



Antwerpen bevestigt meer en meer haar roeping als containerhaven. Van 1980 tot 1981 steeg het verkeersvolume, uitgedrukt in TEU, met nagenoeg 10%. Extrapolatie in de loop van de negen eerste maanden van '82 zorgde voor een nieuwe groei van om en bij de 7%.

Tot voor kort was dit verkeer rond het Churchilldok gevestigd. Ondertussen is de toestand echter sterk geëvolueerd. Noord Natie, Hessenatie, Allied Stevedores en Seaport hebben hun nieuwe vestigingen aan het Delwaidedok op containervervoer gericht, zonder zich daartoe echter te beperken. In het Leopold-dok heeft de firma Gylsen een nieuwe terminal met hoog rendement en met een grote capaciteit in werking gesteld. De groei is nog niet aan zijn hoogtepunt toe. Het werktuig is in staat om nog veel meer verkeer op te sloppen.

Het containerverkeer te Antwerpen kan het best omschreven worden aan de hand van zijn produktiviteit. De havenautoriteiten hebben een minimum-drempel vastgesteld: 25 containers per kraan en per uur. Indien men onder die normen zou blijven, zouden de installaties in de huidige omstandigheden geen goede voorwaarden tot ontwikkeling bieden.

In feite brengt een vergelijkende studie, uitgevoerd door een Deense rederij, een hogere produktiviteit aan het licht. Bij volledig rendement zou men tot een globaal gemiddelde van 31 containers per kraan en per uur kunnen komen. Dezelfde studie geeft voor Rotterdam een gemiddelde van 21 containers. Alleen de Japanse

haven Kobe doet met 32 containers beter dan Antwerpen. Een ander element dat door de beroepsmensen uit de maritieme sector zeker zal gewaardeerd worden is dat de containerschepen maximum 8 uur aan kaai blijven. Zo wordt Antwerpen één van de meest produktieve en snelste containerhavens ter wereld.

Tot in 1980 ging een aanzienlijk gedeelte, ongeveer een derde om precies te zijn, naar de spoorweg. Die werkte hetzij aan kaai, hetzij voor 35 tot 38% in zijn terminal, die centraal gelegen is op de gronden tussen het zesde dok en het Churchill-dok.

In de praktijk is het erg moeilijk om een juist idee te geven van het relatief spoorwegaandeel en van de evolutie in het continentaal verkeer, dat het maritiem vervoer voorafgaat of verlengt. Daarbij moet zowel worden rekening gehouden met de containers in zuiver maritiem doorvoer verkeer, die aan kaai gelost worden en wachten op overbrenging naar een andere haven, als met de containers die rechtstreeks aan kaai gelost of geladen worden.

Nochtans moeten wij de afgelopen twee jaar een daling van het spoorwegverkeer vaststellen en er een uitleg voor zoeken (zie algemeen overzicht van het spoorwegverkeer in de haven). Er dient op gewezen dat tijdens het dienstjaar 1982 het binnenverkeer en het verkeer van en naar Zwitserland stabiel bleven. De grootste verliezen kwamen uit het verkeer met Frankrijk, Italië en Nederland. De redenen daarvoor zijn verschillend. Wat Italië betreft heeft die forse terugval

een conjuncturele oorzaak: de zwakte van de lire heeft de Italiaanse industriëlen er vermoedelijk toe gedreven de invoer te beperken. Die veronderstelling wordt gestaafd door het feit dat het verkeer in de richting Italië-België zich handhaafde. Het verkeer met Nederland en dan vooral de verkeersstroom Antwerpen-Rotterdam werd getroffen door een snelle opgang van het containervervoer in de binnenscheepvaart. Op speciaal daartoe uitgeruste schepen worden containers vervoerd tegen prijzen die zowel voor de weg als voor het spoor een enorme uitdaging zijn. Wat tenslotte het verkeer met Frankrijk betreft, is het niet uitgesloten dat onder meer regeringsmaatregelen de Franse expediteurs er hebben toe aangezet om via hun nationale havens uit te voeren. Dit verklaart dan de daling van het containerverkeer tussen Frankrijk en Antwerpen.

Dankzij het feit dat het maritiem containerverkeer rond het Churchill-dok geconcentreerd was, kon men de Angola-bundel, die dichtbij de spoorwegterminal gelegen was als convergentiepunt gebruiken voor de verspreiding van gesloten treinen, die uit het achterland toekwamen en voor de vorming van nieuwe stellen, die voor het achterland bestemd zijn.

Vandaag de dag komt een gedeelte van het verkeer, dat in expansie is, uit het Delwaide-dok, dat tamelijk ver van de bundel ligt. Indien het spoorwegverkeer parallel met het havenverkeer zou evolueren, zou dit tot gevolg hebben dat de behoeften hoger komen te liggen dan de capaciteit





van de bundel. Men mag ook niet vergeten dat de "industriële" containers uit het havengebied ook via dat kwetsbare punt moeten en dat de vestiging van nieuwe ondernemingen in het noordelijk gebied en op de linkeroever voor een stijging van dat verkeer kunnen zorgen.

