

Kolossen worden goed ontvangen in Antwerpse haven

Zondag wordt aan kaai 363 in de haven van Antwerpen een tweede lading zware modules verwacht voor het Optara-project van raffinaderij Total aan de Scheldelaan.

Ze worden aangevoerd door het schip '**Rolldock Star**'. De Antwerpse agentuur Europe Cargo treedt op als ontvanger in opdracht van het Spaanse Coordinadora Internacional de Cargas. "De modules werden op een site in het Spaanse Tarragona gebouwd door het engineering bedrijf **Tecnicas Reunidas** en kaders in de B-fase van het Optara-project", leggen Fred Konings, general manager en Johan De Paep van het Forwarding department van Europe Cargo, uit. Optara staat voor 'Optimalisatie Antwerpen-Rotterdam Area' en omvat de bouw van een nieuwe solvent deasfaltering eenheid en een nieuwe mild hydrocracking eenheid op de site van Total in de Antwerpse haven.

"De projecttermijn bedraagt zo'n 180 dagen en omvat vijf verschepingen van in totaal 34 modules", aldus **Europe Cargo**. Een eerste lading van negen modules met een gewicht van elk 78 tot 320 ton werd eerder al in Antwerpen afgeleverd aan boord van een conventioneel breakbulk schip van de rederij **SAL**.



Het schip dat nu zondag aankomt, de '**Rolldock Star**', is een half afzinkbaar roro-schip. Ook de verschepingen drie en vier zullen met een roro-schip gebeuren

Voor de vijfde verscheping wordt een half conventioneel, half roro-schip ingezet, aldus de agent. In de haven van Antwerpen leggen deze schepen aan op de terminal van A.B.E.S/Katoen Natie aan kaai 363.

Daar is een speciaal terrein geasfalteerd voor het ontvangen van de modules. **Europe Cargo** zorgde voor de afbakening van het terrein en bewaking.

De Antwerpse agent staat tevens in voor de opvang van het Spaanse ingenieursteam inclusief overnachtingen, maaltijden, enz. en de planning van de transporten.

Alle transport, zowel voor-, na- als maritiem transport is in handen van het Spaanse filiaal van de Britse groep **ALE Heavy Lift** dat een joint venture heeft gevormd met het Antwerpse kraanbedrijf

Aertssen. Die joint venture staat onder meer in voor het transport over de Scheldelaan tot op de site van Total. Daarbij wordt gebruik gemaakt van 80-assige spmt's en grote telescopische kranen.

"We starten met het lossen van de **'Rolldock Star'** op dinsdag aangezien er maandag niet zal gewerkt worden in de haven vanwege de stakingsdag. Aan boord zitten vier modules, waarvan een van 950 ton, een van 873 ton en twee van 136 ton. De hoogste module meet 32 meter. De andere zijn tussen 20 en 23 hoog. Het lossen zal twee dagen in beslag nemen", aldus **Europe Cargo**. "Het eerste stuk van 136 ton wordt in de nacht van 27 op 28 november over de Scheldelaan naar de site van Total gereden." De modules worden voor het zeetransport met 2 ton zware buizen vast gelast in het schip.

Die buizen moeten voor het lossen weer losgeslepen worden. "Het lossen van zo'n module neemt drie uur in beslag. Het traject van de kade naar de Schelde duurt een uur, van de Scheldelaan naar de site van Total twee uur en op de site is nog een uur nodig om de modules op de daarvoor voorziene betonnen constructies te rijden.

Daarna keren de lege spmt's terug naar de kade", legt de agent uit. Zoals bij de eerste verscheping zal ook nu de Scheldelaan 's nachts volledig afgesloten worden voor de duur van het transport. Het schip komt met de roro-ramp loodrecht op de kade te liggen.

Dat mag alleen in daglicht gebeuren aangezien het daardoor het scheepvaartverkeer hindert. Dat noemt men 'Mediterranean mooring'

. 's Avonds moet het schip weer langs de kade aanmeren. De volgende wordt dat scenario herhaald om het lossen verder te zetten, legt De Paep uit. Vooraleer de ramp op de kade kon geplaatst worden, zal ook eerst nog een bolder verwijderd moeten worden.

Bron : Arned-Cela Agencies