

ANTWERPEN

2de in de wereld

Antwerpen was een haven aan de Schelde maar op een dag besloot Napoléon Bonaparte haar totaal andere afmetingen te geven.

Wat hij ook deed : hij gaf haar het eerste dok. Sindsdien nam Antwerpen voortdurend uitbreiding : het artikel van de heer Delwaide, schepen van de haven, geeft er een duidelijk beeld van.

Thans erkend als 2e wereldhaven, interesseert ze ons bijzonder omdat de spoorweg er steeds het best geïntegreerd was. De heer Herremans, handelsvertegenwoordiger van de N.M.B.S. voor de wereldstad, illustreert dit op inslaande wijze.

Maar in laatste instantie interesseert Antwerpen ons nog meer als knooppunt van het containervervoer, daar deze vervoertechniek thans een uitzonderlijke bloei kent.

Wanneer men de naoorlogse ontwikkeling van de haven van Antwerpen gadeslaat is men getroffen door de snelle expansie van het verkeer en de aanzienlijke uitbreiding van de haveninrichtingen.

Als gevolg van het toenemend vrachtvervoer ter zee hebben zich belangrijke wijzigingen voorgedaan op het gebied van de scheepsruimte, de goederentrafiek en de behandeling ervan. Deze evolutie heeft een ingrijpende aanpassing van het havenareaal vereist. Naast de traditionele handels- en vervoerfunctie van de haven diende vooral te worden gelet op een verschijnsel dat een geweldige invloed zou uitoefenen op de produktiviteit van de haven, namelijk de industrialisatie, die zich op spektakulaire wijze heeft ontwikkeld, zodat momenteel circa 3.000 ha door basisindustrieën zijn bezet, vergeleken bij 80 ha in 1940, 200 in 1950 en 600 in 1960.

De aanpassing van de Antwerpse haven is vrij snel gegaan, dank zij een Tienjarenplan waarin de openbare besturen — Staat en Stad — vele miljarden geïnvesteerd hebben. Het Tienjarenplan voor de uitbreiding en de modernisering van de Antwerpse haven, dat in juli 1956 eensgezind door het Parlement werd goedgekeurd, werd later aangevuld met de wet van 1958 die in de bouw van de Zandvlietsluis voorzag. Dit kunstwerk, dat de sluisencapaciteit van de haven met 75 t.h. heeft verhoogd, werd op 3 oktober 1967 door Z.M. Koning Boudewijn plechtig ingewijd,



samen met de kanaaldokken B1, B2 en B3, die de nieuwe sluis met de haveninrichtingen verbinden.

Door de werken van het Tienjarenplan werd de bruto-oppervlakte van het havengebied van 5.340 ha to 10.600 ha opgevoerd, de totale lengte van de kademuuren en taluds van 45 tot 100 km en werden uitgestrekte terreinen voor industriële vestiging in gereedheid gebracht.

De grootscheepse industrialisatie is in de jaren vijftig begonnen met het graven van het Marshalldok en de bouw van twee belangrijke raffinaderijen, namelijk S.I.B.P. (Société Industrielle Belge de Pétales) en Esso. Indien gepaste infrastructuurwerken in de Antwerpse haven talrijke nijverheden van wereldformaat hebben aangetrokken, dient de industriële ontwikkeling echter vooral te worden toegeschreven aan de omstandigheid dat bedrijven die grondstoffen verwerken zich hoe langer hoe meer in de havens zijn gaan vestigen, daar zij in toenemende mate afhankelijk zijn van de bevoorrading uit overzee. De petroleumindustrie en de petrochemie zijn daarvan sprekende voorbeelden. De ijzer- en staalindustrie heeft evenzeer behoefte aan gronden die aan diepwater zijn gelegen. Antwerpen heeft daarbij veel goeds te bieden op het vlak van de vestigingsfactoren en op dat van de ligging in het hart van de Euromarkt. Dit geografisch voordeel zal zich nog scherper aftekenen bij de verruiming van de Gemeenschappelijke Markt, na de toetreding van maritieme landen als Groot-Brittannië en Ierland, Noorwegen en Denemarken.

Gelet op de ontwikkeling die hierboven werd aangestipt, hoeft het geen betoog dat het Antwerps havenbeeld in de afgelopen jaren grondige wijzigingen heeft ondergaan.

