

ZEEBRUGGE EN DE SPOORWEG



1985 is een belangrijk jaar in de geschiedenis van het spoorwegvervoer. Zoals bekend, is het immers nu 150 jaar geleden dat in België, als eerste land op het continent, een spoorlijn in bedrijf werd genomen. Die stoomtreinverbinding is het beginpunt geweest voor de totstandkoming in de uitbouw van een spoorwegcomplex dat krachtig heeft bijgedragen tot de ontplooiing en de ontwikkeling van een in 1835 nog zo jonge natie en, later tot haar vermaardheid over heel de wereld.

1985 is ook het jaar om te herdenken dat de buurtspoorwegen een eeuw bestaan. Mede dank zij een verregaande reconversie in de richting van een efficiënte autobusonderneming, blijven zij de onmisbare schakel voor de verbindingen tussen de stedelijke kernen en de meer landelijke gebieden, terwijl de "kusttram" het levend gemoderniseerd beeld van een glorieus verleden, de spoorwegstations onderling blijft verbinden langs ons enig mooi Noordzeestrand.

Als daarbij nog wordt vermeld dat de Internationale Spoorwegcongresvereniging en de Internationale Unie voor het Openbaar Vervoer - waarvan de wiegen in ons land stonden - dit jaar ook al hun honderdjarig bestaan hebben gevierd, dan is het meteen duidelijk dat 1985 zich opdringt als het jaar van het openbaar vervoer.

Een gelegenheid eigenlijk niet alleen om al dan niet met een zekere nostalgie, de afgelegde weg te overschouwen, maar eveneens en vooral om resoluut de toekomst tegemoet te gaan.

Te bedenken is daarbij in het bijzonder hoe het vervoer per spoorweg verder dient te evolueren en hoe de noodzakelijke samenwerking met alle betrokken middelen allicht nog moet verstevigd of alleszins aangepast worden aan het steeds wisselend industrieel, sociaal en economisch tijdsgebeuren.

In die samenhang verdient het andermaal dat wordt beklemtoond welke belangrijke rol onze zeehavens, als overslagbedrijven, voor 's lands economie en welvaart vervullen. Hun industrialisatie neemt niet weg dat zij de plaats bij uitstek blijven waar zeetransport en continentaal vervoer elkaar de hand reiken.

Deze verbondenheid is des te belangrijker dat hun concurrentiepositie en hun ontwikkeling onloochenbaar mede bepaald worden door de kwaliteit en de vervoerprijs van de verbindingen met het hinterland. Het is eveneens belangrijk dat de waterwegen, de autowegen en de spoorwegen daarbij optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar aanvullen, gesteld dat de specifieke functie van de trein gelegen is in zijn roeping van massavervoerder bij uitstek.

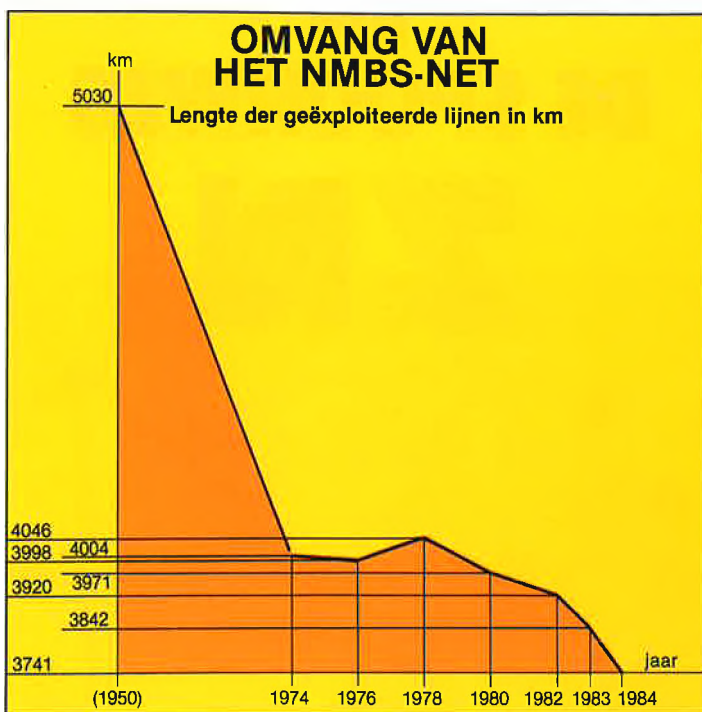
Vanuit die optiek zal het ongetwijfeld duidelijk zijn dat de N.M.B.S. de havenevoluitie op de voet volgt om haar zichtbare aanwezigheid, overigens in elke Belgische haven, tijdig te kunnen aanpassen.

