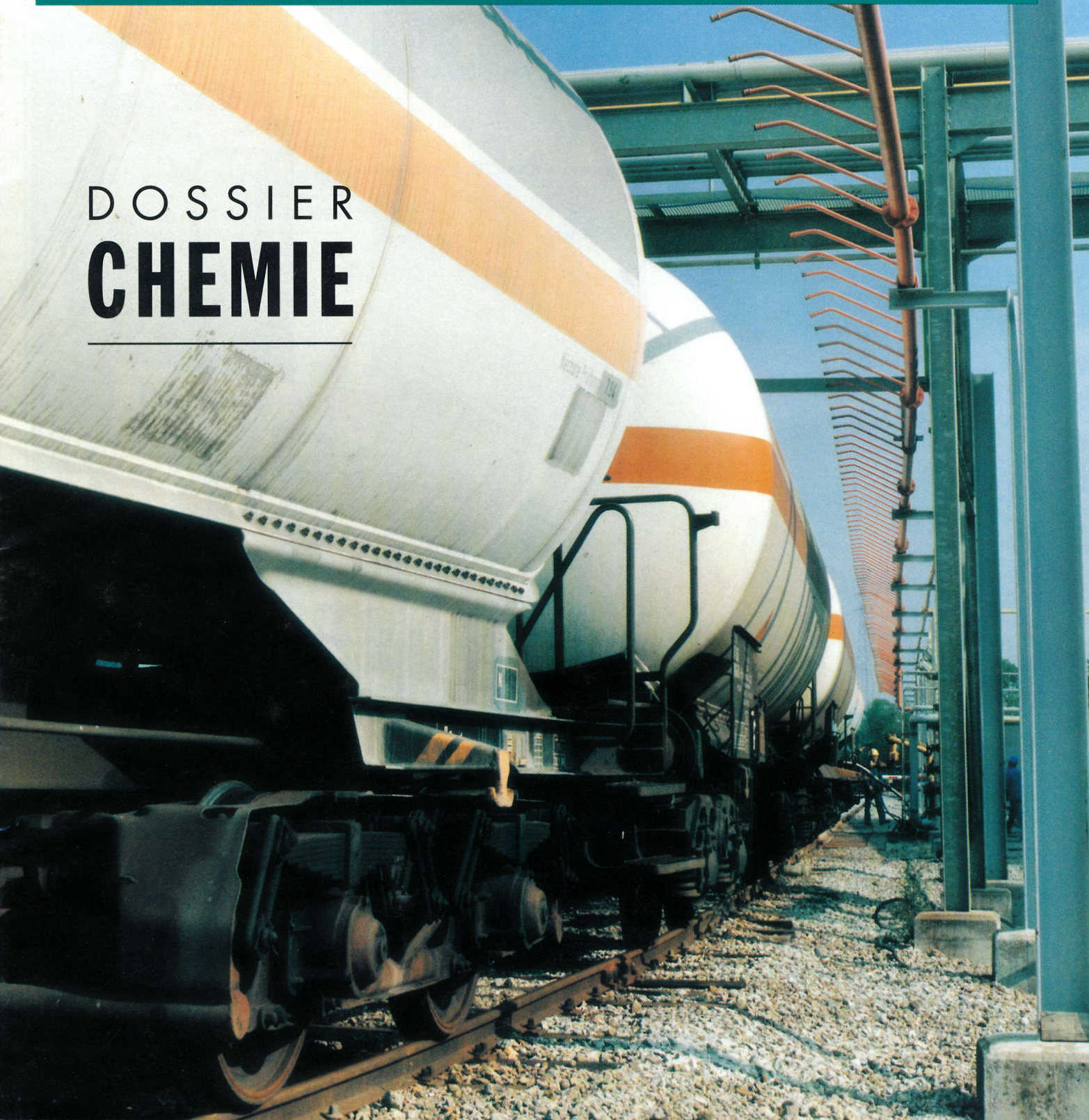




*News*  
3/91  
Driemaandelijks

DOSSIER  
**CHEMIE**

---



B-Cargo News is het trimestriële contactblad van de NMBS voor haar goederenklanten. Het wordt uitgegeven door de dienst Externe Betrekkingen voor B-Cargo.