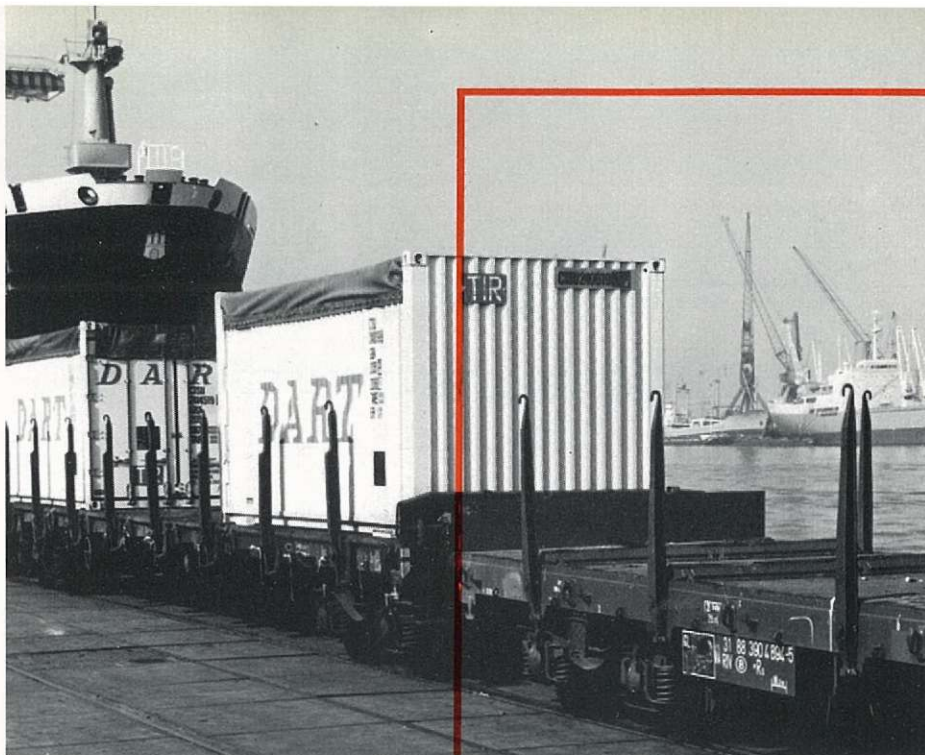
Zo goed als alle in het havengebied gevestigde industrieën zijn in uitbouw, zowel op de rechter als op de linker Scheldeoever, waar een steeds groter aantal nijverheden zich gaan vestigen. De rechteroever is inderdaad volgeboekt voor de havengebonden industrieën — wat niet wegneemt dat de bedrijven die er gevestigd zijn zich voortdurend uitbreiden. De industriële expansie wordt trouwens in de hand gewerkt door het groeiende net van pijpleidingen in het havengebied zelf en naar Westeuropese zusterbedrijven.

Anderzijds werden — in het Churchilldok — zes terminals voor containers opgericht, waarvan sommigen gecombineerd met ligplaatsen voor het roll-on/roll-off-verkeer. Met de daar onmiddellijk achtergelegen speciale spoorwegterminal van de N.M.B.S. is Antwerpen ontegenzeggelijk de best uitgeruste containerhaven van West-Europa, met zeven containerkranen in bedrijf.

Dan is er de overslag van hoofdzakelijk voor Belgische staalnijverheid bestemd erts. Hiervoor zijn veertien laadbruggen beschikbaar met daarbij een opslagruimte van 35 ha. De koelinrichtingen voor het bewaren van bederfelijke goederen hebben een oppervlakte van 320.000 m², de graansilo's een capaciteit van 120.000 ton.

Het ijzer- en staalverkeer, dat in Antwerpen tot de voornaamste trafieken behoort, beschikt over gespecialiseerde overslaginrichtingen.

Gelet op de geweldige expansie van de haven op de rechter Scheldeoever, is het van overwegend belang dat de ontsluiting van de linkeroever dringend wordt doorgevoerd. Voor het nieuwe havengebied aldaar is een bruto-oppervlakte van 6.000 ha voorzien, 4.000 ha netto, wanneer men rekening houdt met de oppervlakte die bestemd is voor een



de spoorweg in de haven van antwerpen

Diegenen die hun dagelijkse activiteiten uitoefenen in het Antwerps havengebied weten uit ervaring dat de Spoorweg een belangrijke functie vervult in de werking van het havenbedrijf.

