

het treinverkeer Zeebrugge-Harwich

doorgaand spoorverkeer tussen Groot-Brittannië en kontinentaal Europa

Op 24 en 25 april 1924, veertig jaar geleden dus, werd tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland voor het eerst een op commerciële leest geschoeide overzetsdienst van geladen spoorwagens ingehuldigd, toen uit Harwich, respectievelijk Zeebrugge, de eerste afvaarten van de treinveerboten werden gegeven.

Bij het begin van dit jaar, op 3 januari 1964, is te Zeebrugge op maiden trip binnengelopen de pas door de werf opgeleverde 'Cambridge Ferry'. Met de indienststelling van dit vaartuig werd de vlootsterkte van de lijn Zeebrugge-Harwich op vier eenheden gebracht.

Historisch

De idee om de diskontinuiteit tussen twee spoorwegnetten, door een wateroppervlak veroorzaakt, te overbruggen met een treinveer is begrijpelijkerwijze pas gerezen nadat in de vorige eeuw op grote schaal spoorlijnen werden aangelegd. Hoewel de auteurs het wel nooit zullen eens worden over datum en plaats, lijkt de eerste publieke treinveerdienst te zijn ontstaan ten jare 1850 in Schotland over de Firth of Forth.

De Brit John Fowler komt de eer toe om reeds in 1866 een treinveer over het Kanaal te hebben voorgesteld. Zijn plannen en vele andere van latere datum, werden nooit verwezenlijkt.

Waar verkeerseconomische overwegingen faalden, overwon tenslotte het woeste wapengeweld. Tegen het einde van de eerste wereldoorlog — inaugurale reis op 22 februari 1918 — werden door de geallieerden verschillende treinveren in het leven geroepen ter bevoorrading van het westelijk front.

Na de wapenstilstand werden deze verbindingen nog enige tijd aangehouden ter repatriëring van Brits legermaterieel, maar reeds vanaf 1920 waren zowel schepen als walinstallaties zonder emplooi.

Verkeerstechisch

Drie voor militaire doeleinden gebouwde vaartuigen, de 'Trainferry N° 1', 'Trainferry N° 2' en 'Trainferry N° 3' werden na verbouwing ingezet op de lijn Harwich-Zeebrugge. Alleen de 'Trainferry N° 1' heeft de tweede wereldoorlog overleefd en werd, herdoopt als 'Essex Ferry', op 16 augustus 1946 terug in bedrijf gesteld. In 1956 werd deze eenheid voor sloop afgevoerd. De huidige vloot van de lijn Zeebrugge-Harwich bestaat uit de 'Suffolk Ferry' (bouwjaar 1947), 'Norfolk Ferry' (1951), 'Essex Ferry' (1957) en 'Cambridge Ferry'.