Verantwoordelijke uitgever:  
W. Van Gestel - Brussel

Frankrijkstraat 85  
1070 Brussel  
Fax: 02/525 40 45  
Telefoon  
Redactie: 02/525 36 84  
Verdeling: 02/525 36 68

Foto's:  
NMBS

### Tot uw dienst:

### B-CARGO

#### • centrale diensten

**1000 Brussel**  
Ravensteinstraat 60 bus 24  
Telefax 02/525 46 05

#### • in de districten

**1000 Brussel**  
Ad. Maxlaan 142  
Tel. 02/219 00 40  
Telefax 02/525 46 16

**9000 Gent**  
Koningin Maria Hendrikaplein 2  
Tel. 091/22 71 00 - 21 99 58  
Telefax 091/21 82 13

**8000 Brugge**  
Stationsplein 2  
Tel. 050/38 39 97  
Telefax 050/38 18 80

**8500 Kortrijk**  
Stationsplein 7  
Tel. 056/22 00 49  
Telefax 056/22 96 89

**2000 Antwerpen**  
Century Center 7<sup>e</sup> verdieping  
De Keyserlei, 58-60 b19  
Tel. 03/233 23 17 - 233 23 25  
Telex 31 814

**3500 Hasselt**  
Stationsplein 4  
Tel. 011/22 32 65  
Telefax 011/22 29 50

**4000 Luik**  
Bd. de la Sauvenière 87  
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13  
Telefax 041/23 17 13

**6700 Aarlen**  
Avenue de la Gare 61  
Tel. 063/22 41 15  
Telefax 063/22 41 15

**5000 Namen**  
Rue Borgnet 7  
Tel. 081/22 30 84  
Telefax 081/22 91 21

**6000 Charleroi**  
Quai de la Gare du Sud 1  
Tel. 071/43 01 73  
Telefax 071/47 12 47

**7000 Bergen**  
Square F. Roosevelt 14  
Tel. 065/33 59 79  
Telefax 065/36 35 69

# INHOUD

**3 B-CARGO:** een team in dienst van de klant voorgesteld door Louis Devillers.

**5 Tienjarenplan:** het jaar 2000 in wording.

## 7 Dossier Chemie:

**7 Trein en chemie:** het ideale span.

**9 BASF en BP:** op topniveau.

**11 Tessenderlo:** succesrijk ondernemerschap.

**13 Solvay:** veiligheid en vakbekwaamheid.

**15 Het spoor:** voorrang aan de veiligheid.

**17 VTG:** tankwagons naar ieders wens.

**19 Onze vertegenwoordigers in Keulen**

**20 Gent-Zeehaven:** van alle markten thuis.

**22 Botzelaer - Gemmenich,** verjongingskuur voor een spoortunnel.

**23 ABX Transport:** versterkt de commerciële afdeling.

Ons magazine heet voortaan anders. De naam **B-CARGO NEWS** is zeer bewust gekozen om duidelijk het verband te leggen met het bedrijf waarvan het de verwezenlijkingen en het aanbod bekendmaakt.

**B-CARGO NEWS** wil niet breken met het verleden. Net zoals de onderneming **B-CARGO** bouwt op de know how en de ervaring van een dienst die zich voortdurend ontwikkelde, trekt het magazine de lijn door in samenwerking met het bedrijf dat het u in zijn verschillende facetten leert kennen.