Buitenstaanders zijn echter niet zo vertrouwd met de idee dat een haven een vitale behoefte kan hebben aan spoorwegverkeer. Het begrip «haven» roept natuurlijk onmiddellijk het beeld op van zeeschepen, binnenschepen, dokken, kaaien en kranen, maar een haven is meer dan dat, want het is een plaats waar maritiem- en landvervoer elkaar ontmoeten en aanvullen en waar beide even belangrijke elementen zijn voor de goede functionering van het bedrijf.

De landtransporten van en naar de haven verdienen dus ook wel de aandacht en het spreekt vanzelf dat wij als spoorwegmensen, graag even het licht werpen op de rol die de N.M.B.S. speelt in onze Metropool.

De betekenis van de spoorweg voor de haven van Antwerpen wordt al onmiddellijk duidelijk als we bedenken dat in 1970 plusminus 19,4 miljoen ton goederen per spoor werden aan- en afgevoerd wat meer dan 24% van de totale goederenomslag vertegenwoordigde. Wie terugdenkt aan zijn schooljaren zal zich misschien nog herinneren dat Antwerpen gekend werd als een spoorweghaven. Ondanks de enorme evolutie die de Antwerpse haven na de 2e wereldoorlog heeft doorgemaakt blijft in de huidige omstandigheden deze kenmerking nog steeds geldig omdat de N.M.B.S. de uitbreiding van de Antwerpse haven steeds op de voet gevolgd heeft en in geen enkele andere grote haven ter wereld de spoorweguitrusting zo intens in de haveninfrastructuur geïntegreerd is als te Antwerpen.

Om de bedieningsmogelijkheden over het ganse havengebied te verzekeren werden er in totaal 800 km sporen aangelegd waardoor

dokkencomplex, de in aanbouw zijnde sluis van Kallo, de wegenis en de groenzones.

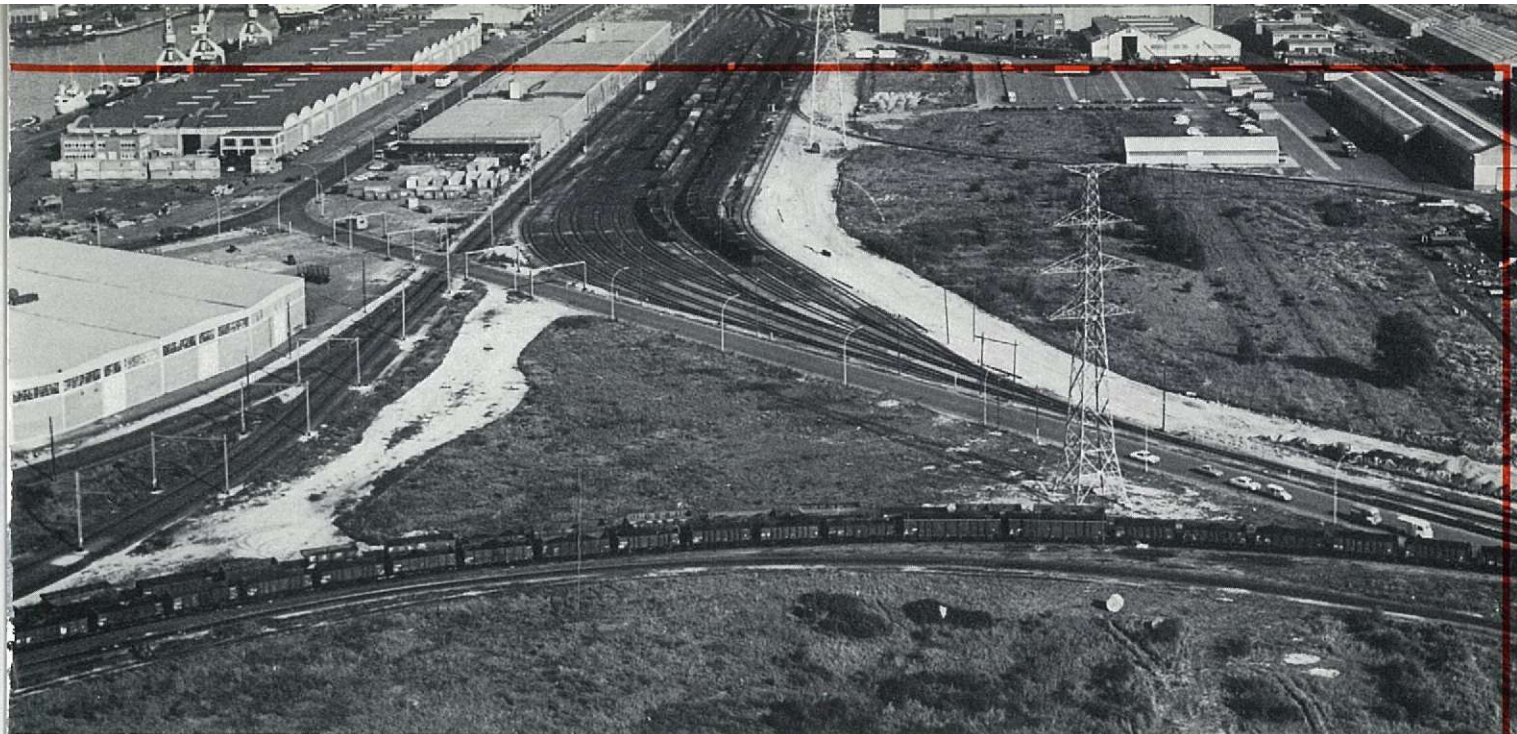
Op de linkeroever zijn reeds gronden uitgegeven met een gezamenlijke oppervlakte van 850 ha (aan petrochemische bedrijven en opslagbedrijven voor ruwe olie). Daarenboven is er onlangs een nieuwe klassieke elektrische centrale in bedrijf gesteld, terwijl, onder Doel, een kerncentrale in aanbouw is. Het verkeer in de haven van Antwerpen wordt ruimschoots bevorderd door een dicht spoorwegnet van niet minder dan 800 km, dat van Antwerpen de spoorweghaven bij uitstek maakt. Daarbij zijn er de verbindingen te water met de Rijn — een nieuwe Schelde-Rijnverbinding is thans in aanbouw en zal in 1975 in bedrijf komen — met de Limburgse en Luikse industriebekkens via het Albertkanaal, dat thans gemoderniseerd wordt, met het Henegouwse nijverheidsgebied via de Rupel en het kanaal van Brussel naar Charleroi.