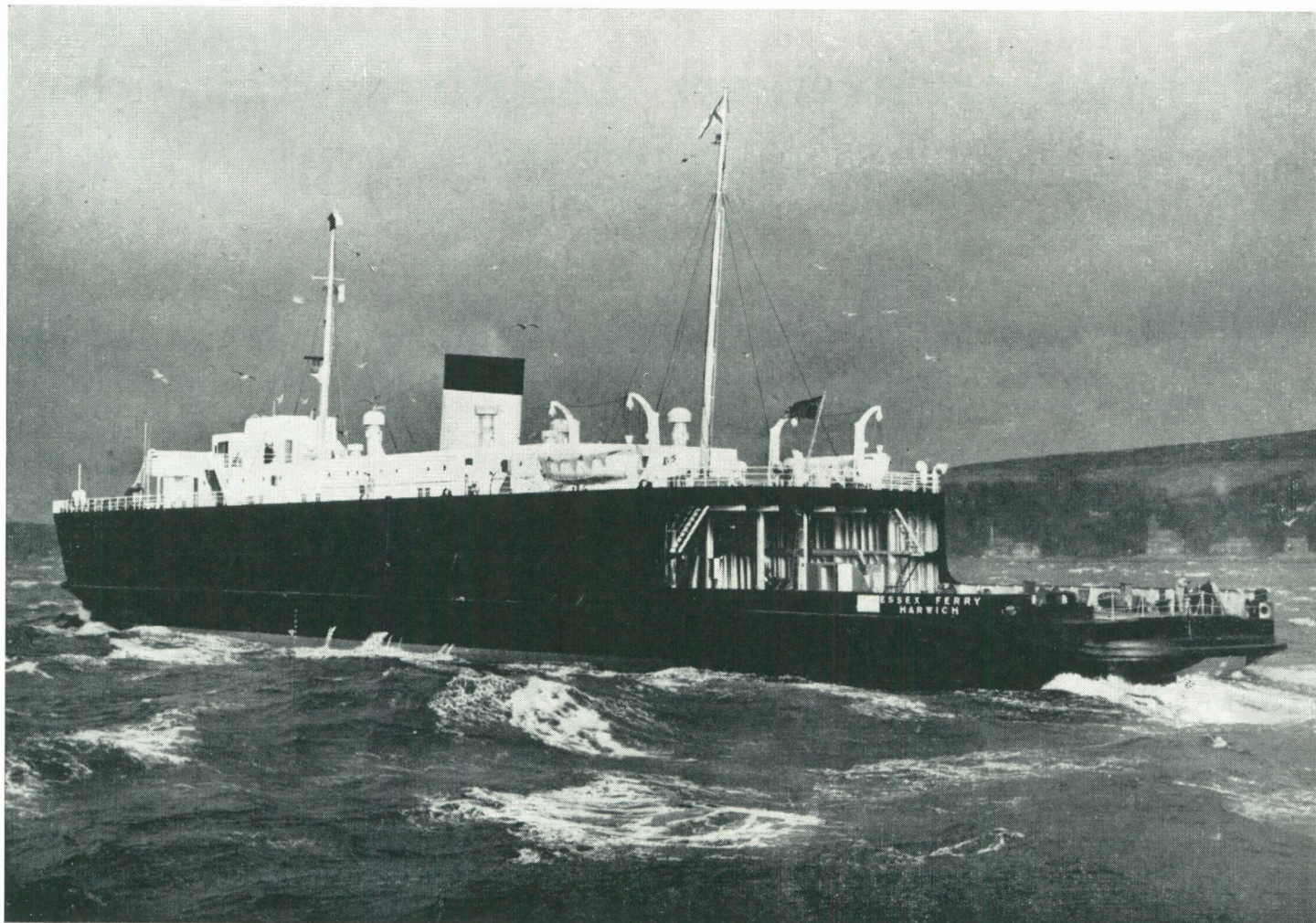
Lossen en laden gebeurt in beide havens via een ophaalbrug. In 1954 werden de terminale installaties te Zeebrugge verplaatst van de vlothaven naar de open binnenrede. Het versassen der vaartuigen werd aldus uitgeschakeld wat de reisduur met nagenoeg drie uur heeft gekort.

De afstand tussen Zeebrugge en Harwich bedraagt 153 km die door elk der vier veerboten in ongeveer zes uur worden afgelegd. Iedere eenheid heeft een capaciteit van circa 35 goederenwagons die worden verdeeld over de vier sporen van het treindek.

Economisch

Het veer Zeebrugge-Harwich wordt uitsluitend gebruikt voor het overzetten van goederenwagons en wegvoertuigen. Bijkomstig is er per schip akkommodatie in kajuiten voor 12 passagiers. Personenspoorrijtuigen worden in regel echter niet vervoerd.

Het transport van goederen per treinveerboot biedt talrijke voordelen op de klassieke vrachtvaart, nl.: rechtstreeks vervoer zonder overlading van producent naar konsument; vermindering der verpakkingskosten vermits de wagon als emballage fungeert; hoger snelheid door de frekwentie van de dienst en de uitschakeling der havenverhandelingen; uitgebreider



penetratiegebied voor bepaalde aan bederf onderhevige produkten dank zij de opgedreven snelheid en de betere verpakking in frigowagens die alle ongewenste temperatuurverschillen uitschakelen; geen havenrechten voor bewaking, stapelen, werktuigen, verzekering; meer veiligheid, minder risico's in verband met diefstal, beschadiging en averij; efficiënt vervoer van hinderlijke stukken die bij transport per gewoon vrachtschip én speciale havenwerktuigen én aangepaste schepen vereisen, maar die, eenmaal geladen op wagon, geen problemen meer bieden; rechtstreekse tarieven voor doorgaand verkeer met uitschakeling van kostprijsoptrijvende tussenpersonen; vereenvoudiging van douaneformaliteiten door uitklaring ter bestemming.