Met aanvang van dit jaar staat de haven van Zeebrugge voor een nieuwe toekomst.

De voorzitter van M.B.Z. heeft, en trouwens niet ten onrechte, 1985 bestempeld als een uniek jaar voor een nieuwe haven die de beste voor Europa moet worden.

De N.M.B.S. verheugt er zich over dat zij, op de vooravond van de 21e eeuw, in de gelegenheid is om, in het raam van de nationale havenpolitiek, bij te dragen tot de volwaardige realisatie van de daarbij beoogde oriënteringen en objectieven.

Het nationale spoorwegnet en de produktiemiddelen



De haven van Zeebrugge is met het nationale en het grensoverschrijdend hinterland door uitstekende verkeerswegen verbonden. Per spoorweg komt die verbinding tot stand door een uitgebreid net waarvan de lengte, zoals hierna blijkt, tijdens de laatste tien jaar nog met 7,5% is afgenomen. Deze afslanking betekent geenszins een verzwakking van de middelen; zij is wel het gevolg van de wil tot rationalisatie en optimalisatie wat leidt tot meer efficiëntie in het gebruik van het spoorwegnet.

Het Belgisch spoorwegnet had, op 31 december 1984, een totale lengte van 3.741 km, waarvan 2.902 km voor het reizigers- en goederenverkeer en 834 km alleen voor goederentreinen. De lengte der geëlectriceerde lijnen bedraagt thans 1.907 km, wat neerkomt op 51% van de totale netlengte. De verdere elektrificatie ervan wordt voortgezet volgens

meerjarenplannen die periodisch worden bijgestuurd.

De exploitatie van het net en de daarbij verzekerde dienstverle-

ning vergden per 31 december 1984 de inzet van 305 elektrische locomotieven, 858 diesellocomotieven waarvan 305 rangeerlocomotieven en 60 locotractoren. 637 elektrische motorstellen en 2.328 gewone rijtuigen hebben in 1984 het vervoer verzekerd van zowat 150 miljoen reizigers.

Het wagenpark voor het transport in 1984 van 71 miljoen ton goederen bedroeg 37.588 eenheden, niet inbegrepen de gehuurde en de particuliere wagens. Dit park wordt steeds meer gespecialiseerd en afgestemd op de behoeften van de cliënteel. Zo zijn momenteel nieuwe stortwagens, moderne gesloten wagens en voertuigen voor rollen plaatstaal in aanbouw. Betekenisvol is het ononderbroken toenemend gemiddeld laadvermogen van de wagens. Eind 1984 bedroeg dit 38,29 ton; in 1974 was dat nog maar 32,68 ton.

Aanpassing van de spoorinfrastructuur in de Zeebrugse haven.

- 1986: - Aanleg van de eerste fase (5 sporen) van de achterkaabundel aan het noordelijk insteekdok;
 - Aanvang der werken voor de spooruitrusting (eerste fase) van de diepzeeterminal op het zuidelijk insteekdok;
- 1987: - Voortzetting van de werken voor de aanleg der sporen voor de diepzeeterminal. Voltooiing gepland tegen einde 1987.
- Werken waarvan het ogenblik van uitvoering nog bepaald dient

- te worden in functie van de verkeersrevolutie of concessieverlening;
 - De spooruitrusting van de oosteroever van het noordelijk insteekdok, tweede fase - zone ten noorden van BNFV;
 - De tweede fase van de achterkaabundel van het noordelijk insteekdok;
 - De spoor aansluiting van geïnteresseerde bedrijven binnen de transportzone.
- Werken op langere termijn:
 - De verplaatsing van het reizigersstation "Zeebrugge" naar de