Ten slotte is er het weergaloos autosnelwegennet dat de haven van Antwerpen met een uitgestrekt hinterland verbindt.

Dat alles voor ogen houdend mag de toekomst van de haven met volledig vertrouwen worden tegemoetgezien.

L. DELWAIDE.

Schepen voor de Haven van Antwerpen



alle ligplaatsen aan de kaaien en loodsen en alle industrievestigingen in de haven per spoor bereikbaar zijn. Dit is een zeer speciale troef voor de Antwerpse haven waarvan de waarde duidelijk geïllustreerd wordt door de tonnages die de spoorweg jaarlijks uit en naar de haven vervoert. Deze troef wordt zelfs spectaculair in die perioden dat de binnenscheepvaart gehinderd wordt 't zij door lage waterstanden der rivieren, 't zij door het vastvriezen van sommige waterlopen bij hevige en durende vorst.

Het verwerken van de spoortrafiëk over gans het havengebied stelt vanzelfsprekend grote problemen wat betreft de organisatie en regeling van het verkeer.

Transporten van massaproducten zoals ertsen gebeuren meestal met volledige treinen die rechtstreeks tot op de laadinstellingen kunnen doorrijden. De andere goederen worden echter meestal niet in dergelijke grote hoeveelheden ten vervoer aangeboden dat zij met een volledige trein van één vertrekpunt naar één aankomstpunt zouden kunnen verzonden worden. Er moeten dus enerzijds treinen voor het hinterland gevormd worden met wagens die op verschillende plaatsen in de haven geladen worden en anderzijds moeten de wagens van de treinen die uit het hinterland komen, naar verspreide losplaatsen in de haven afgevoerd worden.

Deze bewegingen kunnen niet in één tijd uitgevoerd worden en eisen meerdere opeenvolgende bewerkingen die respectievelijk plaats vinden in de «vormingsstations», in de «secties» en op de «kaaisporen». Vooreerst zijn er de twee vormingsstations «Antwerpen Noord» en «Antwerpen Kiel» langs dewelke alle spoorverkeer van en naar de haven gekanaliseerd wordt en die dagelijks ongeveer 90 treinen opvangen uit het hinterland en anderzijds ongeveer 100 treinen per dag vormen met bestemming naar het hinterland.

