



Gepensioneerde Personeelsleden van het Provinciaal Instituut PIVA

VERSLAG van de PIGEP-UITSTAP doorheen de ANTWERPSE HAVEN op donderdag 25 okt. 2012

Deelnemers : I. Bertels (2), J. Verbraeken (2), T. Vindelinckx (2), H. Snyers (2), R. Gysemans (2), A. Heylen (1), M. Frenssen (1), R. Pansaerts (2), C. Jacobs (1), J. Dom (2), W. Nieuwinckel (1), P. Kruyniers (2), R. De Crock (2), P. Hendrickx (1), E. De Wilde (1), B. Jagers (1), R. Verfaillie (2), A. Nyari (2), K. Goossens (2), M. Janssens (1), G. Cabanier (1), R. Geerts (2), J. Jamin (1), G. Tréau (2), J. De Smedt (1), D. Brentjens (1) : **totaal : 40**

Ingeschreven, doch niet deelgenomen en tijdig verwittigd : Lutgard Brouns (1), M. Caluwaerts (2)

Om 9 uur stipt en bij somber, kil weer vertrok onze PIVA-schoolbus op de PIVA-parking met 40 deelnemers en Dirk Brentjens, oud-collega, als educatief medewerker verbonden aan het havencentrum Lillo, die onze groep zou gidsen doorheen de Antwerpse haven. Elke deelnemer had een witte werkhelm en een geel hesje van het havencentrum Lillo meegekregen. Vanaf de eerste minuut van onze rit gaf onze gids al volop uitleg over de activiteit van de Antwerpse haven en haar belang voor onze Belgische economie en welvaart.

Onze eerste afstap kwam al na een klein half uurtje : aan de Zuidnatie mochten we (gekleed in ons hesje en met onze helm op) een kijkje nemen in een reusachtige hal voor stukgoedopslag : de volledige vloer was manshoog bedekt met stapels zinken blokken, die als halffabrikaten op een koper wachtten ...volgens de beursprijs. Na dit bezoek ging de rit verder... en ook de deskundige uitleg van Dirk Brentjens bij al wat we links en rechts van ons parcours te zien kregen : het Albertdok, behandeling van meststoffen, All Weather Terminal voor de kust- en binnenvaart, kaai 212 aan het Leopolddok met fruitbehandeling bij Sea Invest, schoonmaak van vloeistoffentanks (HTC).

Om 11.15 u. namen we onze koffiepauze in de HTC-taverne Columbus. Daarna ging de rit weer verder langs het Marshalldok en de tanks voor petroleumopslag, waarvan de grootste 75 miljoen m³ inhoud heeft! Via een pijpleiding wordt vanuit Rotterdam per uur 1 miljoen liter ruwe aardolie naar Antwerpen gepompt ! We vernamen ook, dat onze haven een waterfabriek bezit, waar men het door de industrie benodigde gedemineraliseerde water produceert. Ook zijn er in onze haven chemische en petrochemische industrietakken werkzaam, die met elkaar in een synergetische cluster van interdependentie verweven zijn. De nodige krachtcentrales, pijpleidingen, spoorwegverbindingen, dokken, kaaien met kranen (rijdende en op het water vlottende), straddle carriers (in het havenjargon "olifanten") voor het verplaatsen van de vele duizenden lege en volle containers, multimodale laadbruggen ("combinant" genoemd), lagerhallen : we zagen het allemaal in het voorbijrijden en kregen er uitleg over. Per werkdag worden er 120 tot 130 goederentreinen gerangeerd! We reden langs BAYER en BASF (terrein van 500 ha !), langs de Berendrecht- en Zandvlietsluis, langs een windmolenpark en langs de China-spoorlijn tot in Berendrecht, waar we Lakenvelder koeien zagen grazen..

In het kleine, stille Berendrecht, bekend om zijn reigerskolonie, gingen we om 12.00 uur het Reigershof (Reigersbosdreef 2) binnen, waar oud-leerling Werner Robbens ons volgend menu voorzette : "enkele proevertjes, pittig en verfijnd, tartaar van zalm, komkommer, crumble en zelf

Gepensioneerde Personeelsleden van het Provinciaal Instituut PIVA

van bloemkool, vol au vent van fazant, witlof, rozemarijn, paddenstoelen, koffie of thee, huisgemaakte snoepjes” met een Portugese witte wijn en een Spaanse rode wijn. De feestelijk gedekte ronde tafels voor acht personen, de bediening met uitleg en de verfijnde presentatie van de gerechten gaven een overtuigende indruk van vakmanschap. We genoten van de culinaire prestatie van chef-kok en uitbater Werner Robbens.



Het was al 15.20 u., toen we weer de schoolbus instapten. We reden naar het Delwaidedok en leerden, dat MSC (op een hele stapel containers) Mediterranean Shipping Company betekent, dat een vrachtschip best 60.000 ton dwt (deadweight) laadvermogen kan hebben, dat er bij laden en lossen in ploegensysteem gewerkt wordt, 7/7 en 24/24, ook met kerstmis en nieuwjaar, dat de containers worden gescand op hun codenummers, dat de tabak van de Tabaknatie (1 miljoen m² vloeropp., waarvan 800.000 m² overdekt) vooral

uit China binnenkomt en onmiddellijk een douanezegel moet krijgen, Onze rit ging langs de tabaknatie, de Hapag-Lloyd, DHL, Molenberg-natie, Euroports 518 (suiker als massagoed uit Frankrijk, in de haven naar de containers getransporteerd met ondergrondse transportbanden, explosiegevaar voor suiker en melkpoeder !) Onze haven met zijn duizend km spoorinfrastructuur en automatische triëring van goederentreinen fungeert als “supermarkt” voor staal (staalplaat, staaldraad en staalprofielen) en tabak voor de sigarettenfabrieken. We reden voorbij IVENS (fabrikant van opslagtanks voor stookolie), Bpost (triercentrum), het kerktorentje van het opgeofferde Wilmarsdonk, de Interferry Boat Terminal, het opleidingscentrum voor havenarbeiders en stapten af bij Boortmalt, die van aangevoerde gerst mout maakt voor verschepping naar overzee. Dirk Brentjens legde het met zijn krachtige stem duidelijk uit. Ook leidde hij ons tot vlak bij een aangemeerd vrachtschip, dat reusachtig lang en hoog op het water lag.

Via de Novanatie, het havencafé, de Van Cauwelaertsluis en de Molenbergnatie kwam onze schoolbus op de A-12 terecht en zo ging het ondanks het piekuur toch probleemloos naar onze schoolparking terug, waar we rond half zes onze helm en hesje op de stapel teruglegden en onze gids, chauffeur en voorzitter Herman Snyers bedankten voor een (weeral !) geslaagde uitstap, die bovendien ook erg leerzaam was geweest.

**Verslaggever : secretaris
René Pansaerts**