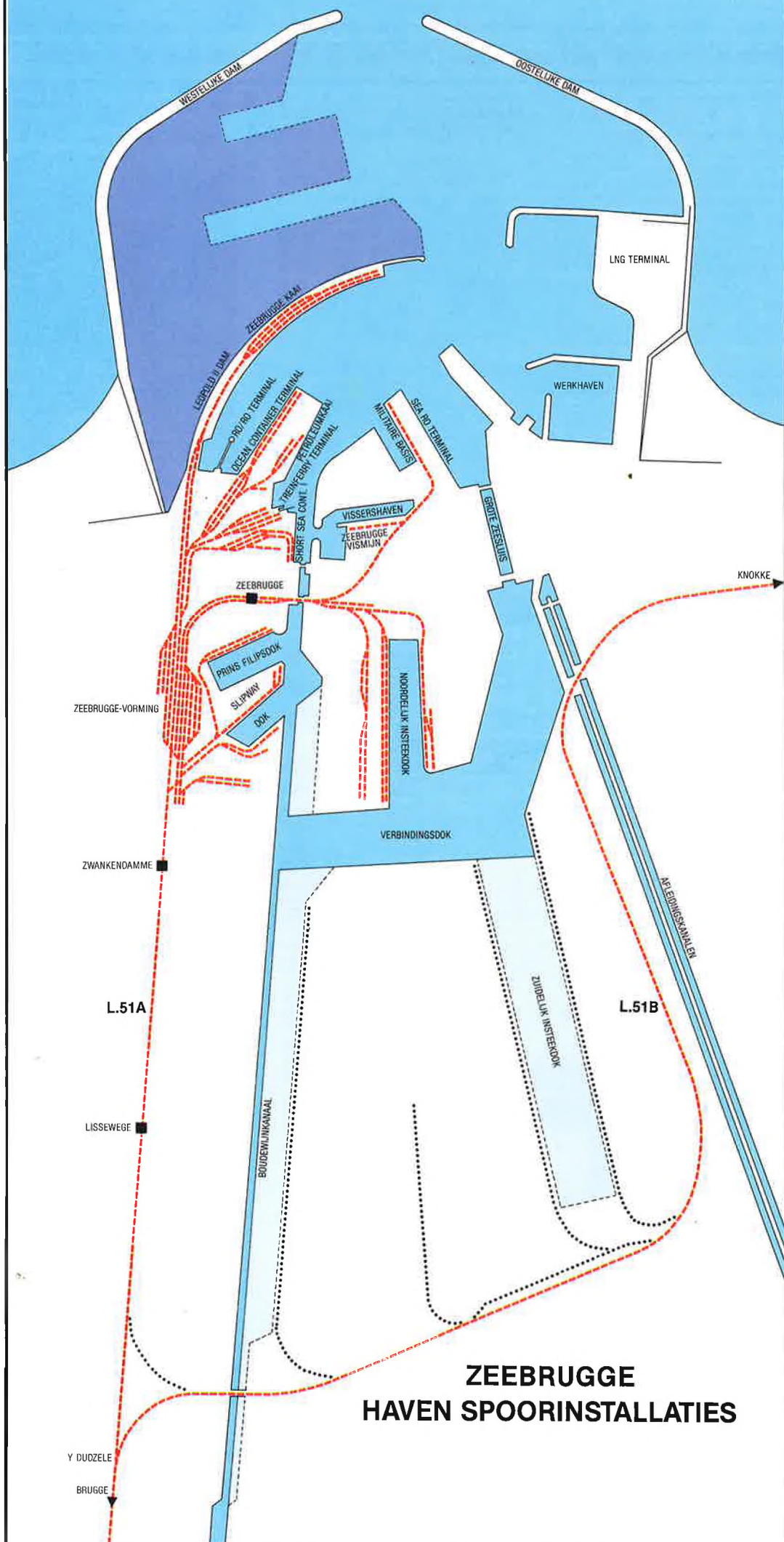


Zoals reeds gezegd, is de politiek van de N.M.B.S. erop gericht de spoorinfrastructuur af te stemmen op de ontwikkelingen in de havens zelf ten einde aldus te kunnen beantwoorden aan de nieuwe behoeften die zich in deze groeipolen voordoen. Uit het navolgend overzicht van de werken die voor Zeebrugge in uitvoering of gepland zijn, blijkt duidelijk deze wil tot mee-evoluëren.