Antwerpen Noord is veruit het belangrijkste van deze twee vormingsstations en neemt ongeveer 92% van de ganse haventrafiëk voor zijn rekening.

De bediening van de haven zelf gebeurt door de stations Antwerpen D.S. en Antwerpen Zuid die elk een reeks «secties» beheren die kunnen beschouwd worden als tussenschakels tussen het vormingsstation en de kaaisporen.

De N.M.B.S. heeft steeds alles in het werk gesteld om gelijke tred te houden met de uitbreiding van de haven en met de ontwikkeling van de moderne technieken. Zo heeft zij zich ook vrij vlug aangepast aan het sinds 1966 opkomende containerverkeer waarvoor zij, in de onmiddellijke nabijheid van het containercentrum van het Churchilldok, een eigen containerterminal met portaalkraan en parkeerterrein heeft opgericht.

Gelet op de bestendige groei van het containerverkeer werd onlangs een straddle carrier op deze terminal in dienst gesteld en zal er tegen het einde van 1972 nog een tweede portaalkraan bijkomen.

In 1970 vertrokken ongeveer 30.000 containers per spoor uit het havengebied en kwamen er 28.000 uit het hinterland in de haven toe.

Ondanks de vlugge ontwikkeling van het containervervoer blijven de traditionele transporten de hoofdbrok uitmaken van het spoorverkeer en de belangrijkste componenten van de spoortrafiëk uit en naar de haven zijn de volgende :

- ijzererts naar de Belgische en in mindere mate naar de Luxemburgse staalbedrijven : ongeveer 10 miljoen ton per jaar
- steenkool naar de Belgische industrie : plusminus 750.000 ton per jaar
- petroleumproducten naar de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie : plusminus 1 miljoen ton per jaar
- staalproducten komende uit de Belgische, Luxemburgse, Franse en Duitse staalfabrieken en bestemd voor de uitvoer over zee : plusminus 3 miljoen ton per jaar

Meststoffen, glas, cement en scheikundige producten zijn eveneens goederen die een vrij belangrijk verkeer voor de spoorweg uitmaken al bereiken zij op verre na niet de omvangrijke tonnages van de hogergenoemde goederen.

Daarnaast kunnen ook nog vermeld worden : hout, grondstoffen voor de textielindustrie (katoen, wol en jute), allerlei machines, gemonteerde auto's en landbouwtractoren, fruit en gekoelde producten.

Dank zij de vestiging van een hele reeks industriële bedrijven in het Antwerps havengebied is er, naast de zuivere haventrafiëk, ook een belangrijk industrieel verkeer ontstaan waarvan de spoorweg een niet

onaardig gedeelte voor zijn rekening neemt. Het totale spoorwegverkeer van deze industrieën bereikte in 1970 ongeveer 1 miljoen ton en is in de loop van 1971 aanzienlijk toegenomen (gedurende het 1e semester van 1971 bedroeg de trafiëk meer dan het dubbele van de trafiëk in het 1e semester van 1970). Het gaat hier vooral om transporten van onderdelen voor het assembleren van auto's, afgewerkte auto's en landbouwtractoren, meststoffen, kunststoffen en andere chemische producten.