De toekomst is meer dan ooit samengebond in een concept van dienstverlening. Dat zal ook zichtbaar worden op deze bladzijden. Een ploeg met de naam **B-CARGO** werd samengesteld om pasklare oplossingen voor uw vervoerbehoefden uit te dokteren. Louis Devillers praat in deze uitgave over het dynamisme en de inventiviteit van dit team. We komen er vaker op terug, als we u het laatste "news" over **B-CARGO** meedelen.





# een team in dienst van de klant

Juli jongstleden werd de Raad van Bestuur van de NMBS vernieuwd, als onderdeel van de veranderingen die het gevolg zijn van de wet op de hervorming van de openbare bedrijven. De Raad bestaat uit 12 "gewone" leden en 5 bestuurders-directeurs. Op 1 augustus kreeg ook de afdeling Marketing-Verkoop een nieuwe structuur. Zij werd opgesplitst in een afdeling voor het reizigersverkeer, geleid door Leo Pardon, en een afdeling voor het vrachtvervoer. Deze laatste werd **B-CARGO** genoemd en kreeg Louis Devillers aan het hoofd. Devillers was directeur van het District Zuid-Oost en voordien marktleider in de vroegere Commerciële Directie. Hij verduidelijkt de filosofie en de plaats van **B-CARGO** in de Belgische spoorweg van de jaren negentig.



L. Devillers

**L. Devillers:** **B-CARGO** is de merknaam die we voortaan gebruiken voor de dienst goederenvervoer. Het is de naam van een bedrijf, dat wil zeggen van een ploeg mannen en vrouwen die alles in het werk stellen om hun klanten te dienen.

*B-Cargo News: Is het ook een nieuw bedrijf?*

**L. Devillers:** De NMBS is een bedrijf en gedraagt zich als zodanig. Om zich beter te wapenen tegen de uitdaging

van de Europese eenheidsmarkt en de groei van de mobiliteit, ontplooit ze beslist een dynamische, marktgerichte aanpak. Maar het spoorbedrijf werkt in verschillende markten en sectoren, die noodzakelijkerwijze een eigen, specifieke benadering vragen. Wij nemen het profiel aan van een onderneming voor goederenvervoer, zonder daarom de NMBS te verlaten.

*B-Cargo News: De opdracht is dus de sector goederen beter te stroomlijnen?* →

## B-Cargo: een team in dienst van de klant

**L. Devillers:** Inderdaad. In de eerste plaats willen we het contact met de klant meer personaliseren. Als verschaffer van transport moet het spoorwegbedrijf een vertrouwd gelaat tonen aan allen die er beroep op doen of dat vroeg of laat zullen doen. Daarvoor juist zorgt het **B-CARGO**-team, samengebracht onder een afzonderlijke, moderne en sprekende naam.

*B-Cargo News: Welke plaats neemt de sector in binnen het openbare bedrijf?*

**L. Devillers:** Herinnert u zich dat het spoorbedrijf rust op twee belangrijke pijlers. Enerzijds is er de uitrusting, anderzijds de commercialisering. Beide staan in nauwe wisselwerking. Het technisch raamwerk dat ons in staat stelt de beste vervoerprestatie te leveren, omvat efficiënte infrastructuur, aangepast rollend materieel en geperfectioneerde uitrusting. Het tienjarenplan van de investeringen dat werd bekrachtigd door een overeenkomst met de overheid, is vooral gericht op de modernisering van dit raamwerk.

Op deze onderbouw komt een menselijk kader dat de techniek maximaal laat renderen en dat door persoonlijke dienstverlening toegevoegde waarde schept.

Dit alles samen vormt de "grote spoorweg", met zijn veelzijdige activiteiten. **B-CARGO** ligt bij wijze van spreken aan de voorkant van het ruime gebouw, waar de verlader het contact legt met de vervoerder.