De N.M.B.S. heeft bijgevolg een beter convergentiepunt gezocht waar snelle en goedkopere gesloten treinen kunnen gevormd worden door de wagens, die van zowat overal gekomen zijn, te hergroeperen. De N.M.B.S. vond dat punt in de achterkaaubundel van de vorming Antwerpen-Noord. De voordelen liggen voor de hand: het containerverkeer wordt volledig gescheiden van het algemeen verkeer, wat een waarborg is voor een omloopsnelheid die verenigbaar is met de "containerfilosofie". Antwerpen-Noord ligt op het verplichte traject tussen het Delwaide-dok en de Angola-bundel; de verkeersstroom, die uit de drie dokken (Churchill, Leopold en Delwaide) komt, kan er samenvloeien zonder dat steriele transfers de exploitatie bijkomend belasten en het vervoer vertragen.

Momenteel is die achterkaaubundel nog steeds niet operationeel: éénmaal de wissels zullen geëlektrificeerd zijn, zal hij het geheel van het verkeer kunnen opvangen. De commerciële diensten van de N.M.B.S. hebben de vaste wil om die modernisering zo vlug mogelijk door te voeren om een rationeel antwoord te kunnen geven op de problemen, die de verspreiding van de behandelingscentra vandaag de dag met zich meebrengt. Alleen finan-

ciële problemen - waar heden ten dage tal van ondernemingen mee te kampen hebben - kunnen die verwezenlijking nog vertragen. Dat zou wel jammer zijn want de spoorweg is in de haven altijd al een werktuig van kwaliteit geweest. Op het ogenblik waarop een nieuwe tendens, die zich jaar na jaar bevestigt, wordt vastgesteld, moet de spoorweg, zoals hij dat gewoonlijk doet, reageren op de noodwendigheden van het economisch leven, dat constant evolueert.

Over het algemeen slaan de spoorwegnetten de handen in elkaar om met een aanbod voor containervervoer voor de dag te komen dat voldoet aan de vraag. De N.M.B.S. die in de continentale ketting eerste of laatste schakel is, heeft zowaar nog een belangrijker rol in die zin dat zij de eindtrajecten en de bediening van de haven voor haar rekening neemt. Hierdoor speelt zij, in de hoedanigheid van tussenpersoon, een eersterangsrol in de internationale Europese handel (zie verklaringen van de vertegenwoordigers van de vijf buurnetten).

De N.M.B.S.-terminal, die door Interferry wordt beheerd, gaat in de huidige omstandigheden eerder lijken op wat men een "inland terminal" noemt. Het is ondenkbaar dat de spoorweg in de Metropool niet over een terminal aan kaai zou beschikken, waar het mogelijk is om rechtstreeks van het schip op de spoorwagen over te laden en omgekeerd. De organisatie van het werk in de haven zelf geeft de indruk dat de spoorweg op afstand, op het "continentaal" terrein, moet blijven al

bevindt dat zich op enkele tientallen meters van de kaaien. Dit gezegd zijnde, kan men zich de vraag stellen of de N.M.B.S. niet aan elk dok, waar verscheidene maritieme bedrijven containerschepen of gemengde schepen laden en lossen, zou moeten aanwezig zijn.

In elk geval liggen het Churchill en het Leopold-dok dicht genoeg bij de huidige terminal opdat deze al het verkeer uit die twee dokken zou kunnen verwerken.

Het Delwaide-dok is echter te ver verwijderd. Aangezien het voorbij de vorming van Antwerpen-Noord en voorbij de achterkaaubundel, waar het verkeer moet geconcentreerd worden, ligt, zou de vestiging van een nieuwe spoorwegterminal aan de rand van het dok moeten in overweging genomen worden. Die terminal zou belast worden met het vervoer dat de ondernemingen, die daar gevestigd zijn, aan de spoorweg toevertrouwen. Bij de N.M.B.S. wordt daar op het hoogste niveau ernstig over gedacht. Het is best mogelijk dat de financiële eisen voor de modernisering van het bundel van Antwerpen-Noord van aard zijn om de praktische verwezenlijking van dit project te beïnvloeden. In elk geval ziet de N.M.B.S. in dit initiatief een middel om een commercieel beleid te voeren dat er zal toe bijdragen om de continentale uitgangswegen van de haven te bedienen en om haar aandeel in het verkeer te behouden - of zelfs te verhogen. De N.M.B.S. heeft met betrekking tot dat verkeer steeds blijk gegeven van bekwaamheid en dynamisme, berekend op die sector.

Hoe dan ook, de Belgische Spoorwegen, die momenteel geconfronteerd worden met een mutatie op de Antwerpse markt (verspreiding van de behandelingscentra, doorbraak van de gespecialiseerde binnenscheepvaart, de zekerheid van een aanhoudende groei van het maritiem verkeer), hebben de vaste wil om alle middelen, technieken en tarieven aan te wenden om hun rol van bondgenoot van de haven te blijven vervullen. Daartoe moeten zij zorgen voor een aanbod van snel vervoer en, eventueel in samenwerking met Intercontainer, voor huis-huis dienstverlening. Dit komt zowel de expediteurs als de bestemmingen ten goede. Verder moet, samen met al diegenen die er voordeel kunnen bij hebben, gezocht worden naar nieuwe vervoerformules voor produkten, die tot nog toe op een andere manier werden vervoerd.