



# ANTWERPEN: DE N.M.B.S. IN HET DELWAIDE-DOK

De spoorweg heeft er een stelregel van gemaakt de evolutie en de modernisering van de haven van Antwerpen op de voet te volgen. Het havennet dat zo'n kleine tien jaar geleden 800 kilometer lang was, zal zeer binnenkort en na onverminderde inspanningen de kaap van 1.000 kilometer overschrijden. De actieve samenwerking tussen de haven en het spoor bezorgt de haven nieuwe afzetgebieden in het Europese achterland en levert aan het spoor een vervoervolume dat ongeveer één vierde tot één derde van het globale goederenverkeer vertegenwoordigt.

Naast de havens en de Belgische ondernemingen heeft ook de spoorweg in de twee laatste decennia een moderniseringsproces doorgevoerd dat de handel en de industrie zeker is ten goede gekomen. Deze tendens wordt onafgebroken doorgezet, tenminste in zoverre de nodige financiële middelen daarvoor ter beschikking staan. De specificiteit en de grote verscheidenheid van het draagwagenvak, de versnelde elektrificatie van het net, het herwerken van de tarieven ook op internationaal vlak en de aanpassing aan de technieken voor internationaal vervoer, zijn de vier grote pijlers van dat moderniseringsproces.

Zo werken de haven van Antwerpen en de N.M.B.S. als ware partners nauw samen aan het Delwaide-dok en, dankzij de ondernemingen die er zich vestigen, aan een nieuwe toekomst.

Vijf ondernemingen hebben zich aan het Delwaide-dok gevestigd. Vier daarvan behandelen algemene goederen en containers. De vijfde is daarop een uitzondering; we beginnen met deze onderneming.

Stocatra is geen onbekende. Het is een onderneming die stortgoederen behandelt. Zij levert aan de zware industrie steenkool, ertsen, meststoffen en zwavel. In het Delwaide-dok zet deze onderneming de activiteiten, die zij in het zesde dok voerde, verder. Het Delwaide-dok is voor Stocatra een betere vestigingsplaats: het water is er voldoende diep voor schepen van 125.000 en zelfs 150.000 ton. Door de beperkingen die voorheen voor Antwerpen golden, ging de prijs per geleverde ton de hoogte in met als gevolg dat bepaalde ladingen naar Rotterdam werden afgeleid. In 1981 reeds maakten wij daar attent op en wat later konden wij aankondigen dat de toestand langzamerhand beter werd. Stocatra is vast



PAUL FUNKEN 82

van plan die verloren vrachten opnieuw naar de Antwerpse wateren te brengen.

Voor haar vervoer te land beschikt zij over een belangrijke sporenbundel die de vlugge vorming van zware gesloten treinen mogelijk maakt. Op die manier zullen een haven, die beter is uitgerust om concurrentie te voeren (wat belangrijk is aangezien ze op de lijn van de grote noordelijke havens Le Havre-Hamburg ligt), en een achterland, dat tot aan het Franse staalgebied reikt, aan Stocatra meer werk bezorgen en

aan het spoor een nieuwe mogelijkheid om zijn activiteiten als vervoerder van massagoederen te bevestigen.

Met ondernemingen zoals Allied Stevedoring, Seaport (dat tot de Furness groep behoort), Noord Natie en Hesse Natie wordt het Delwaide-dok een nieuw concentratiepunt voor containerverkeer. Wij voegen hier nog aan toe dat die vier maatschappijen zich niet uitsluitend met containerverkeer zullen bezighouden: Hesse Natie organiseert er het vervoer van auto's en Noord Natie heeft er

een terminal te land gemaakt van verschillende soorten van verkeer waaronder het vervoer van buizen; het vervoer te land hiervan werd aan de spoorweg toevertrouwd.

In feite wordt de Delwaide-haven een bijkomende vestigingsplaats voor containerverkeer aangezien het Churchill-dok, waar de N.M.B.S. zijn eigen Antwerpse terminal heeft, en het Leopold-dok, waar de nieuwste containerterminal van de haven ligt, ISO-laadbakken blijven behandelen.

Uit die verspreiding van containers zullen voor de N.M.B.S. nochtans enkele moeilijkheden voortvloeien. Iedereen weet immers dat "snelheid" een belangrijke troefkaart van dit soort van verkeer is. Om tot een goede dienstverlening te komen zou men dus één enkel punt moeten vinden waar de containers allemaal samenkomen. Dat punt is het vormingsstation Antwerpen-Noord, waar de achterkaaubundel voor containers nuttig kan aangewend worden. Deze bundel is nochtans onvoldoende uitgerust om een optimaal rendement te geven. Men hoopt hem dan ook zo vlug mogelijk te moderniseren. De voorziene toename van het verkeer verplicht ons ertoe vlug te werk te gaan opdat de spoorweg concurrentieel zou blijven o.a. op het vlak van de verdeling van containers die van overzee komen.

Van de aanpassing van de spoorweginfrastructuur in het Delwaide-dok zelf wordt werk gemaakt. Alleen een tekort aan financiële middelen zou de beëindiging ervan nog kunnen in de weg staan. In dit laatste-spijtige-geval zou men zeker niet kunnen spreken over een te zwakke commerciële wil van de N.M.B.S. De Belgische Spoorwegen beschouwen het toegenomen concurrentievermogen van de haven als het begin van de opflakking van de havenactiviteiten. Aan deze opflakking willen zij, zoals altijd trouwens, meewerken door de poorten naar afzetgebieden op het continent wijd open te zetten.

Een goede spoorwegorganisatie om het even of het hier om zware gesloten treinen gaat of om containers die in samenwerking met maatschappijen zoals Interferry of Railtrans worden behandeld zal steeds in het voordeel van de expediteurs en vervoerders van goederen uitvallen. Indien wij daar nog aan toevoegen dat de N.M.B.S. van de gelegenheid gebruik wil maken om zijn dienstverlening, wat prijs en kwaliteit betreft, te verbeteren, is het duidelijk dat dit nieuwe en moderne apparaat, dat het Delwaide-dok is, voor de hele haven en voor de ondernemingen, die er gevestigd zijn, erg positief is. Ook de spoorweg zal er baat bij hebben wanneer de nieuwe vestigingen voor nieuwe verkeersstromen zullen zorgen of vroegere stromen, die door omstandigheden waren weggevallen, opnieuw naar zich toe zullen halen.