*B-Cargo News: Wat bedoelde u zopas met "wisselwerking"?*

**L. Devillers:** De verstrekte dienst moet overeenstemmen met de verkochte. Dat geldt evenzeer voor onze binnenlandse klanten, die natuurlijk vertrouwen op onze snelheid, als voor de klanten internationaal vervoer, waar een veelbelovende toekomst wacht. We moeten bijgevolg een werktuig uitbouwen dat op dit vlak troeven biedt. Het investeringsplan voorziet dit

trouwens. Ook het gecombineerd vervoer is een belangrijke ontwikkelingsniche. Op dat terrein beschikken we eveneens over gedetailleerde plannen. Daar het instrument aangepast is, heeft **B-CARGO** goede kaarten om zich ten dienste te stellen van zijn klanten. Aan de andere kant moet de uitrusting ook worden afgestemd op de behoeften van de markt. De expediteuren verwachten van ons soepelheid, snelheid en betrouwbaarheid. Door de markt nauwlettend in het oog te houden en in te spelen op de steeds veranderende eisen, kunnen wij net als onze concurrenten onze werkingsmiddelen aanpassen om onze competitiviteit te verbeteren.

*B-Cargo News: B-CARGO neemt dus stellingen in op alle fronten?*

**L. Devillers:** Een moderne onderneming is zich bewust van haar beperkingen, haar sterkte en de bijzonderheden die haar een concurrentiële voorsprong bezorgen. Dat is ook voor ons het geval.

Het voornaamste is dat we de klant een degelijk vervoer aanbieden dat hem voldoet en dat onze kosten dekt. Dat veronderstelt een zekere selectiviteit en een vooruitziende benadering van de markt.

Waar wij het best presteren, moeten we de eerste zijn. In de andere gevallen moeten we ons aanbod wijzigen als dat perspectieven opent. Of kunnen we rekening houden met de specificiteit van onze vervoerswijze en inspelen op de noodzaak het milieu en de kwaliteit van het leven te vrijwaren.

*B-Cargo News: Leidt selectiviteit niet tot het vernauwen van de horizon?*

**L. Devillers:** Integendeel, ons aanbod verandert onophoudelijk. Sinds enkele jaren verbeteren produkten van hoge kwaliteit onze positie op welbepaalde grote geografische assen en in industriële sectoren waar we vroeger weinig aan bod kwamen. Onze mogelijkheden

worden door de selectiviteit veeleer verruimd dan beperkt. We verrijken tevens het gamma diensten dat het eigenlijke vervoer ideaal aanvult. En we boeken voelbare vooruitgang in de dialoog met de klanten. Dat is toch wel het tegenovergestelde van een terugtrekkingsstrategie.

Door op de ingeslagen weg verder te gaan, willen we rendabele transporten aantrekken die we tot volle tevredenheid van de klanten kunnen waarmaken. Anders gezegd: we bieden een dienst van hoge kwaliteit aan tegen scherpe prijzen. Op die manier tonen we ons volwaardige partners en winnen we het vertrouwen van de professionals in de sectoren waar onze aanwezigheid nog moet bevestigd worden. We zullen beoordeeld worden op onze prestaties.

*B-Cargo News: Hoe nieuw is B-CARGO?*

**L. Devillers:** De **CARGO**-spirit was en is aanwezig in alles wat tot nog toe ondernomen werd. De resultaten tonen aan dat de keuzen juist zijn en dat de inspanning moet worden verdergezet. De commerciële inspanning moet nog worden verdiept. Dat kan door de vindrijkheid van de ploeg ten volle uit te spelen ten bate van de verfijning, de verrijking en de personalisering van het aanbod.