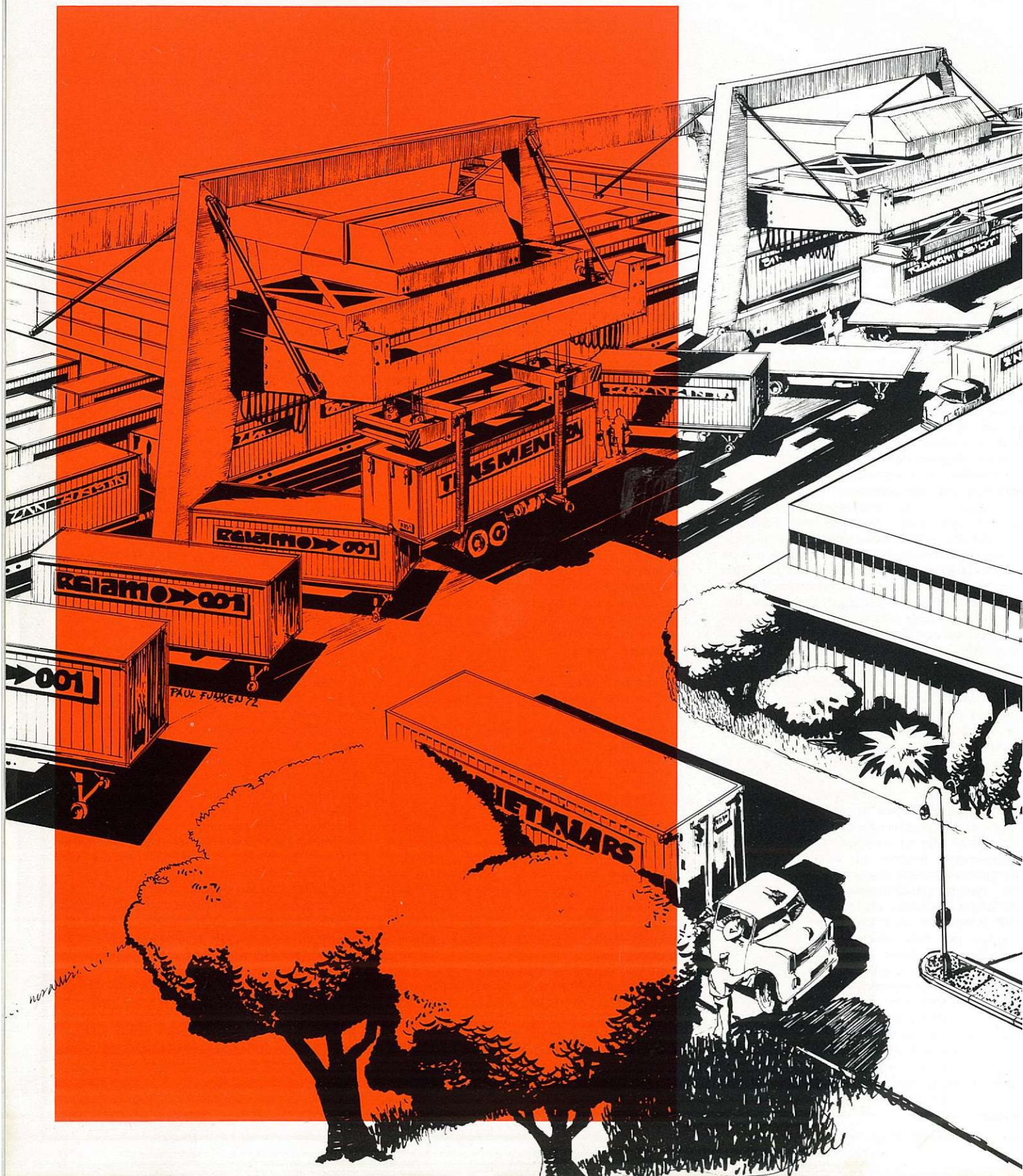
Indien het juist is dat de spoorweg een belangrijk instrument is voor de goede functionering van de haven van Antwerpen is het anderzijds ook zo dat deze haven een zeer belangrijke bron van verkeer is voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vermits 26% van haar totale trafiëk in de Antwerpse haven geladen of gelost wordt. Een goede verstandhouding tussen de verschillende spoorwegdiensten enerzijds en de spoorweggebruikers in de haven anderzijds is dus van het allergrootste belang voor alle betrokkenen en met het oog hierop werd er een bestendige Contactcommissie in het leven geroepen die geregeld vergadert om de woordvoerders van de verschillende Antwerpse beroepsverenigingen toe te laten van gedachten te wisselen met de leiders van de spoorwegdiensten. Problemen zijn er natuurlijk in overvloed en niet alle kunnen tot ieders volledige voldoening opgelost worden, maar een openhartige dialoog draagt veel bij tot meer begrip voor de wederzijdse moeilijkheden en leidt vaak toch tot de «beste» oplossing in het raam van de bestaande mogelijkheden.

Die geest van verstandhouding, samen met de ontwikkeling van steeds meer geperfectioneerde spoorwegtechnieken, zullen in de toekomst de rol die de spoorweg in de haven van Antwerpen speelt nog aanzienlijk doen toenemen.

In dit verband willen wij er ten slotte ook nog op wijzen dat, wanneer straks de havenuitbreidingen en de industrievestigingen op de linkerscheldeoever tot stand zullen komen, ook daar de spoorweguitrusting in de ganse infrastructuur zal geïntegreerd worden.

