

Grundlagen, Triebkräfte und Entwicklungen eines Seehafens aus dem Blickfeld seines Hinterlandes: Das Beispiel Antwerpen

VON PROFESSOR DR. DR. WILHELM BÖTTGER, KÖLN

I. Die geographische Lage

In der »Dünkirchen-Hamburg-Reihe« liegt der Hafen Antwerpen dem Kreuzungspunkt der Atlantischen Seestraße der Sandettie-Bank am nächsten. Von diesem hundert Seemeilen entfernten Sammelpunkt erreichen Überseeschiffe bis zu 75 000 t dw die Lade- und Löschplätze in Antwerpen in nur wenigen Stunden. Antwerpen ist der erste Anlaufhafen innerhalb der sogenannten »Hamburg-Antwerpen-Range« oder der letzte vor Abfahrt nach den USA. Dieser Vorsprung wird gestärkt dank der schnellen Transportmöglichkeiten über Fluß, Schiene oder Straße. Der Containerterminal steht in direkter Verbindung mit dem großen Rangierbahnhof-Nord, wodurch schnellste Eisenbahnverbindungen nach den großen Eisenbahnzentren Europas gewährleistet sind.

Antwerpen betreute im Jahre 1975 300 Liniendienste mit etwa 13 000 Abfahrten nach rund 800 überseeischen Bestimmungsorten. Dabei sind Container- und Roll-on/Roll-off-Schiffe einbegriffen. Das industrielle Binnenhinterland Antwerpens umgreift einerseits das Dreieck Antwerpen-Gent-Brüssel und das Industriebecken des Maas- und Sambrebereichs.

Andererseits sind umfänglich jenseits der Landesgrenze die Industriebereiche von Saar, Ruhrgebiet, Luxemburg und Nordfrankreich, die fächerförmig bis zu Entfernungen von 400 km auf Antwerpen ausgerichtet sind. Antwerpens günstige geographische Lage verschafft ihm auch einen höchst umfänglichen Anteil an der Malzverladung. Wichtige belgische Melzereien sind ansässig in Ruisbroek, Boortmeerbeek, Herent, Leuven, Aalst, Brugge, Merksem, Gembloix. Und auch Malzfabriken in Nordfrankreich und Elsaß-Lothringen wählen gern den Transportweg über Antwerpen. In dem Zeitraum von 1968 bis 1975 wuchs die Ausfuhr von 59 000 auf 250 000 t an, während der Transitstrom (größten Teils aus Frankreich) von 28 000 auf 125 000 t anstieg. Demgegenüber stieg die gesamte Malzmenge, die in der Le Havre-Hamburg-Range in Seeschiffe verladen wurde, von 144 000 t 1968 auf 707 000 t 1974. Der Export umgreift 78 Länder. Die Transportpartien sind klein, im Durchschnitt 300 t und in Ausnahmefällen um 2 000 t, die in regelmäßige Liniendienste eingefügt werden.

Etwa 19 000 Seeschiffe laufen jährlich Antwerpen an. Für trockene Ladungen ist es der zweite Seehafen des Kontinents. Antwerpen umschließt ein engmaschiges Kanal-, Schienen- und Straßennetz.

Anschrift des Verfassers:

Professor Dr. Dr. Wilhelm Böttger
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22
5000 Köln 41

Die Natur hat Belgien mit einer großen Zahl von schiffbaren Wasserstraßen internationaler Bedeutung bedacht. Anfangs wurde als zu erstrebendes Maß für die Kanalbetten das 1350 t-Schiff angesprochen. Die Entwicklung der Schiffstechnik verlangt größere Maße. Im Vordergrund steht dabei der Einsatz genügend breiter und tiefer Fahrrinnen für die Schubschiffahrt.

Die im September 1975 erfolgte Eröffnung der neuen Rhein-Schelde-Kanalstraße ist Teil einer Korrektur der Rheinachse überhaupt. Sie wird ergänzt durch die Verbreiterung des Albert-Kanals.

Die Schelde-Rheinverbindung verkürzt den Weg von Antwerpen zum Rhein um 37,5 km und ist beachtlich fahrtensicherer als der bisherige Weg.