De rendabiliteit van een treinveer wordt echter beperkt door enkele factoren die de veralgemening en verspreiding ervan in de weg staan, waaronder de hoge

tarra der wagons en de oneconomische ruimteverdeling met alle wagons op één treindek, wat een grotere breedte van de scheepsromp noodzaakt, waardoor de snelheid van het schip ongunstig wordt beïnvloed en wat tevens de aanwending der onderaan in het schip gelegen ruimen uitsluit. De kleinere 'earning capacity' of winstvermogen van de treinveerboot wordt omschreven door berekeningen die hebben aangetoond dat een klassiek vrachtschip gemiddeld 165 ton gewicht aan lading kan vervoeren per 100 ton bruto-inhoud. Voor een treinveerboot wordt die verhouding op slechts 28 à 33 ton per 100 geschat.

Een andere handicap beperkt het hinterland. Om strategische of andere redenen hebben sommige landen als bv. Ierland, Spanje en Rusland afwijkende spoorbreedten aangenomen. Alhoewel de spoorbreedte in Groot-Brittannië en op het contingent gelijk zijn, kunnen de wagons van beide netten niet zonder meer

worden uitgewisseld. Het vrije ruimtprofiel is kleiner in Groot-Brittannië en smaller dan het maximum toegelaten door de in 1900 te Bern afgesloten internationale overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor. Continentale wagons zijn dus niet geschikt voor het Britse net, waar de kunstwerken — bruggen, tunnels enz. — niet op ze berekend zijn. Daarentegen zijn de Britse wagons niet voorzien van de op het vasteland voorgeschreven reminrichting. Elk der betrokken spoorwegmaatschappijen heeft zich om deze redenen een speciaal wagonpark aangeschaft, geschikt om op de verschillende netten te rijden.

De afweging van de opgesomde voor- en nadelen van de treinveerboot maken het de verkeerstechnicus mogelijk de kritische afstand — 222 km — te berekenen, beneden dewelke het type rationeel en rendabel kan worden benut en waarboven de voorkeur dient gegeven aan het konventionele vrachtschip. De geplande treinveren Nederland-Engeland en Zweden-Engeland werden nooit verwezenlijkt, hoofdzakelijk omdat de kritische grens in deze verbindingen zou worden benaderd of overschreden.

De beweging en evolutie van de dienst Zeebrugge-Harwich ligt vastgelegd in de cijfers vervat in tabel 1. De diverse fluktuaties zijn o.m. veroorzaakt door :

de hausse in 1928-29, de depressie der dertiger jaren, de devaluatie van het £ in 1931 en de BF in 1935, de voorspoed na de tweede wereldoorlog, d.w.z. door conjunktueurschommelingen ;

de oprichting van het veer Duinkerken-Dover in 1932 ; de protektionistische politiek 'Buy British', speciaal rond 1952 ;

de verwoestingen te Zeebrugge door de 1-februari-vloed 1953.

Voor al in de laatste jaren valt naast een algemene stijging van de trafiek ook een groter evenwicht tussen in- en uitvoer aan te stippen. Laat men om hierboven aangehaalde redenen het jaar 1953 buiten beschouwing en vergelijkt men 1963 met 1954, dan bemerkt men dat de trafiek richting vasteland, die in 1954 slechts 56,31 % van die naar Engeland bedroeg, in 1963 steeg tot 81,94 %. De gemiddelde lading die men berekent door de trafiek in beide richtingen samengeteld te delen door het dubbel aantal enkele overvaarten klom van 178 ton in 1954 tot 204 ton in 1963. Dat de kwantitatieve prestaties aldus werden gekoppeld aan een grotere benuttingsgraad is een verheugend verschijnsel.

De in tabel 2 weergegeven trafiek per maand te Zeebrugge verwekt de schijn dat ook op dit gebied een

evenwicht bestaat. De herkomst der goederen per seizoen is echter zeer verschillend. Een harmonisch geheel ontstaat omdat in de winter en lente vanuit België grote hoeveelheden vroege groenten, witloof en fruit naar Engeland worden verzonden, nadien Italië aan de beurt komt met treinen vol zuidervruchten en de Balkan met Kerstmis een vloed dood gevogelte zendt.

Als landen van herkomst op het vasteland dienen vooral vermeld, in volgorde van de huidige belangrijkheid van trafiek : Italië, Duitsland, Joegoslavië, België en verder ook Hongarije, Zwitserland, Zweden,

