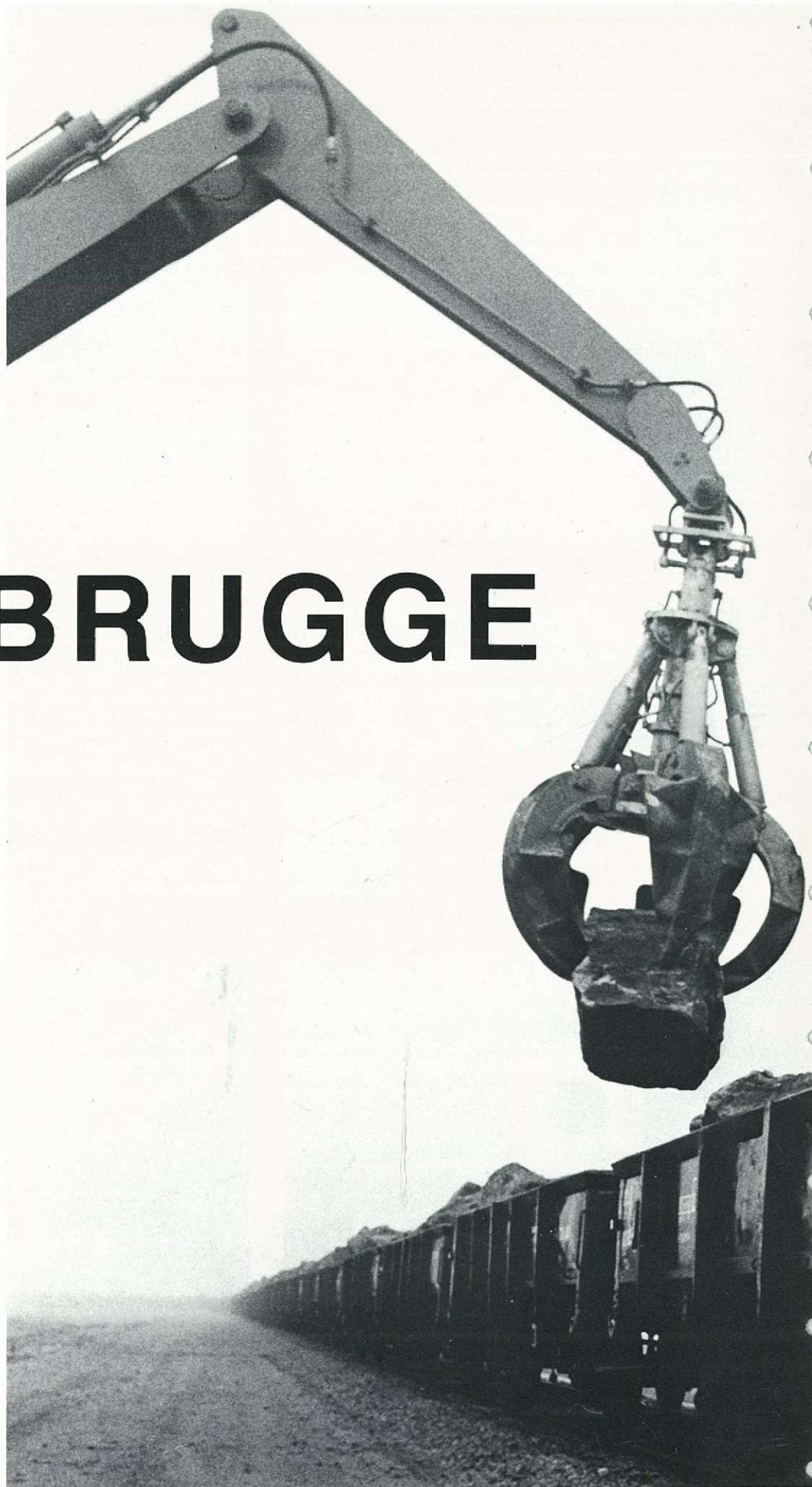


ZEEBRUGGE



20 ton steen per wagen



De regelmatige kusttoerist zal stellig reeds opgemerkt hebben dat er centraal tussen de drukbezochte badsteden Blankenberge en Knokke, een enorme bouwwerf is afgebakend. Zelfs de koninklijke weg maakt nu een ommetje rond het terrein, waar één der meest gigantische bouwprojecten der laatste decennia op stapel staat. Wat eens een toeristenoord was, met strand, „zon” en zee op de affiche, is nu de grondsteen voor de nieuwe zeehaven "Zeebrugge". Een oppervlakte van 35 ha werd voorzien voor het aanleggen van de werf. Zeewaarts plande men de bouw van een zeeluis, waarvoor zijhorende havenhoofden en dammen moeten worden opgeworpen. Het is vanzelfsprekend dat deze zeewaartse uitbreiding enorme hoeveelheden bouwmaterialen vereist. Meer dan één miljoen ton groevesteen van alle mogelijke kalibers moet aangevoerd worden.

De tijdelijke vereniging Zeebouw/Zeezand, opgericht door zes bouwondernemingen, is belast met deze uitbouw. Voor de aanvoer van de groevesteen heeft Zeebouw/Zeezand beroep gedaan op de drie traditionele vervoerders: het schip, de vrachtwagen en de trein. Als krachtigste vervoerder is de NMBS aangezocht de bevoorrading van de werven met steenblokken van meer dan 1 ton, op een regelmatige wijze te verzekeren.

Deze steenblokken komen vooral uit de CCB-steengroeven van Havines, maar ook Quenast, Lessen en Zinnik dragen hun "steentje" bij. De eerste volledige treinen, bestemming Zeebrugge, zijn te Havines gevormd. Daar de laadcapaciteit van Quenast en Lessen beperkt is tot een halve trein per dag, worden deze samengevoegd tot één enkel stel. Tot 16 maart is er dagelijks één trein bestemming Zeebrugge; van 19 maart tot 20 april, twee treinen per dag en tenslotte wordt vanaf 23 april het ritme opgevoerd tot drie treinen. Er wordt gewerkt in het stelsel van de vijf-dagenweek.