Auf dem neuen Fahrweg braucht auch nur zweimal geschleust (früher viermal) zu werden, nämlich in Kreekrak und Volkerak. An beiden Stellen sind Doppelschleusen mit zwei Kammern von 320 m Länge und 24 m Breite vorhanden. Anfang 1977 wurde eine dritte Schleusenkammer in Volkerak eingeweiht. Der Kanal bietet beachtliche Vorteile für die Nutzung des Schiffsraumes und gestattet die Entfaltung der neuen Schifffahrtstechniken Schubfahrt, Seabee- und Lash-Leichter. Diese Wandlung ist deshalb bemerkenswert, weil immer größere Einheiten eingesetzt werden; dazu zählen auch Motorschiffe mit einer Kapazität von 3000 t und mehr, Schubzüge mit vier Leichtern von je 2500 t. Für die Sohlenbreite wurden daher 120 m und 170 m auf der Wasserlinie angesetzt. Der zulässige Tiefgang auf dem neuen Kanal ist vorerst 3,60 m.

Der neue Kanal ist zugleich Teil einer größeren und fortschrittlicheren Wasserstraßenordnung, die die vollzogene Kanalisierung der Mosel und die nach vorn drängende Anpassung des Rhein-Main-Donau-Kanals und des Rhein-Rhône-Kanals einbegreift, neben der fortschreitenden Verbesserung des Rheinfahrwassers am Ober- und Mittelrhein zwischen Basel und Karlsruhe. Bei alledem ist nicht zu überhören, daß eine Vertiefung des Niederrheins und die Begradigung einiger Durchfahrten der Waal geboten erscheint.

Der den modernen Ansprüchen entsprechende Ausbau der Wasserstraßenverbindung zum Rhein ist für Antwerpen ein entscheidender Schritt für die Weiterentwicklung seiner industriellen Niederlassungen, die unter anderem auch bedeutende Tochterunternehmen der drei großen chemischen Unternehmen aus dem deutschen Rheingebiet beherbergen.

II. Die Verkehrsleistung

Der Seegüterverkehr (in 1000 t) betrug:

Jahr	Massengut	Stückgut	zusammen
1958	22 165	13 373	35 539
1975	35 249	25 231	60 481
1976	43 985	23 173	67 158

Der gesamte Containerverkehr zeigt folgendes Bild (in 1000 kg):

Jahr	Ladungen	Löschungen	Insgesamt	Anteil der USA
1966	98 434	197 521	295 955	113 367
1975	1 754 023	1 581 535	3 335 558	1 664 265
1976	1 958 822	1 764 403	3 723 225	1 820 203

Von der eingehenden Durchfuhr entfielen 1975 auf die BRD 4735, auf die ausgehende Durchfuhr 3346. Mit kleineren Anteilen folgen Frankreich, die Niederlande, Italien und die Schweiz.

Antwerpen ist Rheinhafen. Die wichtigsten Güter, die in Antwerpen mit Rheinschiffen angebracht werden, sind Eisen und Stahl, chemische Erzeugnisse, Kunstdünger, rohe Mineralölprodukte, Kohlen und Metallwaren.

Umgekehrt wurden an wichtigen Gütern in Rheinschiffe verladen: Erdölderivate, chemische Erzeugnisse, natürliche Düngemittel, rohe Mineralprodukte, Getreide, Holz und Holzwaren.

Der Verkehr von und zum Rhein betrug 1975 etwa 12 Mio. t (6,5 Mio. t einkommend, 5,5 Mio. t ausgehend). Die Bundesrepublik empfangt oder verschifft 9,6 Mio. t über Antwerpen (1975), wobei stromaufwärts das Massengut vorherrscht, während stromabwärts Eisen- und Stahlprodukte aus dem Ruhrgebiet und Lothringen, aber auch Chemikalien obenan stehen.

Der arbeitsintensive Stückgutverkehr ist im Antwerpener Hafen wesentlicher Bestandteil des Gesamtgüterumschlags. 1975 wurden 25 Mio. t Stückgut umgesetzt. Davon entfielen auf die Ein- und Ausfuhr 11 Mio. t und auf die Durchfuhr 14 Mio. t des ausgehenden Stückgutverkehrs. Ein massenhafter Stückgutverkehr eignet sich weitgehend für den Transport im kombinierten Verkehr. Das gilt vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr, da hierbei längere Beförderungen anfallen. In solcher Weise bildete sich eine integrierte Beförderung, wobei nicht Absender und Empfänger am Anfang und Ende des Transportvorganges stehen (z. B. an den Laderampen), sondern sie beginnen bereits am innerbetrieblichen Verkaufsort und enden am Orte der weiteren Verbrauchsverwendung.