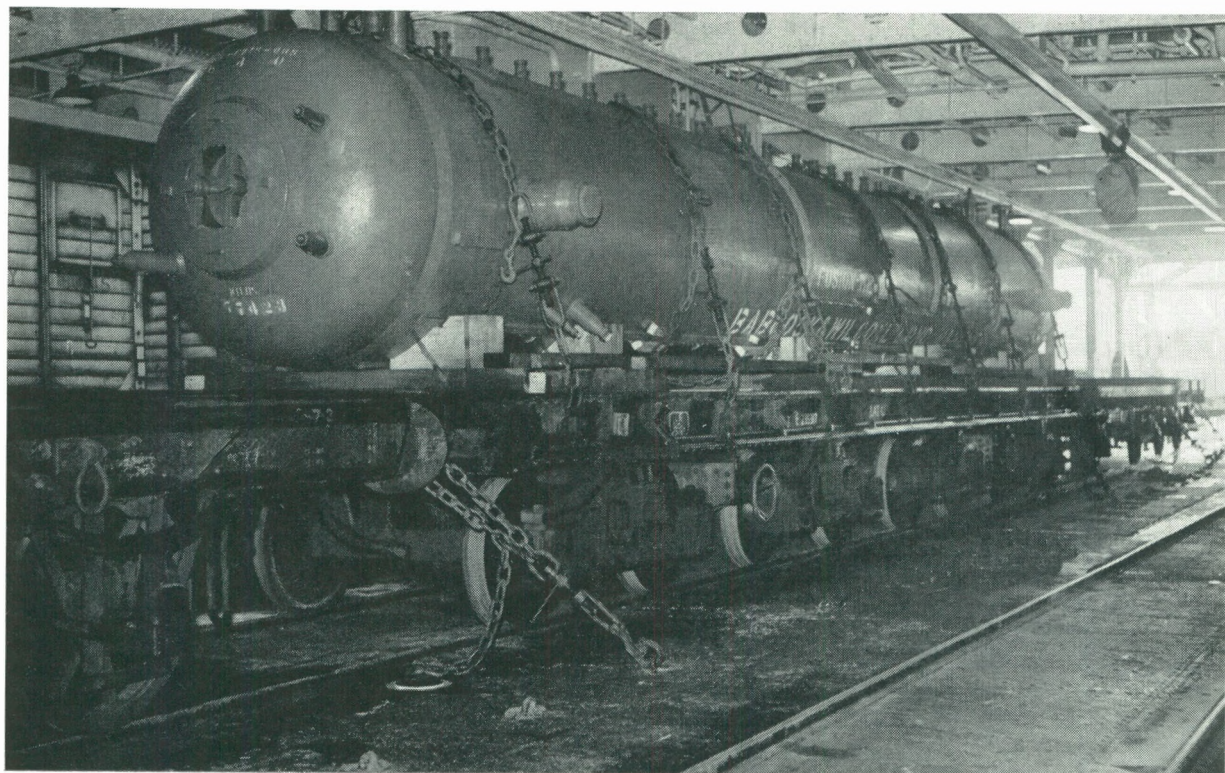
1. - Beweging en evolutie

	Totale trafiek in ton		aantal overvaarten in elke richting
	naar Engeland	naar vasteland	
1924	25.201	632	cijfers niet beschikbaar
1925	81.132	7.672	»
1926	134.878	12.608	»
1927	140.346	18.123	»
1928	128.080	17.120	»
1929	114.196	23.984	»
1930	112.749	19.981	»
1931	121.178	10.977	»
1932	61.805	12.225	»
1933	39.225	10.687	»
1934	39.729	14.880	»
1935	47.250	15.061	»
1936	50.328	21.288	»
1937	66.656	17.446	369
1938	61.599	8.659	352
1939	43.102	2.871	216
uitbating stopgezet van 1.9.1939 tot 15.8.1946			
1946	11.560	3.865	41
1947	23.573	16.403	116
1948	54.388	27.079	245
1949	53.319	33.015	312
1950	68.809	34.864	354
1951	108.823	32.209	386
1952	91.599	41.812	383
1953	81.276	49.081	400
1954	114.186	64.296	501
1955	126.689	76.151	558
1956	129.951	86.236	537
1957	134.907	91.804	554
1958	148.598	90.160	610
1959	163.350	91.055	686
1960	171.581	104.130	759
1961	171.333	103.761	729
1962	186.272	115.225	780
1963	172.356	141.231	770

het treindek op
de Essex-Ferry



de Norfolk Ferry
met 85 ton zware
ketel als lading



Oostenrijk, Tsjechoslowakije, Roemenië, Frankrijk. Bij de landen van bestemming op het kontinent figuren Duitsland, Italië en Zwitserland vooraan op de lijst vóór België, Oostenrijk, Joegoslavië, Frankrijk, Hongarije, Tsjechoslowakije, Zweden enz.

