

de haven van Zeebrugge

Zoals dit het geval is voor de andere Belgische havens, speelt de N.M.B.S. een zeer belangrijke rol in de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge.

Te dien einde, beschikt ze aldaar over een vormingsstation, dat vatbaar is voor uitbreiding en hetwelk verbonden is met de op de havenmuur gelegen instellingen, met de vismijn en met de twee exploitatie-centra van de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats, waarin de N.M.B.S. een meerderheidsparticipatie heeft.

Deze exploitatie-centra betreffen enerzijds, de dienst der ferryboats tussen Harwich en Zeebrugge en, anderzijds, de containerterminal die in uitbating werd gesteld op 19 maart 1968.

De tussenkomst van de N.M.B.S. in de activiteiten van de haven van Zeebrugge neemt zelfs een zeer bijzonder karakter aan, wegens het bestaan van de ferrybootlijn tussen Zeebrugge en Harwich die het mogelijk heeft gemaakt het spoorverkeer tussen het net van de Britse Spoorwegen en deze van de continentale spoorwegnetten zonder onderbreking te verzekeren, dank zij het in lijn brengen van vier veerboten van 4.000 ton, die o.m. ieder uitgerust zijn met 300 meter spoorlijnen. Deze schepen doen de dubbele overtocht ieder 24 uren en worden zelfs ingezet 's zaterdags en 's zondags.

Deze ferrybootlijn die 43 jaar bestaat, heeft steeds een bestendige en groeiende bijval gekend, zoals blijkt uit de volgende tabel, die de gedurende de laatste tien jaar vervoerde tonnenmaten weergeeft:

1958:	239.000 T
1959:	254.000 T
1960:	276.000 T
1961:	275.000 T
1962:	301.000 T
1963:	314.000 T
1964:	349.000 T
1965:	355.000 T
1966:	321.000 T
1967:	365.000 T
1968:	390.000 T

Zij biedt inderdaad bijzondere voordelen aan de verladers van waardevolle goederen, van bederfelijke waren zoals vlees, groenten en

fruit en van constructies en machines van grote omvang of gewicht, en dit wegens het feit dat zij de verhandelingen afschaft in de twee havens, dat zij besparingen toelaat in de verpakking, dat zij praktisch de risico's van diefstal en beschadiging uitsluit en dat zij een gevoelige versnelling verwezenlijkt in de totale vervoersketting.

Het zijn trouwens juist deze eigenschappen die aan de basis liggen van het ontstaan van de grote transcontainers die thans zulke ontwikkeling kennen, voornamelijk wanneer het vervoer een overvaart over zee behelst.

Het is ontegensprekelijk dat het containerschip voor de reder een gevoelige verbetering van kostprijs betekent op de ferryboat, daar bij gelijke tonnenmaat het containerschip driemaal zoveel „vervoerseenheden“ kan nemen dan de klassieke ferryboat. Daarentegen, vergt de exploitatie van containerschepen enorme investeringen in de aanleg-havens, onder vorm van portaalkranen en aangepaste terminals en, anderzijds, dient niet uit het oog verloren dat alle goederen niet vatbaar zijn om in containers vervoerd te worden, terwijl voor de ferryboat uiteraard onder dit opzicht geen beperkingen worden opgelegd.

Op basis van deze problematiek heeft de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats, in akkoord met de Britse Spoorwegen, voor twee jaar besloten dat, enerzijds, de bestaande dienst der ferryboats tussen Harwich en Zeebrugge integraal diende behouden maar dat het, anderzijds, nodig was een nieuwe dienst met containerschepen in te leggen in deze verbinding.

Te dien einde werd in beide havens een aangepaste containerterminal aangelegd,

voorzien van portaalkranen en van de vereiste infrastructuur die het mogelijk maken een tempo van 20 à 30 overladingen (lossing en lading) per uur te volgen, zodat thans de nieuwe containerschepen Sea Freightliner I en II een navettedienst in 24 uur kunnen verzekeren tussen de beide betrokken havens. Dank zij deze inrichtingen bedraagt de capaciteit van de nieuwe lijn 300 containers per dag in beide richtingen.

Het is belangwekkend aan te stippen dat de „lay-out“ van de containerterminal te Zeebrugge tot nog toe enig is in Europa, in die zin dat, wegens het aanbrengen van vier

kaaisporen en van een dienstweg voor autovervoer onder de portaalkranen aan dewelke aldus een span van 53 meter breedte moest gegeven worden, de rechtstreekse overslag van schip op wagon of wegvoertuig de regel is, terwijl in de andere terminals deze operatie gewoonlijk in twee bewegingen wordt uitgevoerd.

De te Zeebrugge aangenomen formule laat dus een zeer versneld tempo van overlading en voortzending toe.

Vermelden wij tevens dat de bewegingen der spoorwagens onder de kranen geregeld wordt door een stalen kabel zonder eind, gevoerd over een kaapstander aangedreven door twee asynchroonmotoren met sleepringen, die een klein wagentje meeneemt dat beweegt op speciale, tussen en onder de hoofdsporen liggende tramsporen. Dit wagentje voert loopwielletjes mede die als voelhorentjes het wiel van de spoorwagens omvatten en hem vooruit of achteruit kunnen sturen. De afstandsbediening van dit stelsel geschiedt per radio door de kraandrijver. Deze ver gedreven automatisering laat toe de volledige bewerking van lossing en lading van het schip te bewerkstelligen met een ploeg van zes man.

Niettegenstaande de intensieve en dagelijkse arbeid die vereist wordt voor het bedienen van de schepen Sea Freightliner I en II, is de containerterminal van Zeebrugge in staat tevens andere lijnen te bedienen. Het is aldus dat sedert april 1968 een regelmatige lijn van containerschepen tussen Zeebrugge en Helsinki ingelegd werd door toedoen van de firma Freyman and Van Loo.

Gezien de groeiende belangstelling voor deze lijn, wordt deze dienst versterkt met een tweede containerschip vanaf februari 1969, zodat enerzijds een wekelijkse afvaart zal kunnen worden verzekerd en anderzijds ook Zweden zal kunnen worden bediend.

De exploitatieuitslagen van de nieuwe containerterminal beantwoorden volledig aan de gestelde verwachtingen.

Steunende op het huidig rythme van het containerverkeer, mag in '69 een verdubbeling van de trafiek verwacht worden en, wat aanmoedigend en symptomatisch is, blijkt het dat de ontwikkeling van het containerverkeer geen nadelige invloed heeft op de evolutie van het traditioneel verkeer per ferryboat.

