenbahnen, eine Linie für Containerschiffe zwischen Harwich und einem Nordseehafen des Kontinents zu eröffnen.

Geplant war der Einsatz von Spezialschiffen, sogenannten «Sea Freightliners», deren Laderäume nach dem Zellen-system konstruiert sind und 218 20'-Container aufnehmen können.

Sie verhandelten mit den Bel-

gischen Eisenbahnen und der S.B.A., um ihre Absichten hinsichtlich des Baus geeigneter Hafenanlagen im Seehafenterminal Zeebrügge kennenzulernen. Belgien sicherte unverzüglich seine Mitarbeit zu.

Die Verhandlungen machten rasche Fortschritte. Im Frühjahr 1966 stimmten das belgische Ministerium für Öffentliche Arbeiten und die Hafenbehörde dem Bau einer Landeanlage zu.



Ein hierfür besonders geeignetes Gelände wurde im Vorhanden von Zeebrücke an der Mündung des Kanals Brügge-Zeebrücke unmittelbar hinter der Schleuse gefunden. Es ist sowohl für den Eisenbahn- als auch für den Straßenverkehr leicht zugänglich.

An dieser Stelle soll die Mitwirkung des jetzigen Generalsekretärs der Brücken- und Straßenbaubehörde, Herr Ing. J. Verschaeve, gewürdigt werden, der in entscheidender Weise zur Verwirklichung dieses Projektes beitrug.



Die Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (S.N. C.B.) und S.B.A. beschlossen den Bau von Portalkranen und der notwendigen Eisenbahnanlagen.

Am 18. März 1968 wurde der erste «Sea Freightliner» gelöscht. Die offizielle Einweihung des Container-Terminals fand am 2. Mai 1968 in Anwesenheit Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen

Albert und zahlreicher Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens statt.

Der 3 Hektar große Terminal umfaßt den eigentlichen Kai sowie einen Parkplatz mit verschiedenen Gebäuden.

Der Kai ist 270 m lang und 53 m breit. Die Kaianlagen und insbesondere die beiden Peiner Portalkrane mit einer Hubkraft von 30 Tonnen dienen dem di-

rekten Umschlag der Container vom Schiff auf Waggon oder Straßenfahrzeug und umgekehrt. Das Besondere hierbei ist, daß eine Zwischenlagerung auf dem Kaigelände nicht erforderlich ist.

Die Eisenbahnwagen werden mit Hilfe einer Waggonverschiebeeinrichtung des Systems «ASEA-Hillairet» auf vier Kaigleisen unter den Portalkranen aufgestellt.





Diese besteht aus einem Rollbock, der auf Spezienschmalspurgleisen zwischen und unter den Hauptgleisen sowohl vorwärts als auch rückwärts fortbewegt wird. Den Antrieb bewirken ein Stahlseil und eine elektrische Seilwinde, die von den Führern der Portalkrane über Funk gesteuert wird. Auf diese Weise können die Kranführer die Bewegungen der Eisenbahnwagen mit denjenigen der Container abstimmen.

Rund 90 Prozent der Container gehen auf dem Schienen-

wege ein oder werden über diesen abgefahren. Hierbei werden sie im Transitverkehr durch Belgien befördert. Sie werden daher im Container-Terminal Zeebrügge ohne Zwischenaufenthalt schnell und wirtschaftlich umgeschlagen.

Seit seiner Einrichtung hat der Containerdienst, der auf die Initiative der Schiffsabteilung der Britischen Eisenbahnen zurückzuführen ist, zu großen wirtschaftlichen Erfolgen geführt. Die Zahl der abgefertigten Container ist von 21 000 im Jahre 1968 auf



65 000 im Jahre 1969 gestiegen und wird 1974 mehr als 90 000 betragen, wenn die derzeitige Tendenz anhält.

