

ANTWERPEN

EN HET VERVOER MET TRANSCONTAINERS

Een containerschip aan de kaai in het zevende havendok. Met de terminal van Antwerpen is er nu een rechtstreekser verbinding tussen de zee en het Europees spoorwegnet.





De haven.

Het nut van een haven, de diensten die ze aan nijverheid en handel bewijst, de verbinding die ze tot stand brengt tussen het achterland en de landen van overzee... met die maatstaven wordt de belangrijkheid van een haven gemeten. Een haven moet zich aanpassen aan de economie die zich maar steeds ontwikkelt op grond van de actuele imperatieven van hoeveelheid, hoedanigheid en snelheid... tegen de minste prijs.

Aan die regel ontsnapt ook de haven van Antwerpen niet. Ze krijgt een steeds drukker verkeer te verwerken en moet zich aanpassen op straffe van verlamming en achteruitgang, ten koste van een uitgestrekt achterland dat tot ver buiten onze grenzen reikt.

Daarom heeft Antwerpen zijn activiteit opgedreven: door zijn tienjarenplan werd de oppervlakte van zijn haveninstallaties op 10.000 hectaren gebracht, enorme werken zijn aan de gang en daarenboven heeft men er de grootste sluis ter wereld gebouwd.

Alle middelen worden er tevens aangewend om die haven toe te rusten met geperfectioneerde tuigen voor de behandeling van goederen. Die inspanningen zijn vanzelfsprekend voor wie weet dat onze metropool een vooraanstaande plaats inneemt bij het vervoer van diverse goederen. Het geldt inderdaad een sector waarin de behandelingsmethoden een zeer hoge graad van rationalisatie hebben bereikt: de palletisering, de bundeling van zendingen en inzonderheid de invoering van de grote container, „transcontainer” genoemd, als het ware een afneembare bovenbouw van een wagen.

Met de transcontainers wordt de duur van eind- en overlaadverrichtingen aanzienlijk vermindert en wordt het begrip verwezenlijkt van het huis-huis-vervoer dat in de plaats komt van de werkwijze met opeenvolgende vervoermitde-

len en overlading bij elke overgang van het ene vervoermiddel naar het andere. Om dat nieuwe begrip te kunnen uitwerken, moet men het vervoerprobleem opnieuw bestuderen op velerlei gebied, zoals douane, rollend materieel, tarieven, eigenlijke haveninstallaties.

De spoorweg, nauw betrokken bij die omschakeling, heeft belangrijke werken ondernomen om zich volledig aan te passen.

Het eindstation.

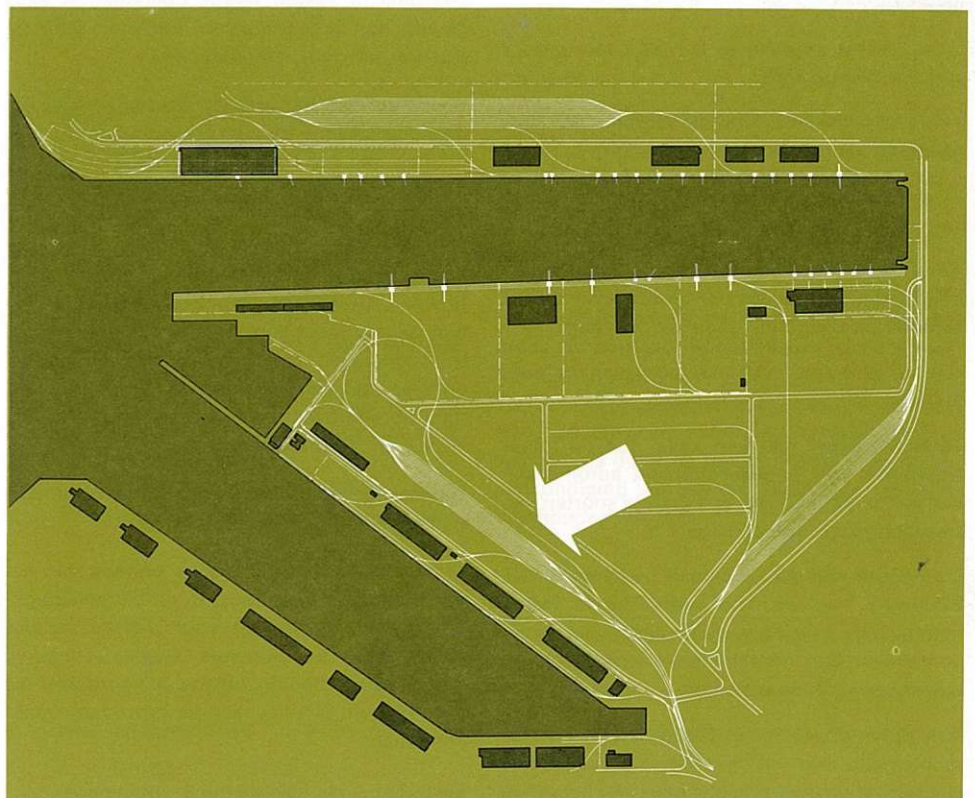
Tussen het zesde en zevende dok is een belangrijk centrum voor transcontainers ingericht,