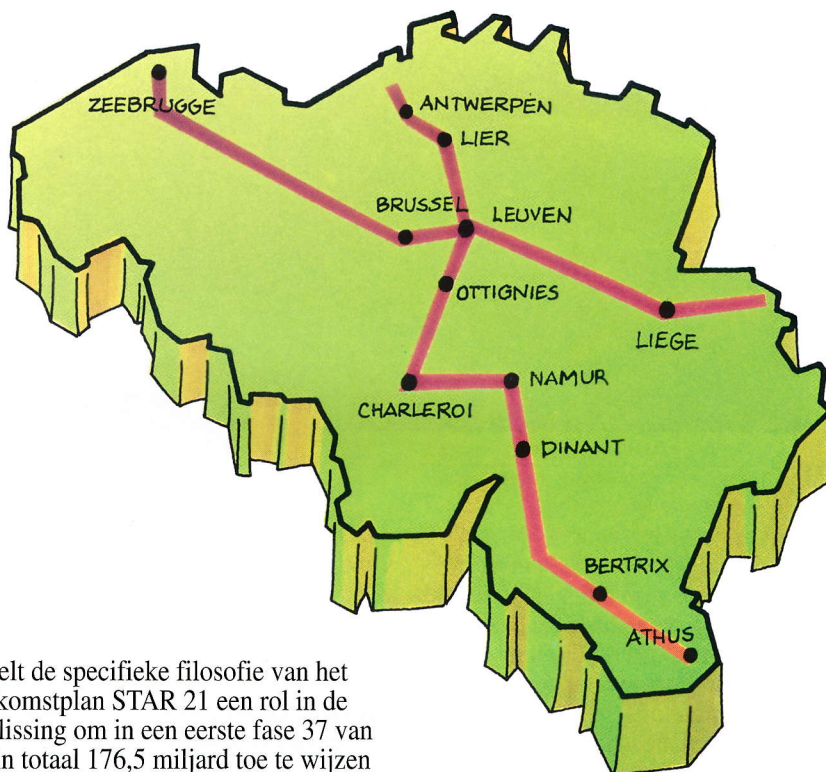
Alles is samen te vatten in deze eenvoudige zin: "Het **B-CARGO**-team staat ten dienste van de klant."

# Tienjarenplan 1991-2000

## Investingering van 37 miljard in goederenvervoer

In de media wordt er misschien minder aandacht aan besteed dan aan het SST-project of aan de inspanningen voor het reizigersvervoer, maar toch worden de volgende tien jaar belangrijke bedragen geïnvesteerd in de verbetering van het goederenvervoer per trein. In het raam van het plan STAR 21 en tegen de achtergrond van een groeiende vervoermarkt, trekt de NMBS over die periode ruim 37 miljard frank uit voor het vrachtverkeer. **B-Cargo News** biedt u een gedetailleerd overzicht met toelichtingen.

Experten verwachten dat de markt voor de uitwisseling van goederen in Europa de komende tien tot vijftien jaar gemiddeld met 2,5 % per jaar kan stijgen. Zelfs indien het marktaandeel van **B-Cargo** gelijk blijft, heeft het bedrijf voor goederenvervoer van de NMBS behoefte aan uitbreiding en verbetering van zijn capaciteit. Dat is een economisch gegeven. Daarnaast



speelt de specifieke filosofie van het toekomstplan STAR 21 een rol in de beslissing om in een eerste fase 37 van de in totaal 176,5 miljard toe te wijzen aan sector goederen. Ongeveer 15 % van de investeringen komt uit eigen middelen.

De voorstellen van de NMBS terzake werden kritisch besproken en goedgekeurd door de nationale regering en de executieven van de Gewesten. Ze dienen een driedelig doel. De instandhouding en de modernisering van het Belgische spoorwagennet zal hand in hand gaan met de verbetering van het aanbod en de diensten voor de reizigers

en met de vernieuwing van het gehele goederennet en de eindinfrastructuur. Deze drieënheid moet het mogelijk maken de verwachte verkeersstijging vlot te verwerken.

### Stevig netwerk

De modernisering van het goederennet valt uiteen in vier grote hoofdstukken. Aan de aanpassing van de grote assen wordt 13.449 miljard frank besteed. Door de werken kan de toegelaten last per as worden verhoogd tot 22,5 ton en de snelheid tot 120 km/u.

