

haven

Motorschip « Providence »

Toen het laatste decemberblaadje van de kalender ging en het tijd was om de balans van een jaar havenbedrijvigheid op te maken, heerste te Zeebrugge een ongewone drukte.

Stakingen op het spoor en in andere Belgische havens waren voor vele reders een reden om hun vaartuigen naar hier af te leiden.

Onder deze extra-boten waren er heel wat die het zien waard waren: de Portugees « Ambrizete » van de Soc. General de Comercio, de Britse « Marengo » van Ellerman Wilson en « Errington Court » van Haldin Bros. Westfal-Larsen kleuren voer de Noor « Risanger »; de « Lemnos » van de Forenede vertegenwoordigde Denemarken samen met het zeer fraaie motorvrachtschip « Nordholm » (1958 - 4.952 BRT) van de maatschappij P. Brown Jun. & C^o. Duitsland zond ondermeer de « Argo », « Valencia », « Delia » en « Santa Ines ».

De best vertegenwoordigde rederij was de

Holland-Amerika Lijn met de « Alblaserdijk », « Axeldijk », « Appingedijk » en de nieuwe « Dinteldijk » (1957 - 11.366 BRT) en « Kloosterdijk » (1957 - 5.635 BRT), op de voet gevolgd door de C.M.B. met de « Lualaba », « Mohasi » en « Baudouinville », die misschien voor het laatst in haar carrière te Zeebrugge binnenliep. Van de Belgian Fruit Lines zagen we de « Frubel Monica » en « Frubel Clementina ».

In cijfers uitgedrukt betekent deze verhoogde activiteit in vergelijking met vroegere soortgelijke voorvallen:

		Belg. Netto Ton
1950	: 45 schepen	94.457
1955	: 48 schepen	128.446
1960-61	: 42 schepen	117.191

Het valt op dat de onderbreking zich te Antwerpen om de vijf jaar voordoet. Dat in 1955 de beweging groter was, is ten dele te wijten aan het feit dat de haven

Aktiviteit in de Brugge - Zeebrugge

door Lic. ERIC A. LEPEER

van Brugge toen vele kleinere schepen ontving.

De stakingen hadden deze keer echter voor Zeebrugge een schaduwzijde: de werkneerlegging op het spoor werd een harde dobber voor de treinveerboten die desniettegenstaande een nieuw rekord vestigden door in 1960 juist geteld 759 maal te Zeebrugge binnen te lopen. In 1959 had men 688 overvaarten genoteerd en in 1958 waren het er slechts 611 geweest. Men mag aannemen dat ingevolge de staking in 1960 ongeveer 11 reizen werden afgelast. Dat dus toch nog een stijging t.o.v. 1959 met circa 10 % werd geboekt is kenschetsend voor de vitaliteit van de Harwich-Zeebrugge-lijn.

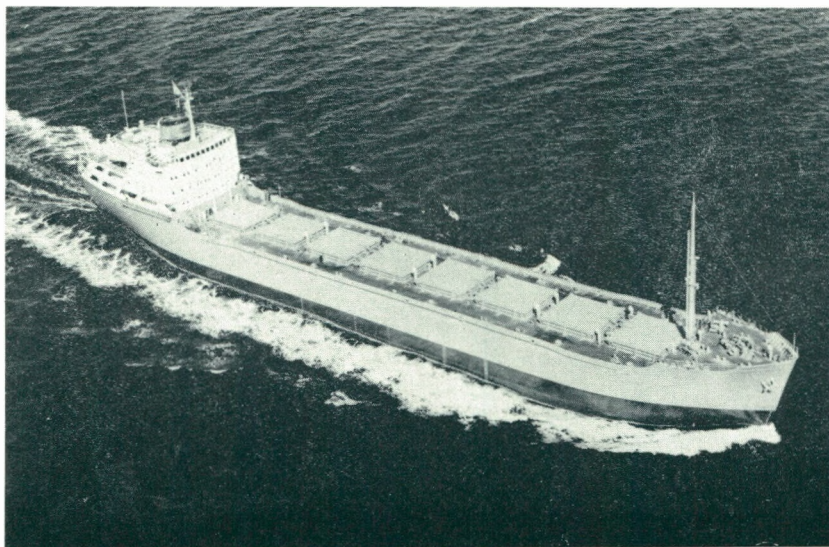
Voor 1961 verwachten we trouwens nog een

verdere toename van deze drukke dienst. De Britse spoorwegen bestuderen de eventuele bouw van een vierde eenheid. Ook de walinstallaties van het treinveer, meer bepaald te Zeebrugge, worden verbeterd door het optrekken van een loods waarin op transport wachtende auto's worden gestald en het inrichten van een eigen opslagruimte voor vloeibare brandstoffen ten behoeve der schepen.