Die zuverlässige Regelmäßigkeit des Betriebs dieser Schifflinie und der beteiligten Eisenbahnen hat einem Produktionsunternehmen der Automobilindustrie die Rationalisierung seines Fabrikationsprogramms ermöglicht. Die Anfertigung von Einzelteilen der verschiedenen Automobilmodelle wurde je nach ihrer Beschaffenheit in einem bestimmten Herstellungswerk konzentriert, welches diese wiederum zum Zwecke der Verteilung in Containern vom Kontinent nach Großbritannien oder umge-

kehrt über Zeebrügge befördert.

Die rasche Zunahme des Containerverkehrs über diese Linie hat die Niederlassung verschiedener Transportunternehmen und Zollagenturen nach sich gezogen sowie zur Einrichtung einer von der Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats getragenen Werkstatt für die Wartung und Reparatur von Containern geführt.

Außer der Containerlinie Zeebrügge-Harwich verfügt Zeebrügge über eine weitere bedeutende Containerlinie nach dem britischen Hafen Tilbury in der Nähe von London, die seit 1972 von der Reederei Comar betrieben wird.



Seine ununterbrochene Betriebsamkeit hat Zeebrügge zu dem Ruf eines schnellen Hafens verholfen.

Die Belgischen Eisenbahnen, die maßgeblich an der allgemeinen Entwicklung des Containerverkehrs und des Terminals Zeebrügge beteiligt sind, beschäftigten sich sehr bald mit Zukunftsproblemen. Hierbei mußte einerseits der zu erwartenden Entwicklung im Containeraustausch zwischen Großbritannien und Zeebrügge und andererseits der möglichen Rolle dieses Hafens im Überseeverkehr mit Contai-

nern Rechnung getragen werden.

In der Tat deuten alle Anzeichen darauf hin, daß die Kapazität des im Jahre 1968 in Betrieb genommenen Containerterminals in sehr naher Zukunft ihren Sättigungsgrad erreicht.

Der Generaldirektor der S.N. C.B., Herr L. Lataire, der im April 1970 Präsident des Verwaltungsrats der S.B.A. wurde, sorgte für die Verwirklichung dieser Überlegungen und Pläne.

Der neue Präsident war sich der beträchtlichen Investitionen bewußt, welche die Errichtung eines neuen Container-Terminals





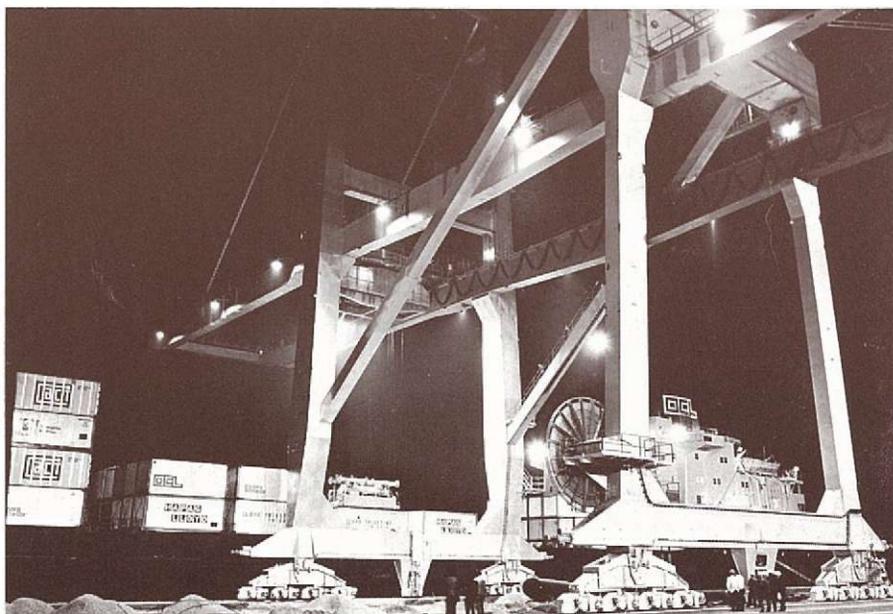
verursachen würde. Der Verwaltungsrat der S.N.C.B. bewilligte ihm den hierfür erforderlichen Kredit. Er erteilte ihm ferner im Vertrauen auf die Erfahrungen der Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats den Auftrag zum Bau und zur Inbetriebnahme des Ozean-Container-Terminals Zeebrügge (O.C.Z.), der im Vorhaben auf der Westseite einer Halbinsel errichtet wurde, die den Namen «Westerhoofd» trägt.