Voor infrastructuurwerken in de havens, de industriebekkens, de terminals en de rangeerstations staat 9,174 miljard ter beschikking.

Het wagenpark wordt beter afgestemd op de behoeften van de klant door ombouw en aankoop van nieuw materieel ten bedrage van 12,082 miljard. Een overeenkomst over de bouw van 200 spoorwagens voor autovervoer is al rond. Tenslotte is 2,638 miljard bestemd voor de aankoop van rangeerlocomotieven.





Er werd een basisnet voor het goederenvervoer uitgetekend. Het omvat in grote trekken de verbindingen tussen de havens en de grote industriële bekkens in het binnenland enerzijds en tussen de havens en de voornaamste grenspunten anderzijds. Waar mogelijk loopt de reisweg over lijnen die exclusief voor het goederenvervoer worden gereserveerd. Als een lijn ook wordt gebruikt voor reizigersverkeer, levert dat soms capaciteitsproblemen op. Precies daarom is de uitbreiding van het aantal sporen tussen Zeebrugge en Gent voorzien. Hetzelfde geldt voor het traject tussen Antwerpen en Lier. Op de Noord-Zuid goederenas, die de havens verbindt met Luxemburg, Zwitserland en Italië, komt er een derde spoor tussen Leuven en Fleurus en tussen Auvélais en Ronet.

Het totaalbedrag dat het volgende decennium exclusief aan het goederenvervoer wordt gespendeerd, beloopt dus 37,343 miljard frank. Het cijfer vertelt evenwel nog niet alles. **B-Cargo** en zijn klanten profiteren immers mee van meer algemene investeringen. De inspanningen van **B-Cargo** blijven overigens niet beperkt tot de infrastructuur. Ze betreffen ook de uitwisseling van informatie met de klanten. De invoering van de elektronische vrachtbrief bijvoorbeeld, bespaart de klant tijd en energie.

### De grote assen

Parallel met de groei van de kusthaven, verwacht men dat het goederenverkeer

tussen Zeebrugge en Gent de volgende vijf tot tien jaar met meer dan de helft zal stijgen. De aanleg van een derde en zelfs vierde spoor tussen Brugge en Gent, versterking van de bestaande sporen en verbetering van de bedding verhogen de vervoerscapaciteit zonder het reizigersverkeer te hinderen.

Capaciteitsverhoging lijkt eveneens noodzakelijk op de Noord-Zuid-as. In het Antwerpse zal het vrachtverkeer richting Zuid en Oost toenemen. Tegen het eind van de eeuw zorgt de SST ook voor bijkomende reizigers. Het tienjarenplan voorziet de modernisering van de goederenas vanuit Antwerpen over Lier, Leuven, Ottignies en Fleurus, waar de voornaamste verkeersstroom in twee vertakt.

Door de modernisering en de elektrificatie van de lijn Dinant-Bertrix-Athus wordt de lijn Namen-Luxemburg ontlast van een groot gedeelte van haar goederenvervoer, wat dan weer de regelmaat van de reizigerstreinen ten goede komt.

Investeringen zijn ook gepland op de as Erquelines-Charleroi-Namen-Luik-Wezet. Deze typische transit-as verbindt Frankrijk en Groot-Brittannië met Noord- en Centraal-Europa.

### Het industriële netwerk

Grote werken zullen ook worden uitgevoerd in de havens en in de industriebekkens ter begeleiding van door de privé-sector aangekondigde investerin-

gen. Tevens verbeteren ze de verankering van de spoorweg in deze zenuwknoppunten van het internationaal transport.