- Werken in uitvoering:
 - De aanleg van de achterkaabundel op de Westeroever van het noordelijk insteekdok. De voltooiing ervan is nabij;
- Geplande werken:

Strandwijk. De timing voor uitvoering is afhankelijk van de realisatie van het weg- en spoorwegcomplex dat de toegang uitmaakt tot de nieuwe voorhaven;

- De verdere spooruitrusting van het zuidelijk insteekdok met de aanleg van een centrale bedieningsbundel en de diverse sporen ten behoeve van de havenbedrijvigheid of van de activiteiten van de industriële vestigingen;
- De spooruitrusting van de geplande dokken in de nieuwe voorhaven met in het bijzonder het doortrekken van de verkeerssporen tot aan deze zone;
- De modernisering en de uitbreiding van het rangeerstation naast de Baron de Maerelaan.



ZEEBRUGGE HAVEN SPOORINSTALLATIES



Dienstverlening voor personenvervoer per spoorweg tussen de haven en het hinterland.

Voor ingewijden valt het ongetwijfeld op dat het merendeel van de hiervoren vermelde werken voor de spoorweg in hoofdzaak betrekking hebben op het vervoer van goederen. Dat is voor een haven die goederengebonden is nogal evident en derhalve vrij begrijpelijk.

Maar dat betekent daarom niet dat de N.M.B.S. geen aandacht zou besteden aan het vervoer van personen tussen Zeebrugge en het nationale hinterland.

Begin juni 1984 werd gestart met de uitvoering van het reorganisatieplan voor het reizigersverkeer, het bekende IC-IR plan. Een nieuw vervoeraanbod, eenvoudig en rationeel, dat leidt tot een merkelijke verbetering van de regelmaat van het treinverkeer en tot een doorgedreven samenwerking met de N.M.V.B. om optimale aansluitingen met de autobus te verwezenlijken. Het station Zeebrugge, dat vrij goed gelegen is ten opzichte van de haven, heeft nu regelmatige klokvaste verbindingen met Brugge. Vanuit Brugge zijn er snelle aansluitingen naar alle agglomeraties van het land en



naar de landelijke dorpskernen via de N.M.V.B.-buslijnen; Brugge is overigens ook niet verstoken

van mogelijkheden voor internationaal personenvervoer per spoorweg. Deze vlotte verbindingen

voor reizigers die de trein gebruiken - en daarbij horen gewis de dagelijkse pendelaars werkzaam in de haven - hebben tot gevolg dat het klienteel van het station Zeebrugge in stijgende lijn gaat. In 1982 - 2 jaar dus voor de indienststelling van het IC-IR-plan - noteerde Zeebrugge een gemiddelde van 257 reizigers op werkdagen, 726 op zaterdag en 567 op zondag. In 1984 gingen deze cijfers de hoogte in tot 1.643 op werkdagen, 1.068 op zaterdag en 700 op zondag. Uiteraard spelen de progressieve uitbreiding van de havenactiviteit en de daaraan gekoppelde toename van de werkgelegenheid een rol in deze gunstige evolutie.

Verheugend is de beslissing om het reizigersstation naar de Strandwijk te verplaatsen (1990). Hierdoor zullen treinreizigers heel wat vlotter en gemakkelijker kunnen overstappen op de carferry's naar Groot-Brittannië. Het ontwerp voorziet in een nieuw spoorwegstation op het einde van de dijk dat een polyvalent dienstverlenend en openbaar centrum moet worden.

Het goederenvervoer.

Het goederenvervoer per spoorweg situeert zich in Zeebrugge op vier vlakken; het containerverkeer, het ferry-boatverkeer met Groot-Brittannië, het ferrouitvoer en de transporten voor de industriële vestigingen.