Die Bauarbeiten begannen

Anfang 1970. Am 3. Juni 1971 legte das erste, von Australien kommende Containerschiff «Moreton Bay» an und löschte 226 Container.

Seitdem bestehen regelmäßige Schiffsverbindungen mit Australien, Neuseeland, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Spanien und Großbritannien (Tilbury).

Der Ozean-Container-Terminal Zeebrügge umfaßt ein Gelände von 19 Hektar. Seine Kaimauer





hat eine Länge von 805 Meter. Auf Grund seiner Wassertiefe kann er von Containerschiffen der dritten Generation angelaufen werden.

Ein Schienennetz von 2800 Meter Länge und ausgezeichnete Straßenverbindungen ermöglichen schnelle An- und Abfahrten. Ein Verwaltungsgebäude, ein Lagerhaus von 3000 Quadratmeter und mehrere Werkstätten stehen der Kundschaft zur Verfügung.

Die beim Betrieb des ersten Container-Terminals gewonnenen Erfahrungen veranlaßten die S.B.A. zum Bau von Anlagen, die mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgestattet sind (zwei Krane mit einer Tragfähigkeit von je 45 Tonnen, Waggonverschiebeeinrichtung des Systems «ASEA-Hillaret», Portalhubwagen, u.s.w.) und ein vergleichbares Erscheinungsbild haben.

Auf Grund der aufeinanderfolgenden Inbetriebnahmen der drei Terminals hat die S.B.A. seit

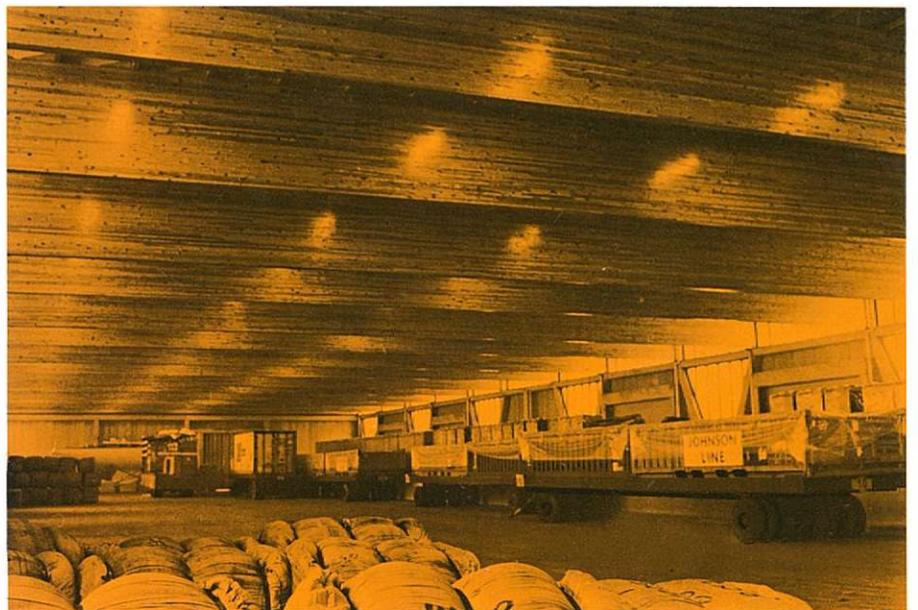
dem letzten Weltkrieg eine beachtliche Entwicklung genommen, die zu einer Steigerung der Belegschaftsziffer auf fast 250 Betriebsangehörige geführt hat.