Die einzelnen Versandgüter werden zu einer genormten Ladeinheit zusammengefaßt, die sämtliche innere und zwischenbetriebliche Lager-, Umschlags- und Transportakte ohne Auflösung der Transporteinheiten und zum Teil auch ohne Wechsel des Transportgefäßes umgreift. Am Transport sind mehrere Transportmittel eines oder mehrerer Verkehrsträger beteiligt.

Die schon früher von den Verkehrsträgern zwecks Rationalisierung eingesetzten Ladeeinheiten in Gestalt von Paletten, Kleinbehältern, beladenen Straßenfahrzeugen im Binnenfährverkehr, Unit-Loads erfahren eine fortschrittliche Ergänzung durch den Einsatz von Containern. Sie beinhalten Bündelungseffekte hochwertiger Stückgüter, die letztlich einem Massengutverkehr gleichkommen und wobei die Liegezeit verringert, der Umschlag beschleunigt und der Arbeitseinsatz rationeller wird. Eine kostensenkende Wirkung ist unverkennbar. Die Konzentration auf wenige Häfen bedingt auch aus Wettbewerbsgründen mit den übrigen Nordseehäfen den infrastrukturellen Ausbau.

Weil in Antwerpen die Behandlungskosten tatsächlich durch die Qualität und die Schnelligkeit der Dienste kompensiert werden, ist dieser belgische Nationalhafen auf dem Gebiete der Sammelladungen zur Drehscheibe der nordwesteuropäischen Häfen geworden. 7 von den 37 Terminals, welche die Konferenz, die die Verbindung mit Kanada wahrnimmt, für Sammelladungen anerkannt hat, entfallen auf den belgischen Hafen. Von den 38 Sammelladungsterminals, die von den Konferenzen anerkannt werden, welche die USA und die Atlantikküste bedienen, entfallen 13 auf Antwerpen. Die Entwicklung des containerfähigen Stückgutverkehrs wird dadurch begünstigt.

Über die belgischen Seehäfen verkehren Vollcontainer-, Semicontainer- sowie Kurzstrecken- und Binnenschiffe mit Containern. Vollcontainerschiffe dienen der Containerbeförderung in

der Überseefahrt. Sie fassen z. B. 2300 bis 2800 20-Fuß-Container. Überlegt wird der Einsatz einer Schiffskapazität von 4000 20-Fuß-Containern. Semicontainerschiffe sind mit Laderäumen für Container- und Stückgut versehen. Kurzstreckenschiffe mit einer Kapazität von 200 bis 300 20-Fuß-Containern. Sie verbringen Containerladungen von und nach den Nordsee- und spanischen Häfen. Binnenschiffe nehmen Container in durchweg großen Laderäumen auf oder sie werden als Deckladung befördert. Die belgischen Eisenbahnen setzen für den Zubringer- oder Abholerverkehr meist zwei- oder vierachsige Containertragwagen ein oder auch gewöhnliche Flachwagen. Im Containerzustellverkehr über die Straße werden Sattelzugmaschinen mit Spezialchassis verwandt.

Zum kombinierten Verkehr rechnen auch die Schubleichter, die in Laderäumen von Überseeschiffen verladen werden und den Übersee- mit dem Binnenschiffsverkehr verbinden. Sie verkehren zwischen amerikanischen Golf- sowie Südatlantischen- und Nordseehäfen. Sie erscheinen in Antwerpen in zwei Formen, nämlich in Lasheschiffen der Combi-Linie, die 44 200 tdw tragen, 83 Leichter und eine größere Zahl von Containern übernehmen können und im Seabeeschiff der amerikanischen Lykes-Linie, die 39 000 tdw übernehmen kann und für den Transport von Leichtern (größeren Formates), Containern und Straßenfahrzeugen bestimmt ist.

Im Roll-on/Roll-off Schiffsverkehr zwischen Antwerpen und den nordamerikanischen Osthäfen verkehrt wöchentlich einmal ein Mehrzweckschiff, das sich für den Roll-on/Roll-off wie auch für den Containerverkehr eignet. Im Kurzstreckenverkehr werden von Antwerpen aus spanische, englische und skandinavische Häfen bedient.