Deze treinen torsen een gemiddelde vracht van 1100 ton en zijn samengesteld uit twee wagentypes: omgebouwde Eo-wagens en gerecycleerde L1-wagens. Eo-wagens zijn stortwagens, net zoals degene u voorgesteld op de wagensteekkaart in dit nummer, maar de laterale wanden zijn voor de helft weggenomen en er is een dubbele laadvloer aangebracht om de weerstand te verhogen.

L1-wagens hebben reeds hun degelijkheid bewezen in een gelijkwaardige trafiek op IJmuiden. Het zijn platte wagens, met een eveneens versterkte laadvloer, en waar bovendien, om de laadstabiliteit te verhogen, rondom een soort reling is aangebracht.

Eikeen van deze wagens heeft een nuttige laadvloer van 24 m² en een laadgrens van ongeveer 20 ton. Een eenvoudig rekensommetje leert ons dat een volledige trein van 1100 ton, gemiddeld uit 55 wagens bestaat. Dat is dan ook de reden waarom de NMBS bij de 280 omgebouwde Eo's de 80 L1-wagens heeft gevoegd. Inderdaad. Om een ritme van drie treinen per dag aan te houden met een omlooptijd van 48 uren, moet men over zes stellen kunnen beschikken, dus ongeveer 330 wagens. Nemen we een veiligheidsmarge van 10 %, dan zijn we rond met ons park van 360 wagens. Laat ons even de omloop der treinen nader bekijken. Dag A, de steengroeven laden de stenen op de wagens. De trein vertrekt 's avonds en bereikt Zeebrugge net na middernacht. Dag B, Zeebouw/Zeezand lost de wagens, waarna het lege stel 's nachts terug naar de steengroeven spoort om de cyclus te herbeginnen. Dus iedere 48 uur ontvangt elke wagen zijn rantsoen van 3 tot 20 stenen, variërend van 1 tot 3 ton en van 3 tot 6 ton. De zwaarste blokken (3 tot 6 ton) worden op de middenste wagens geladen.