F. Herremans
chef van het Handelsagentschap
N.M.B.S. te Antwerpen

TERMINAL 72

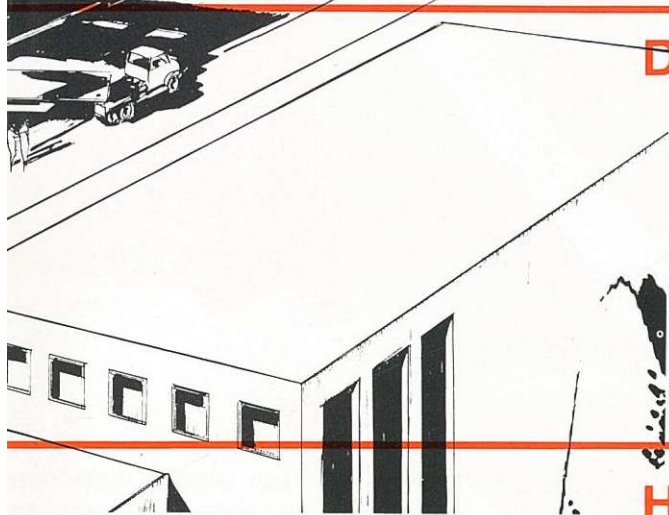




In de loop van 1972 zal de Transcontainer terminal van Antwerpen D.S. een tweede portaalkraan krijgen en een gebouw, dat gedeeltelijk zal bestemd zijn voor de cliënteel.

De nieuwe portaalkraan.....

... die zal gelijken op de bestaande kraan, zal een hefvermogen hebben van 35 ton en bovendien uitgerust zijn met grijparmen bestemd voor het laden en lossen van opleggers voor het wegvervoer. Te Antwerpen zal de verticale behandeling van opleggers dus de vroegere laadwijze bij middel van helling en speciale tractor vervangen.

