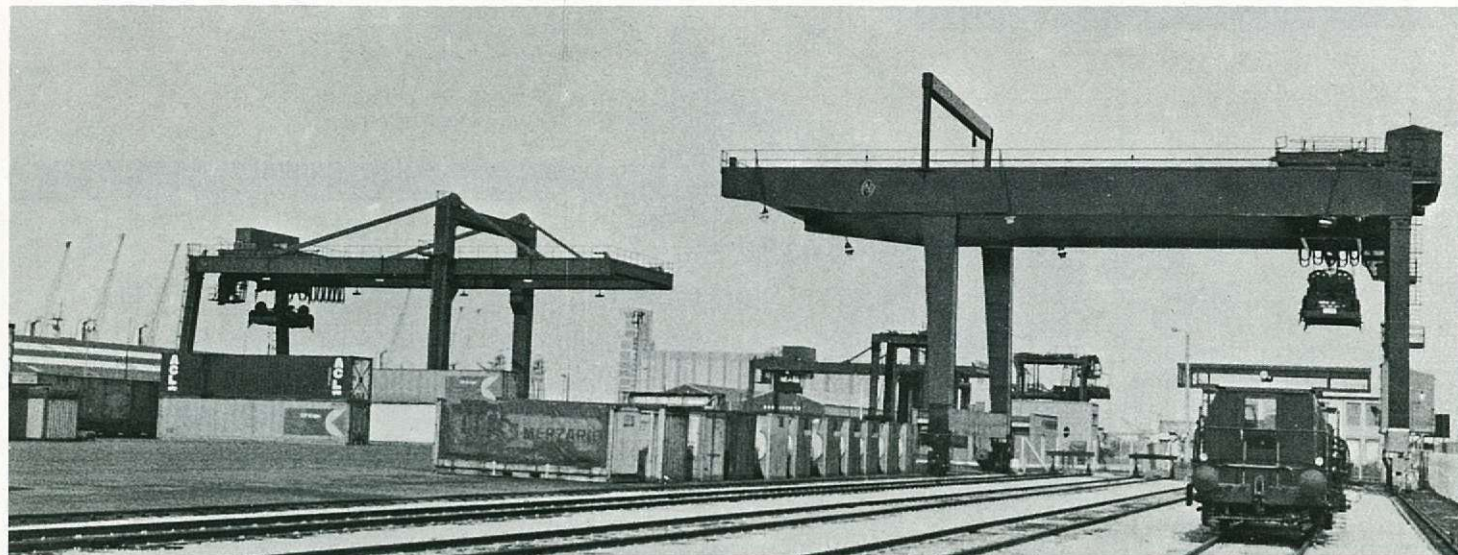


De containers zijn niet meer weg te denken uit het goederenvervoer tussen de hoog geïndustrialiseerde landen. Traditiegetrouw neemt de weg het leeuwedeel van het containervervoer voor zich, maar dat overwicht zal weldra zijn tijd gehad hebben.

Door de oververzadiging van sommige hoofdwegen zijn de vervoerders niet meer in staat nog grotere hoeveelheden te verzenden. Alleen de spoorweg is bij machte dat steeds aan groeiende verkeer zonder moeite te verwerken.

CONTAINER- TERMINAL ANTWERPEN: EEN DERDE PORTAALKRAAN

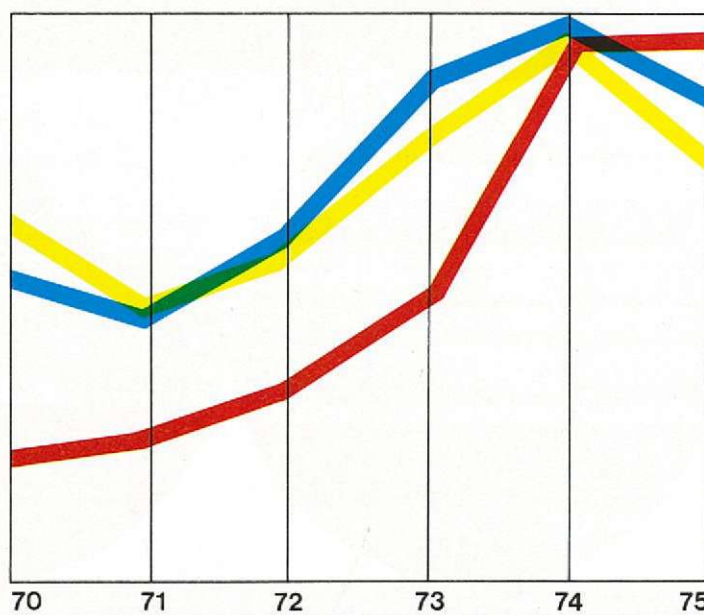


De containerterminal van de NMBS te Antwerpen kwam reeds ter sprake in vorige nummers. Hij wordt beheerd door Interferry en oogst een groot succes. Ten bewijze hiervan de stijging van de omzet in 1975, op een tijdstip dat het globale verkeer afnam.

Tot nu toe bestonden de installaties uit vier laadsporen, elk van 400 meter, en twee portalkranen. In 1976 werd de capaciteit vergroot door de aanleg van 4 nieuwe sporen (4 maal 250 meter) en de bouw van een derde portalkraan.

De terminal van de NMBS staat in verbinding met de eraast gelegen sporenbundel „Angola“, die het eindpunt vormt voor rechtstreekse containertreinen Antwerpen / Duitsland-Zwitserland-Italië-Frankrijk en Nederland. Een betere plaats was niet denkbaar.

Onderstaande tabel geeft een duidelijk beeld van de resultaten die de afgelopen zes jaar in het Churchilldok werden geboekt. Laten we hierbij enkel aanstippen dat de schommelingen in het globaal verkeer geen invloed hadden op deze terminal: vanaf het begin toont de curve een stijgende lijn.



Aantal te Antwerpen behandelde containers (beladen + leeg).

Jaar	Totaal haven	Totaal spoor	Terminal NMBS
1970	190.620	58.036	8.150
1971	149.014	52.481	10.620
1972	173.553	65.463	12.822
1973	239.603	94.417	18.848
1974	283.517	111.332	34.091
1975	222.506	91.030	34.766