Op de los- en stockeerterreinen van Zeebouw/Zeezand is een speciale spoorweginfrastructuur aangelegd. Dat kleine privéspoorwegnet is aangesloten op de lijn Oostende-Knokke, en alle noodzakelijke manoeuvres kunnen er op uitgevoerd worden. Dicht bij het aansluitingspunt met de hoofdlijn is het spoor opgesplitst in vijf laterale aftakkingen, die, indien vereist, gelijktijdig vijf treinen kunnen ontvangen. Alle aangelegde sporen zijn aan strenge stabiliteits- en weerstandstests onderworpen, om technische problemen te vermijden, die de goede uitvoering van het bevoorradsingsplan in het gedrang zouden kunnen brengen.

Deze trafiek zal ongeveer 15 maand duren en kan gevolgd worden door andere trafieken. Maandag 26 februari is deze trafiek, in aanwezigheid van een honderdtal genodigden, officieel "opengeknippt" door de heer Simoen, Inspecteur Generaal van

Openbare Werken. De eerste trein, samengesteld uit Eo-wagens, was geladen met ongeveer 1100 ton Doornikse steen (28 % van de lading bestond uit blokken van 3 à 6 ton).



Daar werden wij voor het eerst geconfronteerd met een elektronische weegbrug (Railweight) die de wagens individueel weegt, rijdend tegen een snelheid van 5 à 7 km per uur. Dergelijke weegtechniek is een primeur voor België. Bij aanvoer wordt het gewicht van elke geladen wagen automatisch geregistreerd en uitgetikt. Na het lossen van de stenen rijdt de lege trein met identieke samenstelling terug over de weegbrug. Door een eenvoudige aftrekking bekomt men onmiddellijk het nettogewicht van de lading per wagen. Het geheugen van de weegbrug is derwijze geprogrammeerd, dat de locomotief steeds wordt overgeslagen. Zij vertoont slechts een weegfout van 0,065 %, fout die te verwaarlozen is, daar deze zelfs het gewicht van één steen niet tekent.

Na de weging rangeert men de trein op één der 5 laterale sporen, waar drie hydraulische kranen met een grijper van 800 liter inhoud (goed voor 10 ton) hem opwachtingen. Eén van de kranen wordt steeds in reserve gehouden om aan onvoorziene gebeurtenissen het hoofd te kunnen bieden. De stenen worden rechtstreeks op de stockeerterreinen opgestapeld. Per trein rekent men een lostijd van 9 uren, lostijd die onder het regime van drie treinen per dag tot 8 uren wordt teruggebracht, om het aanvoerritme te kunnen volgen. Zeebouw/Zeezand legt zijn voorraden derwijze aan dat er steeds voldoende bouwmaterialen aanwezig zijn om 8 à 10 weken door te werken zonder aanvoer.

Een gesprekje met de stationschef van Zeebrugge leerde ons dat ook deze man en zijn personeel zich hebben moeten aanpassen aan deze enorme trafiek. Er is ter plaatse een factagebureau en een schouwpost opgericht. Voor het vertrek naar de groeven wordt de trein er geschouwd. De afgekeurde wagens worden er uit gerangeerd, vervangen, en de nodige herstellingen onmiddellijk ter plaatste uitgevoerd. Aldus ontstaat er een permanente ruilpost voor Eo en L1-wagens. Er is voorwaar werk op de werf!

Bij vertrek in de steengroeven wordt de lading niet gewogen. Er is enkel een controle op de doorbuiging van de veren.