Zeebrugge is een typische **containerhaven**, zowel voor de kustvaart als voor de intercontinentale verbindingen. De haven beschikt over twee gespecialiseerde terminals, beide uitgebaat door de Belgisch-Engelse Vereniging der Ferry-Boats (S.B.A.) waarin de N.M.B.S. meederheidsaandeelhouder is. Het zijn de Ocean Container Terminal voor intercontinentale verbindingen (OCZ, operationeel sinds 1971) en de Short Sea Container terminal voor de verbindingen met Groot-Brittannië en andere Europese landen (S.G.T., operationeel sinds 1968).

Men kan gerust beweren dat de spoorweg, dank zij zijn investeringen in het containergebeuren te Zeebrugge, sterk heeft bijgedragen tot de "containerspecialisatie" van de haven.

De **Short Sea Container terminal** is werkelijk ontstaan onder impuls van de spoorwegen. In 1965 besloten de Britse spoorwegen een regelmatige containerverbinding in te leggen tussen Harwich en het vasteland. De N.M.B.S. en de S.B.A. werden gepolst omtrent de oprichting van een aangepaste



terminal te Zeebrugge. In overleg met het Ministerie van Openbare Werken en de Havendirectie werd daar positief op gereageerd en kon in 1967 reeds een aanvang gemaakt worden met de bouw van de aanlegkade in de voorhaven. Van hun kant, zorgden de N.M.B.S. en de S.B.A. voor de opstelling van twee portaalkranen en het aanleggen van de spoorinfrastructuur. Op 18 maart 1968 werd het eerste Sea Freightlinerschip gelost, terwijl de terminal voor geopend werd verklaard op 28 juni van datzelfde jaar.

Voor de S.C.T. is het spoor inderdaad een niet weg te denken partner. Van de 94.717 containers die er vorig jaar transiteerden, werd 83% per trein aan- of afgevoerd. Dit aandeel evolueert overigens evenredig mee met het totale S.C.T.-containerpakket. 1980 en 1981 kunnen in dit opzicht als uitzonderlijk beschouwd worden met een spoorweginbreng van meer dan 90%!

De regelmaat van de verbinding Harwich-Zeebrugge, gekoppeld aan de vlotte dienstverlening geleverd door de betrokkene spoorwegmaatschappijen heeft verschillende grote ondernemingen aangesproken.

De spoorweg speelt ook een vitale rol voor de **Ocean Container Zeebrugge terminal**. Talrijke individuele rederijen en internationale

consortia hebben Zeebrugge gekozen als aanloophaven voor hun intercontinentale diensten.

Laadkisten afkomstig van of bestemd voor alle werelddelen worden er behandeld. Een degelijke aan- en afvoer van de containers, afgestemd op het ritme van de haven, is onontbeerlijk om een vlotte werking van de terminal te waarborgen. Op dit punt is het spoor, als massavervoerder bij uitstek, een betrouwbare vennoot en dat weerspiegelt zich ook de cijfers. Het aandeel van het spoorwegvervoer op O.C.Z. schommelt rond 60%. Zeker niet mis op een gemiddelde van 67.000 laadkisten behandeld tijdens de laatste 5 jaar. 1985 kondigt zich trouwens schitterend aan, én voor de haven én voor het spoor. De cijfers van O.C.Z. vertonen een forse stijging voor het eerste halfjaar en het aandeel van de spoorweg klimt naar 74%. De per spoorweg aangevoerde containers zijn zeer verscheiden zowel wat inhoud als wat herkomst en bestemming betreft. Zij worden hoofdzakelijk via de internationale spoorwegfiliale de Samenwerkende Vennootschap Intercontainer, met als vertegenwoordiger in België, de N.V. Interferry, verstuurd of aangevoerd. Het binnenverkeer per spoorweg van en naar O.C.Z. is praktisch uitsluitend verkeer met de Antwerpse haven.

De evolutie van het containerverkeer in Zeebrugge blijkt overigens uit volgende tabel.