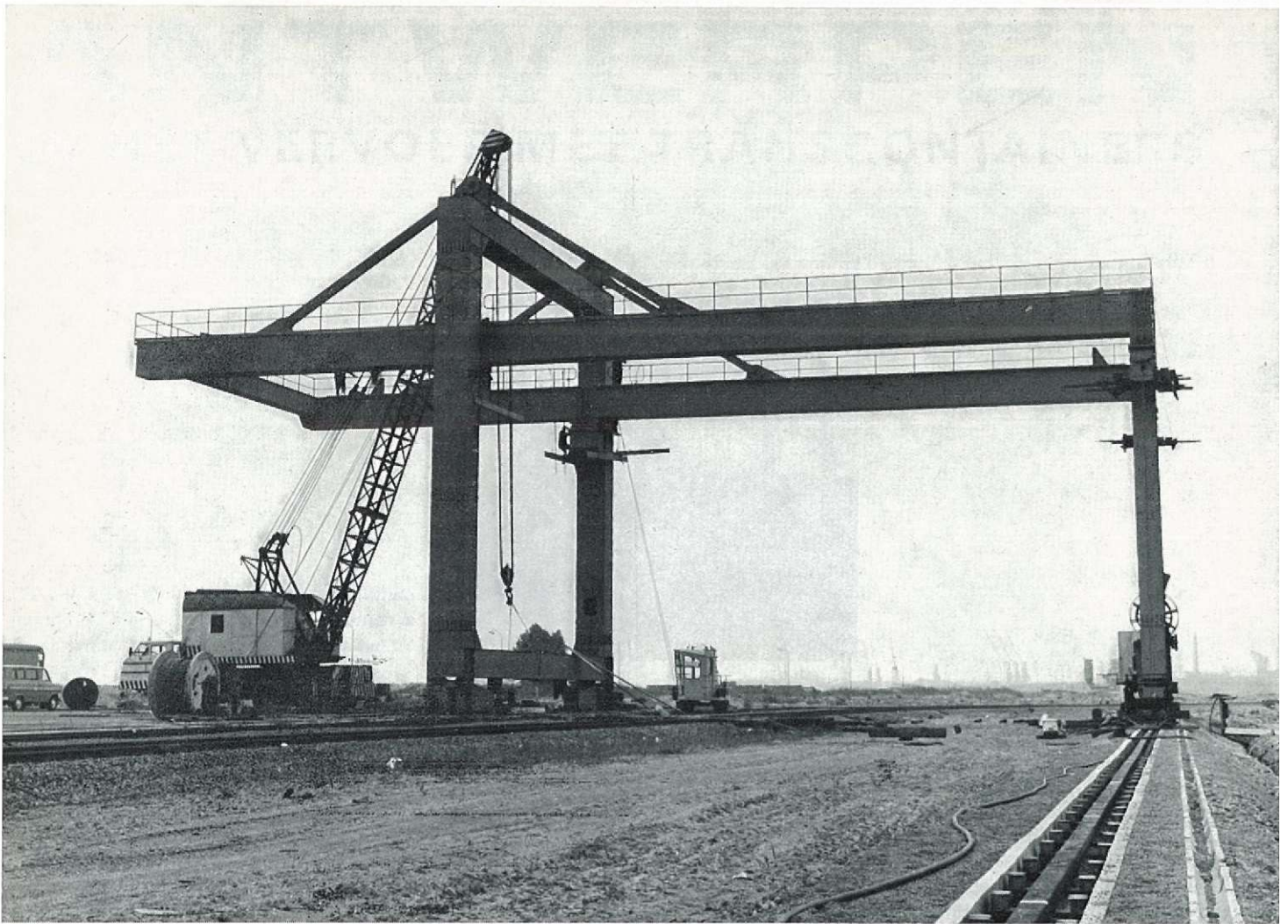
naar de maat van het Antwerps havenverkeer, met de bedoeling de bevoorrechte plaats van onze metropool tussen de grote Europese havens te vrijwaren op het gebied van vrachtgoedbehandeling.