Auf Grund der Tätigkeit der S.B.A. ist Zeebrugge auf dem Wege, ein bedeutender Wollhafen, ein von der «Australian Wool Corporation» bevorzugter Lagerplatz sowie ein Verkehrs- und Handelszentrum zu werden.

Im Februar 1974 legten im O.C.Z. mehrere große Schiffe an, von denen jedes 1000 Container umschlug. Im März ging hier die «Remuera», das größte Kühl-Containerschiff der Welt, vor Anker.

Dank ihrem betriebstreuen, loyalen und fachkundigen Personal sowie der günstigen konjunkturellen Entwicklung kann die Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats der Zukunft mit großem Vertrauen entgegensehen.

Auf Grund ihrer bisherigen Erfolge dürfte ihr noch eine lange Periode der Prosperität bevorstehen, welche durch die über 50jährige herzliche englisch-belgische Zusammenarbeit sowie durch eine sich immer vielgestaltiger entwickelnde Aktivität gefördert wird. Auf diese Weise dürfte sie über europäische Maßstäbe hinaus Weltgeltung erlangen.



Aufsichtsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Luciaan LATAIRE, *Präsident*
Frédéric OSTERRIETH
Stanley Alfred CLAYDON, *Vizepräsident*
John POSNER
Charles RAHIER
Léon VERHULST
Robert WEBER

Wirtschaftsprüfer

Herbert William HOLLAND
Gilbert MACHARIS

Generaldirektor

Dirk VARENDONCK

Generalberater

Georges DE KIMPE

Betriebsdirektion Zeebrugge

Hendrik HOORNAERT

Direktor der Niederlassung Oostende

Marc DUBOIS



GENERALDIREKTION

Rue de France 85
 1070 BRUSSEL
 Telefon : (02) 524.01.08
 Telex : 23.584

BETRIEBSITZE

OCEAN CONTAINERTERMINAL
 ZEEBRUGGE (O.C.Z.)
 New Yorklaan
 8380 ZEEBRUGGE
 Telefon : (050) 54.52.71
 Telex : 19.277

SHORTSEA
 CONTAINER TERMINAL
 Loodswezenstraat
 8380 ZEEBRUGGE
 Telefon : (050) 54.52.11
 Telex : 19.110

TRAIN FERRY
 Loodswezenstraat
 8380 ZEEBRUGGE
 Telefon : (050) 54.47.91
 Telex : 19.120