Hoewel onafhankelijk van het tienjarenplan, dient vermeld dat de sanering van het goederennet, die al enkele jaren aan de gang is, wordt verdergezet. Dat programma blijft continu lopen met als uitgangspunt dat niet of zeer weinig gebruikte installaties de rendabiliteit van het gehele systeem drukken en dus beter worden afgestoten. Naast de rationalisering is er evenwel ruimte voor uitbreiding. Als er voldoende behoefte is aan nieuwe aansluitingen of infrastructuur, dan komen die er ook op voorwaarde dat het systeem kostenefficiënt blijft werken. Het tienjarenplan dat we u hier voorstelden, komt dus neer op een extra inspanning, bovenop de normale ontwikkelingsdynamiek van het bedrijf **B-Cargo**.

# Trein en chemische industrie

## EEN IDEEAAL PAAR

*Bijna 100.000 arbeidsplaatsen, nagenoeg 90 miljard frank investeringen in 1990 en zowat een vijfde van de globale Belgische export. Met die cijfers sloot de scheikundige nijverheid in ons land vorig boekjaar af. Om die miljoenen tonnen veilig en tijdig te transporteren, wordt in niet geringe mate een beroep gedaan op de spoorwegen. Een overzicht.*

Trein en chemische industrie vormen een ideaal paar. De grote volumes en de niet zelden gevaarlijke produkten lenen zich uitstekend voor vervoer per spoor. Van de door de Belgische spoorwegen behandelde goederen komt 4,5 % uit de chemische sfeer. Uitgedrukt in ton/kilometer loopt dat aandeel op tot 5,2 %. De hoge intrinsieke waarde wordt weerspiegeld in de ontvangsten. Vorig jaar bracht het spoorvervoer van chemische produkten 1,16 miljard frank in het laatje, goed voor een aandeel van 8,4% op een totale ontvangst in de sector goederen van 13,7 miljard. De chemie staat in voor een spoorvervoer van 2,8 miljoen ton op een totaal van 67 miljoen ton vrachtvervoer per spoor en voor 425 miljoen ton/kilometer op een totaal van 8,3 miljard ton/kilometer.

Het aandeel lag iets hoger tussen 1984 en 1989, toen een rekordjaar opgetekend werd. Vorig jaar trekkebeende de economie wat. Bovendien vielen diverse treinen natriumcarbonaat voor Solvay tijdelijk uit wegens aanpassingswerken. Meteen haakte een flink deel van het drukke transport tussen de Belgische en Franse vestigingen af. De jongste halfjaarbalans stemt zowel het spoor als de chemische industrie weer heel wat hoopvoller. Op alle fronten worden positieve tenden-



H. Oudaert

sen genoteerd. In de huidige economische context valt deze cijferdans des te sterker op.

### Europese reuzen, Belgische verankeringen

In de top tien van de scheikundige nijverheid bekleden Europese ondernemingen de eerste vijf plaatsen. De Duitse giganten liggen ver voorop, met BASF in de spits. Dan volgt de Amerikaanse multinational Dow, gevolgd door alweer een sliert Europese bedrijven. Van Japan geen spoor. Als Europa nog een vuist maakt in de hoogste industriële regionen, is het wel in de scheikundige branche. België laat zich niet onbetuigd met eigen verankeringen als Solvay en Tessenderlo Chemie, dat nu deel uitmaakt van een Franse groep. Driekwart van de investeringen en twee derde van de werkgelegenheid in de sector vinden we echter in filialen van buitenlandse reuzen. Vooral in het Antwerpse havengebied hebben zij zich stevig ingeplant. Eind december 1990 telde de hele sector 96.189 personeelsleden, ruim 900 meer dan een jaar voordien. Voor de komende jaren zijn opmerkelijke inves-

teringen aanbesteed. Alleen al BASF pompt nog voor 1995 zo'n slordige 80 miljard in haar Antwerpse vestiging. Het enthousiasme wordt enkel getemperd door de verslappende conjunctuur, die na de Verenigde Staten en Groot-Brittannië nu ook het Europese vasteland bereikt. De groei liep terug van het recordcijfer 10,8 % in 1989 tot amper 1,6 % vorig jaar. Vooral de toelevering naar de auto-industrie en de bouwnijverheid kreeg rake klappen. Maar de specifieke eindprodukten blijven in de lift. Daar drukken enkel de gestegen grondstofprijzen en bizarre wisselkoersschommelingen. In een internationale economie zetten valuta hun stempel op de eindejaarsbalansen.