De 3.700 m lange kaaien van het zevende dok zijn, behoudens met de conventionele hulpmiddelen, ook met zeven loopkranen toegerust. Het eindstation van de spoorweg ligt in het centrum van die installaties.

Het bestaat uit een sporenbundel waarvan nu reeds twee sporen gelegd zijn; en later komen er nog twee andere bij.

Naast de sporen ligt een 400 m lange losweg,





door wegvoertuigen gemakkelijk te bereiken. De loopkraan die de sporenbundel overbrugt, overspant met haar giek de losweg, 9 meter ver voorbij de laatste spoorstaaf en kan met de transcontainers vier verschillende bewegingen uitvoeren:

- de eerste, evenwijdig met de sporen, door verplaatsing op rails;
- de tweede, haaks op de sporen, door verplaatsing van een loopkat;
- de derde, verticaal, door hijsen of vieren van de lasten;
- ten slotten een draaiende beweging waarmee de transcontainers op voertuigen in eender welke stand kunnen geplaatst worden.

Het hefvermogen van de loopkraan belooft 30 ton.

Ze is toegerust met een kader dat de transcontainers van standaardformaat automatisch kan aangrijpen. Ze kan ook andere soorten van transcontainers behandelen.

De hoogte van die loopkraan bedraagt 8m15. Bijgevolg kan ze heel gemakkelijk lasten heffen, zelfs over op wagens geplaatste transcontainers. Een containerpark strekt zich uit langsheen de hele installatie.

Aan de westkant is het eindstation per spoor rechtstreeks met het zevende dok verbonden, alsook met de diverse installaties van het zesde

dok. Aan de oostkant sluiten sporen aan op het vormingsstation van Antwerpen-Noord en op het spoorwegnet in zijn geheel.

De volledige installatie, die vermoedelijk begin augustus in bedrijf wordt genomen, is aangevuld met magazijnen en kantoren voor de factage- en douaneformaliteiten.

Snelle en voor het vervoer van transcontainers gespecialiseerde treinen zorgen voor de verbinding met het Noorden van Italië en met de havens van Zeebrugge en Rotterdam; naargelang van de ontwikkeling van het spoorwegverkeer zullen dergelijke treinen later ook voor andere verbindingen worden ingelegd. Daarenboven is Antwerpen uitzonderlijk goed bediend met directe internationale treinen waarmee de transcontainers onder de beste voorwaarden en zeer snel kunnen vervoerd worden van en naar de voornaamste economische centra van West- en Midden-Europa.

Aldus streeft de spoorweg naar vereenvoudiging van de vervoersverrichtingen.

Minder behandeling, snellere omloop van het vervoermaterieel, daling van de behandelingskosten, minder gevaar voor diefstal en beschadiging, een complete, snelle, veilige en goedkope bediening, allemaal voordelen die voortkomen uit het aanwenden van transcontainers.

Daarvoor is de cliënteel niet ongevoelig.

De portaalkraan van de terminal tijdens de installatiewerken.