



SAMENWERKING SCHIP - TREIN

De conferentie van de scheepvaartlijnen Zuid-Afrika - Europa heeft beslist een geregelde containerverbinding in te leggen tussen beide continenten. Na een voorafgaande grondige studie van enkele jaren, heeft de SAECS-organisatie (South African Europe Container Service) Le Havre, Southampton, Zeebrugge, Rotterdam, Bremerhaven en Hamburg aangewezen als Noordepere aanleghavens. Naast CCS (Continental Container Service), gevormd door Nedlloyd Service), gevormd door Nedlloyd Lijnen, CMB, Deutsche Afrika Lijnen en Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, hebben scheepvaartmaatschappijen van verschillende landen een aandeel in SAECS: Safmarine, OCL, Eilerman Harrison Container Line, de Compagnie Générale Maritime en Lloyd Triestino.

Om de verbinding te exploiteren werden negen nieuwe containerschepen van de „derde generatie” besteld (capaciteit 2 450 containers van 20 voet). Men voorziet ook twee Ro/Ro-schepen (met een capaciteit van 1 500 TEU) om de verbinding door te trekken tot Scandinavië. Kleinere containerschepen van de „tweede generatie” (capaciteit 1 350 containers van 20 voet) zullen tussen Zuid-Afrika en de Middellandse zeehavens ingezet worden.

Eén schip van de in aanbouw zijnde vloot zal onder Belgische vlag varen. De „Ortelius” (medeïgendom van CMB en Ahlers Lines), die thans op de Boel-scheepswerven te Temse op stapel staat, zal in de tweede helft van volgend jaar voltooid zijn.

De belangrijkste karakteristieken van dit schip zijn:

Lengte voor alles: 258,500 m
Lengte tussen loodlijnen: 247,000 m
Breedte: 32,260 m
Holte: 24,150 m

Ontwerp diepgang: 12,000 m
Draagvermogen: ca. 46.850 m.t.

Eens alle schepen in de vaart, legt men om de zes dagen aan te Zeebrugge, de enige Belgische aanleghaven. De reis heen en terug naar Zuid-Afrika duurt 7 weken. Zeebrugge is met zijn Ocean Container Terminal (OCZ) uitermate geschikt om dergelijke mastodonten te ontvangen. Wat meer is, de spoorweg verzekert een rechtstreekse aansluiting met de CMB-opslagplaatsen te Antwerpen, waarvoor o.m. de koelcontainers die diepvriesproducten bevatten, bestemd zijn.

Het consortium heeft 31 500 containers besteld die zullen ingezet worden op deze trafiek. La Brugeoise et Nivelles heeft er reeds 480 van geleverd. Ze werden per spoor naar Zeebrugge gevoerd en aldaar bij één der eerste afreizen verscheept. Dit materieel wordt, net zoals de scheepvaartlijn zelf, gemeenschappelijk geëxploiteerd en beheerd.

Alle begin is moeilijk. Het slechte economische klimaat en de terughoudendheid van sommige verschepers om hun goederen te containeriseren zijn negatieve factoren die de start beïnvloeden. De container biedt nochtans tal van voordelen: hij wordt ten huize besteld, de goederen zijn beschermd tegen diefstal en minder blootgesteld aan beschadiging, het vervoer gebeurt sneller, tijdbesparende behandeling in de aanleghavens, en... beweert men niet dat de container de beste verpakking is?

Daarbij komt het feit dat de haveninstallaties in Zuid-Afrika — waar de goederen op conventionele wijze worden behandeld — nog vrij recent zijn en bijgevolg nog niet afgeschreven. Overschakelen op containers betekende dus een bijkomende investering.

Zeebrugge denkt 20 à 25 % van

het totale verkeer naar zich toe te kunnen halen. Dat streefdoel is nu bijna bereikt. Bij zijn aankomst op 6 oktober II. had de Africa 82 containers voor CMB en 117 voor CGM aan boord. Van dat contingent werden er een aantal rechtstreeks per spoor naar Antwerpen overgebracht; een ander deel werd via de weg ter bestemming gevoerd; de rest werd ter plaatse opgeslagen in afwachting van verdere instructies.

In volgorde van belangrijkheid zou Zuid-Afrika ons mineralen, wol, fruit en diepvriesproducten toesturen. Het fruit kan bijna allemaal per spoor ter bestemming komen: gezien het voor onmiddellijk gebruik bestemd is komen dergelijke containers niet in aanmerking voor opslag ter plaatse.

De spoorweg is goed uitgerust om aan de vraag naar materieel te voldoen. Door bemiddeling van Railtrans (Maatschappij ter bevordering van het containerverkeer) kan Intercontainer de ontvangers

gunstige voorwaarden en een verzorgde service aanbieden. De service wordt in werkelijkheid door de N.M.B.S. geleverd, die aangepaste wagens ter beschikking stelt en goede verbindingen waarborgt, zowel met gesloten treinen als met afzonderlijke wagens.

In de veronderstelling dat de schepen gemiddeld 2 000 containers per reis vervoeren, kan men voor 1979 op een spoorwegtrafiek rekenen van 200 containers per zes dagen vanuit Zeebrugge, en dat enkel voor de lijn Zuid-Afrika - Europa. Daarbij dient ook het verkeer in de tegenrichting gevoegd: er worden ook goederen verzonden vanuit het hinterland (o.m. het Ruhrgebied) naar Afrika.

Een bediening van de Westafrikaanse havens is op het ogenblik ter studie, en ook in Oost-Afrika worden aanleghavens ingeplant. De „laadkist” is voor de scheepvaartmaatschappijen beslist een waardevolle troefkaart.