	SCT		OCZ		Totaal SCT + OCZ
	In- en uitvoer	Aandeel spoorweg	In- en uitvoer	Aandeel spoorweg	
1980	81.161	91%	64.866	62%	146.027
1981	88.055	94%	69.156	63%	157.670
1982	67.420	82%	67.661	62%	135.081
1983	89.863	86%	71.284	54%	161.147
1984	94.717	83%	61.891	61%	156.608

Naast de exploitatie van de twee containerterminals, staat de S.B.A., samen met de Britse Spoorwegen, ook in voor de traditionele **goederenferry-dienst** Zeebrugge-Harwich die met rechtstreekse spoorwagens, één van de levensaders is voor de Britse industrie. Bescheiden gestart met 26.000 ton in 1924 steeg het verkeer met ferry-boatwagens in 1927 reeds tot 158.000 ton, om na een na-oorlogse herstel- en stagnatieperiode, opnieuw sterk toe te nemen tijdens de laatste decennia. In 1979 werd 437.000 ton per schip "verspoord" (toen een recordcijfer). In 1983 was evenwel het absolute topjaar met meer dan 670.000 ton en 1984 was goed voor 537.000 ton. Vergeleken met andere transportmiddelen van en naar het vasteland bieden de doorgaande spoorwagens enorme voordelen:

- aan boord rollende spoorwagens doen inschepingskosten aanzienlijk dalen;

- mogelijkheid om lichte of minder dure verpakkingen te gebruiken of zelfs uit te sluiten voor be-

- paalde goederen;
- risico's van averij of verlies zijn quasi onbestaande omdat er geen behandelingen tijdens het vervoer zijn, behalve de douanecontrole, ongeacht overigens duur van het traject of de aard van de goederen;
- een vlugge transit door frequentie en regelmatige afvaarten.

West-Duitsland is de voornaamste tegenspeler van Groot-Brittannië. België volgt op vele lengten in tweede positie, waarna Nederland en Oostenrijk komen. Ons land voert hoofdzakelijk auto-onderdelen in terwijl het vooral staal en, in mindere mate, meststoffen en chemische produkten uitvoert.

De Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats heeft zich noodzakelijkerwijs ook aangepast aan het wegvervoer. Een vlotte ro-ro-dienst tussen Zeebrugge en Harwich behoort eveneens tot het ruime keuzepakket van deze dynamische "Engelandvaarder". Het deur-aan-deur-vervoer, wil zeggen zonder vrachtonderbreking, kan aldus aangeboden worden voor ondernemingen die over geen spoor aansluiting beschikken.

Overigens lijkt het passend om de eigenlijke taak van de S.B.A. even te belichten en te situeren ten opzichte van de spoorwegnetten en van de klanten. De S.B.A. heeft een technische en een handelstaak. Technisch is de bedoelde vennootschap uitbaatster van de installaties te Zeebrugge die

leg vast te leggen en de onderlinge informatie-uitwisseling te realiseren. Het personeel van de S.B.A. is gewis geen spoorwegpersoneel, maar het werkt net zoals spoorwegmannen.

De zeer nauwe verbondenheid met de N.M.B.S. leidt er trouwens toe dat de S.B.A. door de klant ook al wordt aangesproken voor specifieke transportproblemen. Aldus is zij tussenpersoon geworden die de spreekbuis is van de spoorwegen en die daardoor ook dikwijls wordt geïdentificeerd met de spoorweg.

Sinds 1980 beschikt de haven van Zeebrugge over een terminal voor het **ferroustage of rail/route-vervoer**. Deze nog relatief jonge vervoerstechniek kent thans een fiks opgang en mag in een moderne haven niet ontbreken. De uitbating van de terminal en de prospectie voor die vervoerstechniek in België wordt verzekerd door de naamloze vennootschap T.R.W. (Transport Rail Weg) die nu reeds meer dan 50 belangrijke wegvervoerders groepeerd. De terminal kende een bescheiden start maar behandelde in 1983 toch reeds 2.359 wegvoertuigen. 1984 was iets zwakker, maar de cijfers van het eerste halfjaar 1985 laten uitschijnen dat er 2.200 vervoerseenheden zullen bereikt worden. 95% van het TRW-verkeer gaat in de richting Groot-Brittannië (Dover, Harwich, Felixstowe, Immingham-Hull); slechts 5% is bestemd voor het vasteland.

