

De
Belgische
Spoorwegen
en
het vervoer
per
container



De techniek van het vervoer per transcontainer heeft in de laatste maanden een explosieve ontwikkeling gekend, inzonderheid in het goederenvervoer dat geheel of gedeeltelijk over zee geschiedt. Het gebruik van de transcontainer laat inderdaad een versnelde turn-over van de schepen toe en schakelt de behandeling der goederen, het gevaar voor diefstal en voor beschadiging, alsmede de vertragingen in de havens uit.

Dientengevolge zijn thans de verladers, de expediteurs, de stouwers en de vervoerders over zee, spoorweg en weg verplicht hun traditionele werkmiddelen drastisch te herzien.

Voor de spoorweg in 't bijzonder stelt zich een problema van overschakeling van vervoermaterieel, in die zin dat de betrokken goederen — uiteraard vervaardigde en normaal te verpakken producten — tot nog toe meestal geladen

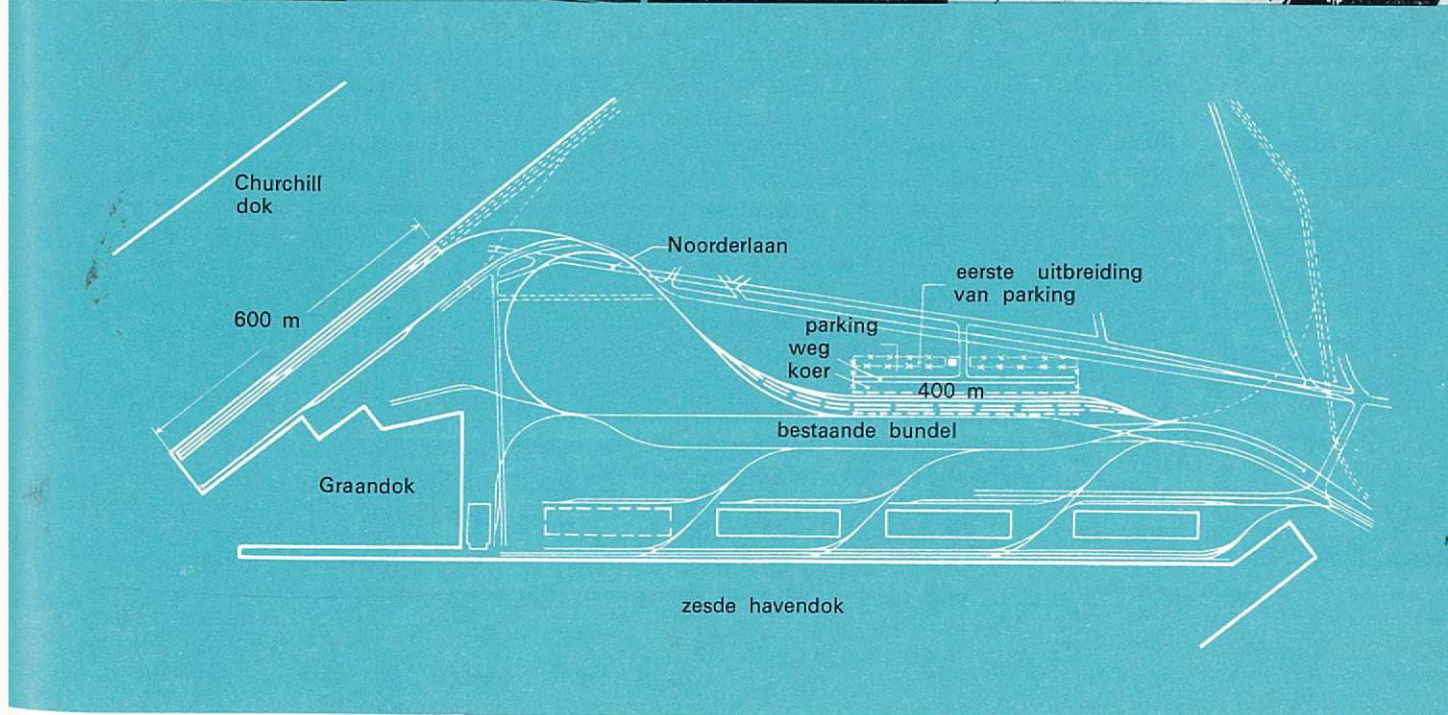
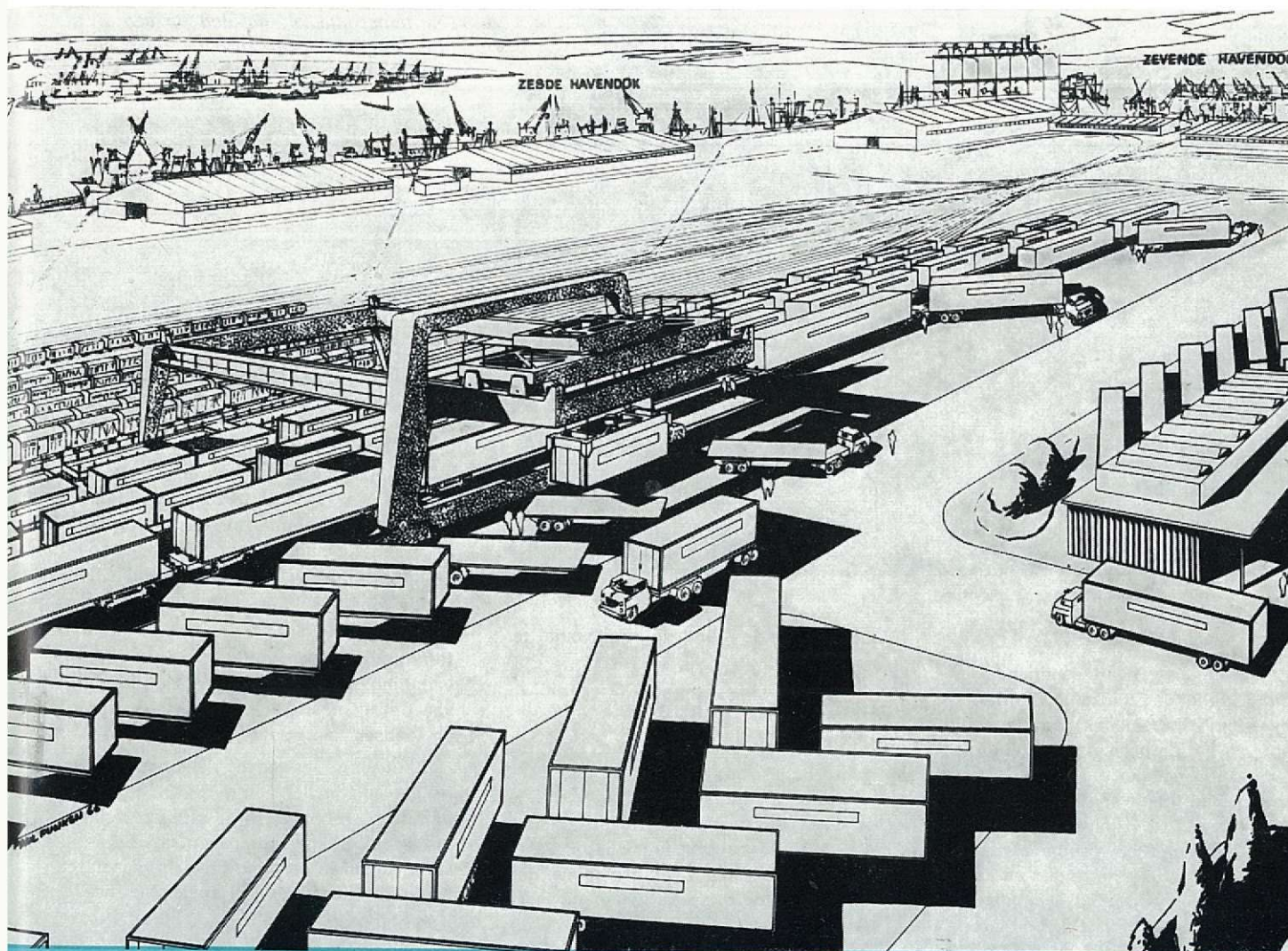
werden in gesloten spoorwegwagens, terwijl in de toekomst de spoorweg hiervoor meer en meer „platte" wagens zal dienen ter beschikking te stellen.