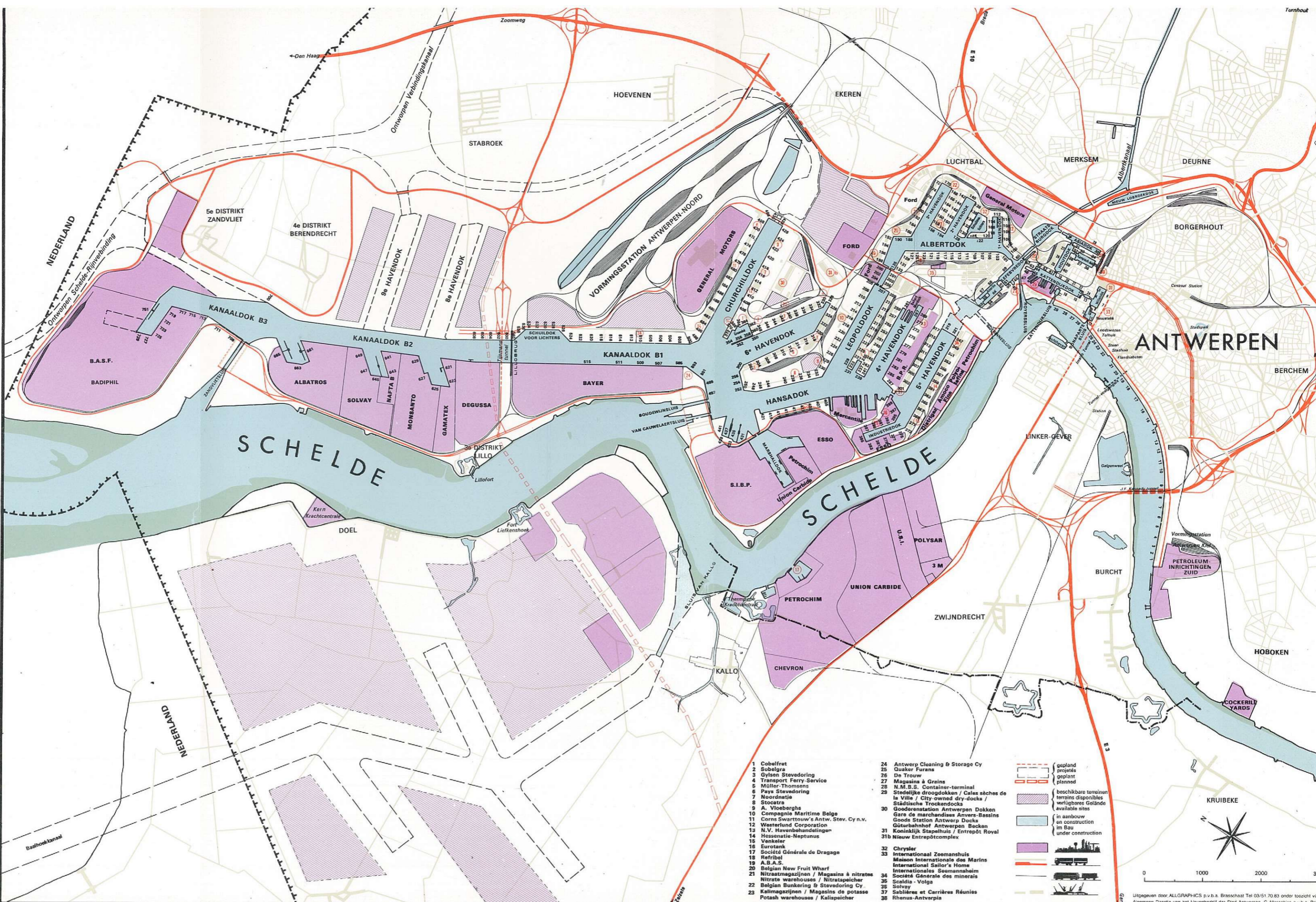


Het nieuwe gebouw.....

... komt op enkele stappen van het huidige gebouw. Het is opgevat met een bovenverdieping en zal onderdak verlenen aan het personeel van de N.M.B.S., van Interferry en zijn technische dienst. Een conferentiezaal en een tiental lokalen, voorbehouden om door de cliënteel gebruikt te worden, zijn eveneens voorzien.



Alle bewerkingen betreffende het vervoer en de behandeling van de transcontainers zullen dus op de terminal zelf gebeuren, wat een belangrijke tijdwinst betekent.



- 1 Cabelfret
- 2 Sobelgra
- 3 Gylson Stevedoring
- 4 Transport Ferry-Service
- 5 Müller-Thomson
- 6 Pays Stevedoring
- 7 Noordnatie
- 8 Stocatra
- 9 A. Vloeberghs
- 10 Compagnie Maritime Belge
- 11 Corne Swarttouw's Antw. Stev. Cy n.v.
- 12 Weesterlund Corporation
- 13 N.V. Havenbehandelingen
- 14 Hessonatie-Neptunus
- 15 Venkeler
- 16 Eurotank
- 17 Société Générale de Dragage
- 18 Refribel
- 19 A.B.A.S.
- 20 Belgian New Fruit Wharf
- 21 Nitratmagazijnen / Magazins à nitrates
- 22 Nitrate warehouses / Nitrat-speicher
- 23 Belgian Bunkering & Stevedoring Cy
- 24 Kalimagazijnen / Magazins de potasse
- 25 Potash warehouses / Kalisppeicher
- 26 Antwerp Cleaning & Storage Cy
- 27 Ousker Furnans
- 28 De Trouw
- 29 Magazins à Grains
- 30 N.M.B.S. Container-terminal
- 31 Stedelijke droogdokken / Calés sèches de la Ville / City-owned dry-docks / Städtische Trockendocks
- 32 Goederenstation Antwerpen Dokken
- 33 Gare de marchandises Anvers-Bassins
- 34 Goeds Station Antwerp Docks
- 35 Güterbahnhof Antwerpen Becken
- 36 Koninklijk Stapelhuis / Entrepôt Royal
- 37 Nieuw Entrepôtcomplex
- 38 Chrysler
- 39 Internationaal Zeemanshuis
- 40 Maison Internationale des Marins
- 41 International Sailor's Home
- 42 Internationales Seemannshaus
- 43 Société Générale des minerais
- 44 Scaldia - Volga
- 45 Solway
- 46 Sabliers et Carrières Réunies
- 47 Rhenus-Antverpia

- - - - - gepland
 - - - - - project
 - - - - - geplant
 - - - - - planned
 - - - - - gepland
 - - - - - project
 - - - - - geplant
 - - - - - planned
 - - - - - gepland
 - - - - - project
 - - - - - geplant
 - - - - - planned
 - - - - - gepland
 - - - - - project
 - - - - - geplant
 - - - - - planned