Het afleiden van voor Antwerpen bestemde schepen censdeels en de gunstige cijfers van de veerdienst anderzijds hadden tot gevolg dat 1960 niet zo slecht werd voor Zeebrugge. De statistiek leert ons dat in 1960 1.679 schepen zijn binnengelopen metende in totaal 2.825.704 ton tegen 1.683 schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van

Motorschip «Alta»

**Streken,
Steden
en
Gemeenten
in
beweging**



2.820.383 ton in 1959. De schommeling is dus slechts gering.

* * *

De aktiviteit der Brugse scheepsslopers in 1960 was intens: 25 vaartuigen met 30.425 Belg. Nettoton werden er ontmanteld.

Onder de gesloopte bodems zijn, naast enkele eerdergenoemde stomertjes van de Forenede Dampskibs, enkele grotere tankers te vermelden. De « Poukoulet », 7.104 brutoton, werd in 1936 door de Sun Shipbuilding & Drydock Co te Chester opgeleverd als « Gulfbelle » aan de Gulf Oil Corporation. In de periode 1944-1949 heette het vaartuig « Poucou »; haar loopbaan eindigde onder Panamese vlag, als eigendom van de Cia Poulou de Vapores. Deze stoomtanker had een draagvermogen van 11.400 ton.

De « Louis Lantz » daarentegen, een ander slachtoffer der Brugse « breakers » was een Nederlandse motortanker van Wm. H. Müller te Rotterdam, 8.293 brutoton, 12.310 ton draagvermogen. Tot 1956 had zij onder Noorse kleuren gevaren als « Skotaas » voor Iver Bugge te Larvik. Bouwers waren de Caledon Shipbuilding & Engineering Co te Dundee.

Een derde bodem die er aan moest geloven was het Hondurese fruitstoomschip « Maya », 5.383 brutoton, van de Empresa Hondurena de Vapores te Puerto Cordez, gebouwd in 1929 door Barclay, Curle & Co te Glasgow voor Elders & Fyffes en bestemd voor vruchtenvervoer tussen West-Indië en Europa. In 1938 ging dit ranke vaartuig, dat 15 knopen liep, met twee zusterschepen onder Deense vlag opereren voor de te dien einde opgerichte A/S Gloria Dampskibs, P.A. Jensen te Kopenhagen. Naast passagiers akkomodatie beschikte deze « Maye » ex-Vitus Bering, ex-Mazatec, ex-Maye, over 176.000 kub. vt. koelruimte.

Van de talrijke opliggende standaard-schepen hebben de meeste nu terug zee gekozen. Per 31 december 1960 waren er in het havengebied slechts 6 schepen met ongeveer 35.000 brutoton tot non-aktiviteit gedoemd; onder hen bevond zich de Panamese diepzeetreiler « Little Ouse ».

* * *

In 1960 vergastte Zeebrugge, zoals telkenjare trouwens, de scheepsliefhebbers op een aantal mooie schepen waarvan we er hier slechts enkele zullen vermelden.

Een grote Deense rederij, Lauritzen, is hier

bijna even bekend als te Antwerpen. Ondermeer lazen we volgende namen op haar helrode scheepsrompen: Silja Dan, Rutha Dan, Erika Dan, Rimja Dan en Manja Dan. Al deze vaartuigen kwamen in de periode september-december cokes laden met uitzondering van de Erika Dan die naar de Zuidelijke IJszee vertrok om er de Belgische poolzending af te halen.

De invoer van Amerikaanse industriekolen bracht zoals voorheen ook tal van moderne bodems langs de havendam. Namen als Stad Gent en Regina werden aldus in 1960 te Zeebrugge opgeschreven. De steeds meer uitbreiding nemende Grängesberg-Oxelösund komt herhaaldelijk aan bod met de Aschepen: Alta, Avafors, Avasaksa, Arvidsjaur, Arjeplog, Adak.