Anderzijds eist het laden en het lossen van de transcontainer op een spoorwegwagen in de eindstations de inschakeling van laadbruggen met een hefvermogen van ten minste 25 ton.

Daar het havenverkeer voor de Belgische spoorwegen een belangrijk gedeelte van haar totale goederentrafiek vertegenwoordigt, zijn zij dan ook genoopt geweest zich aan deze nieuwe problematiek aan te passen.

Zij hebben dan ook besloten in de havens van Antwerpen en Zeebrugge gespecialiseerde containerterminals op te richten die rationeel zullen aangepast zijn voor de behandeling en het vervoer van deze enorme laadkisten.

ANTWERPEN D.S. — TERMINUSSTATION VOOR HET VERVOER VAN TRANSCONTAINERS





Een transcontainer, geladen op een platte wagen, in de haven van Antwerpen.

Haven van ANTWERPEN.

Het havenbeheer heeft de driehoek gevormd door de zuidkant van het 7e havendok (Churchilldok) en de noordkant van het 6e havendok bestemd voor de behandeling van transcontainers. Dit emplacement heeft een oppervlakte van 60 hectaren. De aanlegkaaien en hun nabije hinterland zijn voorbehouden aan de stuwadoorsondernemingen en aan de rederijen die vertrouwd zijn met het transcontainervervoer. Daarom zal de „containerterminal“ van de N.M.B.S. in het midden van deze driehoek worden gebouwd. Hij zal 4 laadsporen (van 400 m nuttige lengte) hebben, verbonden met de kaaisporen en een laadkoer die toegang verleent tot de Noorderlaan. Daarenboven zal een omheinde stapelruimte laadkisten kunnen opnemen welke niet onmiddellijk dienen geladen of verstuurd. De vier hiervoren vermelde sporen en de laadkoer zullen worden bediend door een laadbrug (op rails) met 30 ton hefvermogen.

Van uit deze „terminal“ zullen onder andere de directe „T.E.R.R.E.“-treinen vertrekken, die in de loop van het jaar Antwerpen met Italië zullen verbinden.

Door het inleggen van directe stellen van en naar het vormingsstation Antwerpen-Noord zal het anderzijds mogelijk zijn wagens met containers in te schakelen in de snelle T.E.E.M.-treinen die Antwerpen verbinden met de voornaamste Europese spoorwegcentra.

Er wordt overwogen deze container-

terminal einde 1967 in exploitatie te nemen.

Haven van ZEEBRUGGE.

In de haven van Zeebrugge baat de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats (in opdracht van de N.M.B.S. en van de Britse spoorwegen) sedert meer dan 40 jaar een terminus uit, speciaal ingericht voor het aanleggen der ferry-boats die dagelijks meerdere overvaarten verzekeren tussen Zeebrugge en Harwich.

In deze terminus worden spoorwegwagens rechtstreeks op de (van rails voorziene) schepen geladen. Sedert enkele tijd kunnen met deze boten ook vrachtwagens en opleggers worden meegevoerd.

Krachtens overeenkomsten onlangs afgesloten met de Britse spoorwegen en met het havenbeheer van Zeebrugge, bouwt de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats voor het ogenblik in de haven van Zeebrugge een nieuwe terminus voor containerschepen.

Te dien einde heeft het Departement van Openbare Werken de constructie van een kaaimuur van 240 m lengte in aanbesteding gegeven.

De nieuwe terminus zal langs de kaaimuur worden ingericht op een terreinstrook van 60 m breed. Hij zal 4 sporen en een weg bevatten. Hierdoor zal de directe overslag van schip naar wagon of vrachtwagen (en oplegger) mogelijk zijn en dit met behulp van twee laadbruggen (op

rails) met 30 ton hefvermogen, 50 m overspanning, 20 m hoog en 350 ton wegend. Vlakbij deze „terminal“ en in de eigenlijke haventerreinen zal een omheinde stapelruimte voor verschillende honderden laadkisten worden ingericht met toegang tot de Koninklijke Weg Knokke-Oostende.

Rond deze parking worden terreinen voor verhuur op lange termijn ter beschikking van de cliënteel gesteld die er bureaus en loodsen kan oprichten.

De Britse spoorwegen richten in de haven van Harwich een gelijkaardige terminus op en hebben twee schepen voor het vervoer van de transcontainers besteld. Zij zullen bestemd worden voor de dagelijkse dienst tussen Harwich en Zeebrugge.

Deze schepen zijn 120 m lang en zullen elk 148 I.S.O. — (International Standardisation Organisation) — containers van 8' x 8' x 30' kunnen vervoeren, maar laadkisten met een grotere lengte zullen ook aanvaard worden.

De overtocht zal 7 uur in beslag nemen. De verrichtingen voor de overslag in iedere haven zullen maar 5 uur duren, zodat ze normaal dus in 24 uur een reis heen en terug zullen doen.

De inhuldiging van de nieuwe dienst is voorzien voor begin 1968.

Van dit ogenblik af zal de lijn Zeebrugge-Harwich aan de in het goederenverkeer, tussen Groot-Brittannië en het vasteland, geïnteresseerde cliënteel een drievoudige dienst van rechtstreekse overlading kunnen bieden en wel per spoorwegwagon, per vrachtwagen en oplegger of per transcontainer, en dit met zulke doelmatigheid en snelheid dat een vlugge ontwikkeling en concentratie van dit verkeer in de haven van Zeebrugge mag worden verhoopt.

ZEEBRUGGE FERRY-BOATS — TERMINUSSTATION VOOR HET VERVOER VAN TRANSCONTAINERS