Onder de speciale transporten die via Zeebrugge-Harwich transiteren zijn o.m. te vermelden de verscherping van grote kwantiteiten kostbare machines, nieuwe personenwagens, landbouwmachines, cirkussen compleet met levende have, kostbare kunstwerken onder politiebewaking, licht ontvlambare vloeistoffen in tankwagens. Een uitgebreide gamma van de meest diverse wagentypes staat ter beschikking van de gebruikers.

2. - Trafiek per maand te Zeebrugge in 1963

	uitvoer naar Engeland		invoer uit Engeland	
	aantal geladen wagons	ton	aantal geladen wagons	ton
januari	1.556	13.343	1.130	10.095
februari	1.721	15.231	1.273	11.397
maart	1.951	16.295	1.316	11.524
april	1.546	13.019	1.147	10.493
mei	1.753	16.203	1.450	13.380
juni	1.511	12.973	1.280	12.220
juli	1.804	14.181	1.292	11.817
augustus	1.873	14.713	1.098	10.259
september	1.911	15.289	1.259	12.104
oktober	1.699	12.231	1.399	13.144
november	1.828	14.231	1.555	12.811
december	1.858	14.647	1.289	11.987
totaal 1963	21.011	172.356	15.488	141.231

Het aandeel van land en gewest in de uitbating van het veer is misschien niet dat wat men er logischerwijze van zou mogen verwachten. De vier schepen zijn eigendom van de Britse Staatsspoorwegen, worden in Groot-Brittannië gebouwd, hersteld en uitgerust; de bemanningen — in totaal zowat 120 opvarenden — zijn uitsluitend Brits.

De Belgische terminus wordt uitgebaat door een naamloze vennootschap waarin de N.M.B.S. een belangrijke participatie bezit en die haar maatschappelijke zetel heeft te Brussel. De uitbatingsetel Zeebrugge stelt gemiddeld 30 bedienden en 50 arbeiders tewerk.

De bedrijvigheid van het veer is een voorname faktor in de algemene spoortrafiek van de haven van Zeebrugge dat tot de biezonderste emplacements van het land wordt gerekend. Een gedeelte van het personeel van de spoorwegmaatschappij krijgt hierdoor werkgelegenheid in eigen streek.

De konkurrentiestrijd voor het vervoer van goederen over het Kanaal is uitgesproken scherp. Vanuit de meeste havens opereren aan beide zijden snelle lijndiensten die worden onderhouden door klassieke vrachtboten welke meestal ook containers laden. Als antwoord daarop heeft men de jongste treinveerboten uitgerust met een speciale hijsinrichting voor het behandelen van containers.

Sinds een paar jaar zijn ook in toenemende mate trailerschepen ten tonele verschenen. Dit soort vaartuig is een toepassing van de treinveerboot op het wegverkeer. Een dergelijke dienst bestaat tussen Londen en Antwerpen. De kansen ervan worden groter naargelang meer internationale autowegen worden afgewerkt. Treinveerboten zijn zonder noemenswaardige aanpassingen te gebruiken als trailerschepen.

Het treinveer Duinkerken-Dover is voor Zeebrugge-Harwich eveneens een mededinger. Er worden naast goederenwagens ook slaapwagentreinen overgezet. Groot-Brittannië en Frankrijk beheren elk twee van de vier schepen van de lijn.

Het vliegtuig tenslotte is thans in staat de meest waardevolle vracht van de zeevaart af te snoepen.

Uit de recente indienststelling van een vierde eenheid op het traject Zeebrugge-Harwich mag echter worden afgeleid dat de verantwoordelijke autoriteiten van mening zijn dat een verdere toename van de handelsbetrekkingen tussen kontinentaal Europa en Groot-Brittannië — al dan niet geïntegreerd in Euromarkt — in de lijn van de verwachtingen ligt.

In de laatste jaren werden tussen Zeebrugge en Harwich per dag gemiddeld meer dan twee afvaarten, zon- en feestdagen inbegrepen, verzekerd. Volgens de noodwendigheid werd een derde afvaart gegeven. De toevoeging van de 'Cambridge Ferry' zal het thans mogelijk maken geregeld drie afvaarten te voorzien.

Het vierde schip blijft in normale omstandigheden beschikbaar als reserve en als invaller tijdens noodzakelijke onderhoudsbeurten en reparaties.

Tenslotte blijkt uit de aanbouw van de vierde treinveerboot ook nog — zoals trouwens uit de bestellingen van Kanaalboten voor andere lijnen — dat de betrokken maatschappijen de ingebruikname van een eventuele tunnel onder het Nauw van Kales in een nabije toekomst niet vrezen.