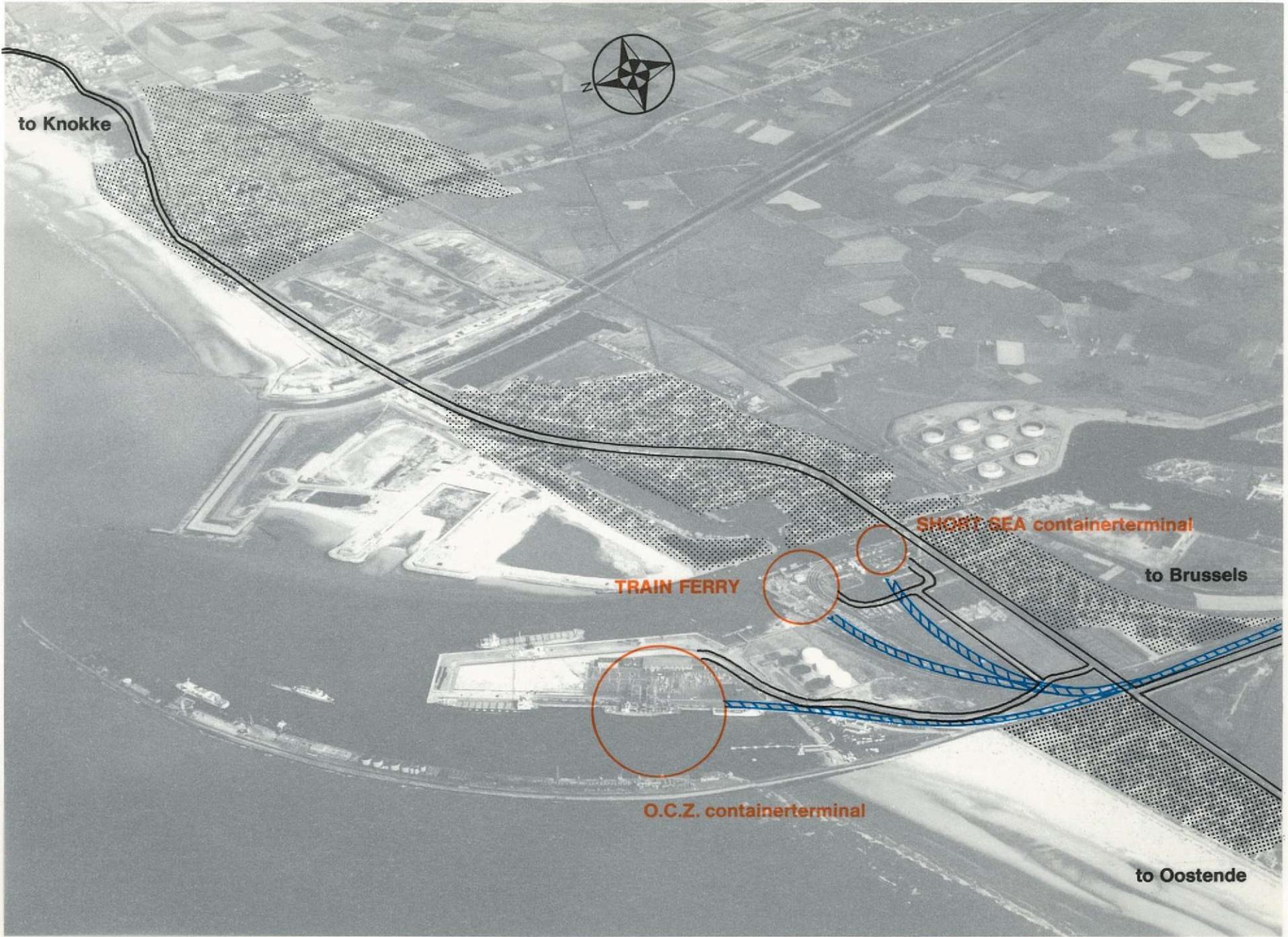
AUSLANDS- VERTRETUNGEN

– BUNDESREPUBLIK
 DEUTSCHLAND
 Elisenstrasse 4-10
 D-5 KÖLN 1
 Telefon : 24.77.79
 Telex : 8881679

– ÖSTERREICH
 Opernring 1
 A-1010 WIEN
 Telefon : 57.84.02
 Telex : 12.691

– ITALIEN
 Corso Magenta 87
 I-20123 MILANO
 Telefon : 46.81.95
 Telex : 33.216

– SCHWEDEN
 c/o AB Svenska Godscentraler
 Tegeluddsvägen 64
 S-10251 STOCKHOLM 27
 Telefon : 67.08.80
 Telex : 19.343



to Knokke



TRAIN FERRY

SHORT SEA containerterminal

to Brussels

O.C.Z. containerterminal

to Oostende

Published by the Société Anonyme Belgo-Anglaise des Ferry-Boats.
May 1974.

Layout: E. De Bruyn & F. Pecker

Photos: Airprint - Belgian Railways
British Railways - Claerhout
Coolens - Graphopress
Publi Reportage Belge

Color selection: Cliché-Center

Type-setting: E. Anthonis - Drukkerij Emico

Print: Drukkerij Emico

Production: Publicité Dewalhens

Printed in Belgium