De grootte der binnenlopende stortladingschepen schijnt daarbij met de dag toe te nemen. In juli 1960 lag de World Skill, zusterschip van de eerder geziene World Seafarer, te Zeebrugge en loste er 17.200 ton kolen. In de loop van de maand november kwam dan een ander schip van de Cassiopeia-reeks 17.886 ton van dezelfde grondstof aanbrengen: het was de Biskopsö die met haar 13.670 bruto-ton meteen rekordhouder werd. De Biskopsö is eigendom van de Zweedse Rederij A/B Rex, R. Källström te Stockholm.

Staat de Biskopsö nu, wellicht voor korte tijd, te Zeebrugge bekend als de kolenschuit met grootste bruto-tonnenmaat, dan komt de palm voor het grootste draagvermogen en de grootste geloste lading toe aan een Noorse reus die Providence heet. Dit drogeladingschip meet 20.200 ton draagvermogen en werd medio 1959 door Burmeister & Wain te Kopenhagen aan reder Jacob Odland, A/S Produce, overgedragen. Op 20 december 1960 liep ze te Zeebrugge binnen om er 19.310 ton kolen af te leveren.

De Providence, die 13.446 bruto-ton meet, heeft volgende hoofdkarakteristieken:

Lengte tussen loodlijnen	163,07 m
Breedte op spanten	21,89 m
Holte tot opperdek	13,41 m
Diepgang	31,3 vt
Proefsnelheid geladen	15,5 kn
Graankapaciteit	949.000 kub. vt.

De voortstuwing wordt verkregen door een B. & W. 7-cylinder enkele werking 2-takt motor met drukvulling die 8.750 EPK bij 115 omw/min ontwikkelt.

Vermelden we nog dat de Providence het grootste drogeladingschip is dat op een Deense werf werd gebouwd. Thuishaven is Haugesund.

De vergelijking der hierbij afgedrukte luchtfoto's van de Alta, één der A-boten van Grängesberg en de Providence laat toe twee opmerkingen te maken :

- de Providence, hoewel aanzienlijk groter, heeft slechts zes luiken tegen de Alta acht.
- de Providence heeft in de voormast een zeer ruim kraaienest dat het manoeuvreren van dit 175 meter lange vaartuig moet vergemakkelijken. Om het voorschip bij minder gunstige weersomstandigheden veilig te bereiken werd aan stuurboordzijde, over de luikhoofden heen, een soort catwalk gekonstrueerd. In een minimum van tijd kan deze loopbrug echter worden verwijderd vermits ze laden noch lossen mag verhinderen.

* * *

De tijd staat niet stil : na 1960 komt 1961. Het nieuwe dienstjaar begon daverend omdat de stakingen elders voortduurden. Intussen is alles weer tot normale verhoudingen teruggebracht. Erg optimistisch mogen we niet zijn. De havenbeweging zal waarschijnlijk die der voorgaande jaren benaderen zonder grote verschillen in min of meer. Zolang zich inderdaad in het havengebied geen machtige industriebedrijven vestigen die hun grondstoffen betrekken uit overzeese landen of hun produkten over de wereldzeeën sturen, mag men de uiteindelijke expansie van Zeebrugge niet verwachten.

Besluiten we dit overzicht met enkele inlichtingen betreffende het voorziene aanleggen van pakketboten in 1961 : de Homeric vaart op 25 april, 15 mei, 4 juni en 18 oktober naar Amerika af, terwijl de Seven Seas uitgaand komt meren op 31 maart, 30 april, 27 mei en 16 juni. Thuisvarend zien we dit schip dan op 22 april, 21 mei en 28 september. Deze opgave kan natuurlijk gewijzigd worden onder druk van onvoorziene omstandigheden.



DE EERSTE VAN HET LAND
TEN DIENSTE VAN ALLEN

DUS OOK UW BANK

Handelsregister

Brugge 51.63

Kortrijk 132.23

ALLE BANKVERRICHTINGEN — KREDIETVERLENINGEN — FINANCIERINGEN —
GELDBELEGGINGEN — ENZ... ENZ...

BANK van de SOCIÉTÉ GÉNÉRALE de BELGIQUE

**KAPITAAL EN RESERVES :
2.586 MILJOEN**

Talrijke Agentschappen en Burelen verspreid
over geheel West-Vlaanderen.

Administratieve Zetels :

BRUGGE : Vlamingstraat, 58

KORTRIJK : Waterpoort, 1