Es kann auch nicht überhört werden, daß in der europäischen Großindustrie die Neigung zunimmt, Rohstoffe möglichst im Ursprungsland zu verarbeiten mit der Folge, daß dann zwar weniger Trockenmassengüter transportiert werden, dafür aber Halbfabrikate als Stückgüter in Einheitsladungen in Antwerpen umgeschlagen werden können. Die wachsende Armut Westeuropas an Grundstoffen, die aus Übersee eingeführt werden müssen, ist schließlich zunehmend Veranlassung, industrielle Niederlassungen in den Seehäfen oder in ihrer unmittelbaren Nähe zu errichten. Insofern bilden sich die einzelnen Handelshäfen immer stärker als industrielle Standorthäfen aus.

III. Neue Aufgaben

Der Ausbau und die Erweiterung der Hafenbecken wird durch die Stadt Antwerpen, als der Eigentümerin und Verwalterin des Hafens, nachhaltig betrieben. Vorwärts drängend ist besonders die private »Hafengemeinschaft Antwerpen«, die die Aufgabe hat, die Vereinigungen der im Hafen gewerblich tätigen Unternehmen, soweit sie sich mit der Güterbeförderung und den damit zusammenhängenden Arbeiten befassen, zu koordinieren. Dazu kommt die Wahrung bester Beziehungen mit den übrigen öffentlichen Ämtern insonderheit auch mit den für die Förderung des Außenhandels tätigen diplomatischen und konsularischen Vertretungen im Ausland. Nachdrücklich wird die Werbung für den Hafen zusammen mit der Stadtverwaltung vorgenommen in der klaren Erkenntnis, daß der Informationsdienst in allen seinen Zweigen heutzutage ein sehr wichtiger Bestandteil einer auf Erfolg bedachten Hafenpolitik ist. Besonders ist stets nachzuweisen, daß den ständig steigenden Anforderungen an Anlagen und Einrichtungen des Hafens Genüge getan wird und mit dem Wachstumsprozeß Schritt gehalten wird.

Dem Umschlag des konventionellen und des kombinierten Verkehrs dient ein Hafengelände von 11000 ha, wobei 1300 ha auf die Wasserflächen der Hafenbecken entfallen, die durch 5 Schleusen mit der Schelde verbunden sind. Die gesamte Kailänge ist 97 km lang, sie ist mit etwa 700 Kaikränen, Schwimmkränen, Autokränen, Ladebrücken und sonstigen Hebezeugen bis hinauf zu 50 t Tragfähigkeit ausgerüstet. Daneben sind Stabler aller Art zu erwähnen, darunter 600 Gabelstaber.

Für den Containerumschlag stehen besondere Kräne in der Größenordnung zwischen 30 bis 53 t bereit. Das Eisenbahnnetz umfaßt über 800 km. Das Industriegelände umgreift 3134 ha, die überdachten Lagerplätze umfassen 255 ha, die offenen 719 ha. Lager- und Auslieferung der Güter gewinnen im Hinblick auf die Arbeitsteiligkeit der heutigen Wirtschaft besondere Bedeutung für einen schnellen Absatz einer an Ort und Stelle jederzeit zur Verfügung stehenden Verkaufsware. Das gilt namentlich für den Absatz der für fernab liegende Plätze anderer Erdteile bestimmten Sendungen. Für Stückgüter, die sich für den kombinierten Verkehr besonders eignen, stehen Lagerflächen in allen Schuppen und Hallen bereit. Beachtlich auch die wachsende Silokapazität des Getreide-Terminals, die 165000 t ausmacht. Der Umfang der vorhandenen Kühlräume ist 360000 m³. Ein neues Hafengebiet am linken Scheldeufer mit einer Fläche von etwa 6000 ha sorgt für aufbereitetes Industriegelände. Etwa 1000 ha sind inzwischen vergeben.