cokesfabriek langsheen het kanaal Brugge-Zeebrugge. De activiteiten gaan er opnieuw in stijgende lijn en deze gunstige heropleving weerspiegelt zich duidelijk in de cijfers van het spoorwegvervoer: 147.000 ton in 1982, 161.000 ton in 1983 en 363.000 ton vorig jaar. Sinds de start van de nieuwe ZBM-terminal (Zeebrugse Behandelingsmaatschappij) in de achterhaven is de aanvoer van overzeese kolen opnieuw een realiteit. Na zes maanden activiteit werd al 481.000 ton overgelagen. Uiteraard werkt de N.M.B.S. intensief mee om deze bulkterminal de nodige armslag te geven. De glasfabriek gevestigd in de Zeebrugse zone is eveneens een betekenisvolle klant voor de spoorweg. Deze producent van hoogwaardig spiegel- en vensterglas vervoerde in 1984 "voorzichtig" 109.000 ton goederen per trein (84.000 ton in 1983 en in 1982).

Twee nieuwe vestigingen aan het noodelijk insteekdok zijn volledig uitgerust om goederen per spoor te ontvangen en te versturen. Het zijn enerzijds de multi-purpose-terminal voor het behandelen van staalprodukten, meststoffen en landbouwprodukten en anderzijds een vestiging voor de overslag van overzees fruit. De eerste resultaten zijn hoopgevend en laten vermoeden dat de spoorweg in de nabije toekomst tot een volwaardige schakel kan uitgroeien in de transportkettingen van deze twee ondernemingen.

Deze kennismaking met de Zeebrugse spoorwegactiviteiten illustreert duidelijk de wijze waarop de haven en de spoorweg voor elkaar en door elkaar leven.

De Belgische spoorwegen hebben de vaste wil om alle middelen, technieken en tarieven aan te wenden ten einde de rol van bondgenoot voor de haven, zoals met hun participatie in de N.V. Seabulk, ook in de toekomst volwaardig gestand te blijven.

Een snel, goed geprogrammeerd en aangepast spoorwegvervoer is van uitermate grote betekenis. In die optiek situeren zich overigens de onverminderde aanpassingen waarvan de goederenvervoer per wagenlading het voorwerp zijn.

De uiteindelijke doelstelling van die aanpassingen is dubbel: verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening tegen zo laag mogelijke kostprijs. Dit kan de haven alleen maar baat bijbrengen!

zij in eigendom bezet of afhuurt van de N.M.B.S. en van de C.M.B. en is zij in die hoedanigheid belast met het dagelijkse beheer ervan. De S.B.A. zorgt voor elke "scheepsbehandeling": Daarin zijn ook begrepen de douaneformaliteiten, de goederenopslag, het sorteren, het aanbrengen van etiketten, m.a.w. taken die een uitbater van een terminal in om het even welke haven dient te volbrengen.

Naast deze technische taak is er de handelstaak voor rekening of in samenwerking met de spoorwegen in Europa. Een net van agentschappen zorgt ervoor dat, de doordeweekse handelsopdrachten stipt worden uitgevoerd. Omwille van historische en geografische motieven bevindt de Algemene Directie van de S.B.A. zich te Brussel. Zodoende is het overigens makkelijker om gemeenschappelijke prospectie te verrichten, de buitenlandse agentschappen te controleren, een helpende hand te reiken voor het oplossen van plaatselijke problemen, de tarieven in onderling over-

Tenslotte zijn er de transporten gebonden aan de **industriële vestigingen** in de havenzone, zij evalueren geleidelijk mee met de uitbouw van het havengebied. Indien het bedrijfsleven verder positief reageert op de Zeebrugse investeringsinspanningen, dan is er ook voor de spoorweg een optimistisch toekomstbeeld in het vooruitzicht.

Het grootste spoorwegverkeer per volledige wagenlading geschiedt momenteel voor debou van de beide havendammen waarvoor de N.M.B.S. letterlijk en figuurlijk meer dan een steen bijdraagt. In totaal zullen zowat 11,5 miljoen ton stortsteen, afkomstig van onze nationale steengroeven, per trein worden aangevoerd. Het programma startte in februari 1979 en zal eind 1985 beëindigd zijn. In 1983 en 1984 werd ongeveer een half miljoen ton steen per spoor aangevoerd. Voor de ontvangst van drie dagelijkse treinen werd een tijdelijke spoorinfrastructuur aangelegd met vijf laterale vertakkingen.

Belangrijk voor de N.M.B.S. is de

