



naar het Verre Oosten onder Belgische vlag

Die oranje containers met het merk FB zijn de eerste van een belangrijke partij waarvan de levering in het begin van juni te Antwerpen is begonnen.

La Brugeoise et Nivelles had er immers de spoorweg mee belast, een eerste contingent van de zowat 7 000 door de Services Franco-Belges bestelde „kisten” naar hun bestemming te voeren. Die massale bestelling kan verrassing wekken: 7 000 containers ineens ... hoed af!

Ze maakt in feite deel uit van een groot-scheeps programma dat in zeevaartkringen als een belangrijke gebeurtenis wordt aangezien.

Belgische vlag

In december van vorig jaar, na elf maanden onderhandelingen, werd de maatschappij Belgian Far Eastern Lines (bestaande uit Ahlers Lines, de Compagnie Maritime Belge et Bocimar) erkend als lid van de Far Eastern Freight Conference (zeevaart-conferentie van het Verre Oos-

ten) die het verkeer tussen Noord-Europa en de „Far East” beheert.

Het was dus de eerste maal dat een Belgische rederij erin slaagde met die verre landen een zeevaartverbinding onder onze driekleur tot stand te brengen.

De leden van de groep beschikten daartoe enkel over „traditionele” schepen, die niet in aanmerking kwamen voor het vervoer van containers. Nu blijkt de kist waarmee men thans zo goed vertrouwd is, hoe langer hoe meer het ideale vervoermiddel te zijn. Na de stichting van de Maatschappij „Services Franco-Belges” met een grote Franse rederij, de „Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis”, sloten de partners „slot exchange” akkoorden af met de CY TUNG, een Oosterse rederij. Met andere woorden, FBS beschikt nu in containerschepen over een ruimte waarin de goederen worden geladen die haar werden bezorgd.

Een groot consortium

FBS sloot heel spoedig akkoorden af met de K Line (Karwasaki), Oriental Overseas Container Line (OOCL) en Neptune Oriental Line (NOL) om een groot consortium te vormen dat onlangs onder de benaming „ACE Group” te Londen werd opgericht. Aldus werden aan vier grote groepen van rederijen nieuwe mogelijkheden geboden. In de eerste plaats zal elke groep één of meer gloednieuwe containerschepen als inbreng in een gemeenschappelijke vloot ter beschikking stellen: Services Franco-Belges drie, CY TUNG (OOCL) en NOL elk twee en K Line een achtste. Behalve het schip van K Line (1950 eenheden) kunnen ze alle ongeveer 1500 containers van 20 voet aan boord nemen.

Die gemeenschappelijke vloot vormt een belangrijk element: daar de omlooptijd van de schepen in de verbinding Europa-Verre-Oosten 60 tot 70 dagen bedraagt, moet men wel degelijk over 8 schepen beschikken om wekelijks een afvaart en een terugvaart aan te bieden, wat noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de vraag om vervoer tussen de twee werelddelen.

Toch zelfstandig

Iedereen blijft eigenaar van zijn schepen en van zijn containers. Bovendien blijven de partners op technisch vlak en op het stuk van marketing zelfstandig.

Het belang van het consortium schuilt in de verruiming van de akkoorden betreffende de verdeling van de lading onder al de leden: elke week zullen de vier rederijen over een gedeelte van het afvarend schip kunnen beschikken.

Die samenwerking zal ook leiden tot het gebruik van gemeenschappelijke „terminals” in de verschillende aanlegplaatsen. Samengevat kan men zeggen dat de leden van het consortium „ACE group” de bedoeling hebben de voordelen van de „containerisatie” volledig te baat te nemen: snelle behandeling, betere laadmogelijkheden, merkkelijk snellere aan-huisbediening, betere beveiliging van de goederen enz.

Het gemeenschappelijk gebruik van de schepen zal ze in staat stellen het afvaart-ritme te verbeteren en aldus de meeste expediteurs voldoening te schenken.

Een belangrijke reconversie

Al beperken ze de omvang van hun conventionele vloot (nu 11 schepen voor de Services Franco-Belges) ze zullen deze niet helemaal opgeven. Het komt er immers op aan de periferische havens te

bedienen — dit zijn de havens zonder containerterminal — en te zorgen voor het vervoer van goederen die wegens hun afmetingen niet in containers kunnen verzonden worden.

De ondernomen reconversie vergt grondige wijzigingen in hun werkmethode. In de eerste plaats moeten ze beschikken over het nodige materieel, schepen en containers (ook speciale eenheden). Wij hebben gezien dat ze daar druk mee bezig zijn.

Verder moeten ze, te land over een passende accommodatie beschikken, zowel in de haven voor het overladen en het opslaan, als in het binnenland, om de containerisatie te bevorderen en de verrichtingen sneller en vlotter te laten verlopen.

In België is die accommodatie voorhanden: Antwerpen heeft een terminal, opslagruimten en materieel waarmee snel kan gewerkt worden; het hinterland is evenmin benadeeld.

Tenslotte moeten ze nieuwe werkprogramma's opmaken om de verzending van de „kisten” administratief te kunnen volgen en om aan hun handelsdiensten de onmisbare energie te geven om de schepen vol te laden.

De techniek van de containerisatie kan niet worden vergeleken met die van het traditioneel vervoer. Als men bedenkt dat tussen Europa en de U.S.A. viermaal daags door een computer staten met de positie van elke container worden opgemaakt, weet men meteen dat een container een kostbaar stuk is: hij is duur, hij moet worden beschouwd als een authentiek transportvoertuig en moet daartoe beantwoorden aan alle nuttige criteria inzake stevigheid, zindelijkheid, enz...

Grootse verwachtingen

Antwerpen zal zonder enige twijfel voordeel doen met de ingebruikneming van die zeevaartlijn en met de aanwezigheid van het consortium op haar kaden. Dank zij de akkoorden met CY TUNG heeft men tot dusver reeds een bevredigend verkeer kunnen noteren. De volledige uitwerking van de operatie zal echter pas in 1977 tot uiting komen, wanneer de acht nieuwe schepen in de vaart zullen zijn. Het hele land zou door die vooruitgang moeten gediend worden, door een uitbreiding van het handelsverkeer en ook van het vervoer. Bovendien zijn nog andere landen bij dat verkeer betrokken.

Voor de spoorweg, van zijn kant, schuilt daarin de belofte van meer verkeer. Hij is in staat om zijn aandeel van dat vervoer te land te verwerken. Hij biedt inderdaad mogelijkheden. In Antwerpen is de spoorweg met 800 km lijnen aanwezig op elke kade. In het hinterland noteert men op de terminals — zoals we hiervoren gezien hebben — een groeiende activiteit, waaruit blijkt dat de cliënteel tevreden is over de dienst.

De snelle verbindingen met de buurlanden door middel van gesloten treinen vormen een ander voordeel. Met de medewerking van de maatschappij Intercontainer (zie aangesloten netten) en haar Belgische afgevaardigde Interferry heeft de NMBS de exploitatie van die lijnen snel, vlot en veilig kunnen maken waardoor deze bijzonder geschikt zijn voor de organisatie van de aan- en afvoerritten.

Overigens heeft de spoorweg sedert het gebruik van de eerste kisten de evolutie van de container op de voet gevolgd en dit experiment kan vruchtbaar zijn voor al diegenen die bij het probleem betrokken zijn.