Trotz flauer Konjunktur sind Investitionen für neue Betriebe im Gange. Dazu zählen die Bayerwerke, die auf dem rechten und linken Scheldeufer neue Anlagen schaffen, die BASF hat schon ein zweites Hafenbecken für Schiffe, die gasförmige Stoffe transportieren, angelegt. Es besteht der Wunsch, daß die Schelde, die den Zufahrtsweg zum Hafen darstellt, über die bislang mögliche Zugänglichkeit für Schiffe bis 75000 tdw hinausgehend soweit ausgebaut wird, daß sie die normalen Schiffe für die Trockenfahrt bis 125000 tdw aufnehmen kann. Auf den Ausbau für Tankschiffe, die mit einem Tonnengehalt von 250000 tdw und mehr bereits eingesetzt werden, war schon früher verzichtet worden. Die Antwerpener Raffinerien nehmen damit vorlieb, sich mit einer Rohrleitung von Rotterdam aus bevorraten zu lassen, das über eine seewärtige für die Aufnahme von Großtankern geeignete Fahrstraße verfügt. Die hohen Investitionen, die für die Herrichtung der Fahrrinne für Supertanker (bis 500000 tdw und mehr) erforderlich sind, zwingen die Seehäfen von vornherein zur Abstimmung untereinander. Zwar soll das nicht heißen, daß damit der EG der Weg geebnet ist für das Zustandekommen einer einheitlich ausgerichteten Seehafenverkehrspolitik. Es ist bisher nicht einmal in Belgien möglich gewesen, die 3 Häfen Antwerpen, Zeebrügge und Gent unter einen Hut zu bringen. Vielmehr muß gesagt werden, daß besonders die unterschiedliche namentlich tarifarische Behandlung der Seehafenan- und -abfuhr durch die binnenländischen Verkehrsträger abträgliche Wirkungen bei den Nordseehäfen erzeugt hat. Nicht so sehr haben die Kosten des eigentlichen Hafenumschlags einen gravierenden Wettbewerbseinfluß ausgeübt.

Jedenfalls ist Antwerpen der einzige belgische Seehafen, wo Vollcontainerschiffe der dritten Generation (1800 20-Fuß-Container und mehr) regelmäßig anlaufen.

Offen geblieben ist die Frage, ob dem Hafen Antwerpen, das bislang allen Flaggen dem freien internationalen Wettbewerb uneingeschränkt beigestanden ist und auf eine eigene nationale Handelsflotte fast gänzlich verzichtet hat – die Beteiligung seiner eigenen Flotte am Hafenverkehr beträgt nur 5% – nicht doch zu empfehlen ist, eine stärkere nationale

Flotte anzustreben, um besser als bisher die eigenen Belange in den zuständigen Gremien offenbaren zu können. Das gilt namentlich für die Einräumung eines Einflusses in den großen Schiffsverkehrskonferenzen.

Beachtung verdient auch die zunehmende Bereitschaft von Seereedereien zu einer Kooperation oder zu einem Zusammenschluß mit anderen Teilnehmern der Transportkette, die den kontinentalen Zu- und Ablaufdienst besorgen. In solcher Weise soll ein rationellerer, schnellerer und kostengünstigerer Dienst für den Gesamttransport gesichert werden. Das gilt auch für den Containerverkehr.

Der in solcher Weise vorangetriebene Neuformungsprozeß muß darauf Bedacht nehmen, daß in den fernen Überseehäfen der gleiche Grad der Vollkommenheit der Lade- und Löscheinrichtungen durchgesetzt wird wie in den heimischen Seehäfen, da sonst unliebsame Störungen in der Gesamttransportabwicklung eintreten.

Nicht zuletzt ist der wachsende Einfluß der Handelsflotten der Ostblockstaaten zu beachten, die eine Beeinträchtigung der überkommenen Transportrelationen bewirken können. Ihre Beteiligung am Antwerpener Hafenverkehrsgesamt beträgt schon jetzt 15%.

Summary

Owing to its favourable sea- and landside situation Antwerp is to day the second sea-port of the continent for dry charges. Essential element is the smalls traffic. As far as collective consignment is concerned Antwerp is the turn-table of the north-western harbours. The opening of the new Rhine-Scheldt canal way some time ago improved the Rhine axis in a remarkable manner. The pushed ship navigation got a fresh impetus; the industrial settlement was relieved. There are efforts made to extend the Scheldt river for ships up to 125.000 tdw capacity.

Résumé

Grâce à sa situation favorable du côté et de la mer et de la terre Anvers est aujourd'hui au rang du deuxième port de mer continental au service de charges sèches. Le transport de colis en est l'élément essentiel. Quant aux expéditions collectives Anvers est la plaque tournante des ports au nord-ouest de l'Europe. L'inauguration de la nouvelle voie canalisée entre le Rhin et l'Escaut qui a eu lieu il y a quelque temps a amélioré d'une mesure remarquable l'axe du Rhin. La navigation avec des navires poussés a pris essor; l'établissement industriel est facilité. On s'efforce d'élargir l'Escaut pour des navires jusqu'à une capacité de 125.000 tdw.