### Driekwart naar het buitenland

Ruim driekwart van de scheikundige productie in België vindt haar bestemming in het buitenland. Dat is meteen goed voor bijna een vijfde van de totale Belgische uitvoer. Binnen de Europese grenzen zijn Duitsland (28,7 %), Frankrijk (24,5 %) en Nederland (16,6%) de belangrijkste afzetmarkten. Die cijfers vinden we tevens terug in de bestemmingen van de Belgische spoorwegen. Als voornaamste partner ontmoeten we de Duitse Bundesbahn met een kwart van de scheikundige export en importtransporten. De Franse SNCF neemt 20% voor haar rekening, de Nederlandse Spoorwegen houden het op 8%. Er rolt tevens heel wat transitvervoer over de Belgische spoorwegen. Zowat 313.000 ton rijdt door België van Frankrijk naar Nederland of vice versa. Tussen Frankrijk en Duitsland zien wel 124.000 ton chemische goederen door ons land sporen. Het binnenverkeer is goed voor 332.000 ton (12 %).

"In de eerste helft van dit jaar vervoerden we al 3% meer in vergelijking met dezelfde periode ➔

## Een ideaal paar

in 1990," getuigt Herwig Oudaert, deelmarktleider "Chemie en Meststoffen" bij B-Cargo.

Die stijging zal nog toenemen nu Solvay vanuit Antwerpen dichloorethaan, een tussenproduct voor PVC, naar Charleroi, Tavaux (Frankrijk) en Millingen (Duitsland) stuurt. Het nagelnieuwe contract is goed voor 170.000 ton per jaar. Herwig Oudaert ziet de toekomst hoopvol tegemoet: "Vanzelfsprekend neemt het belang van het spoorvervoer toe naarmate de autowegen verzadigd geraken. De wegtransporteurs zien dat trouwens zelf in. Zij zoeken steeds nieuwe mogelijkheden om de wegen te ontlasten en belanden zo automatisch bij de spoorwegen. Het schip kan ook een alternatief bieden. In de chemische sector is dat trouwens zeer belangrijk. Maar lang niet elk bedrijf ligt bij een waterweg. Bovendien vergt de aanleg van een kade en de nodige overslag-infrastructuur enorme kosten."

### Als economie en ecologie mekaar vinden

In de chemische nijverheid neemt het aandeel van de gassen nog toe. Het vervoer ervan is een kolfje naar de hand van het spoor. "Vooral de gevaarlijke tot zeer gevaarlijke goederen zijn veiliger op het spoor dan in het wegverkeer" bevestigt Oudaert. Uiteraard werkt de sector gretig mee om het vervoer, net als de productie, veilig te houden. Ongeveer een kwart van alle investeringen in de scheikundige wereld gaat naar verbeteringen ten behoeve van de veiligheid en de beteugeling of omschakeling van milieuhinderlijke procédés.

"Dat is ook in ons eigen belang. De geloofwaardigheid van de hele industrietak staat daarbij op het spel," beklemtoonde Alex Krauer, topman van de Zwitserse

multinational Ciba-Geigy. De voorzitter van de nummer zeven op de chemie-ranglijst voegde er nog aan toe: "Op dit moment is er nog een duidelijke spanning tussen economie en ecologie. Maar op lange termijn versterken en steunen die beide zaken elkaar. We evolueren naar een kwalitatieve groei die ook rekening houdt met het milieu."

Oudaert merkt nu al een drastische verschuiving binnen het scheikundige huishouden.

"Chloorproducten en zeker het ontzettend gevaarlijke monovinylchloride, een tussenproduct voor PVC, zullen steeds minder vervoerd worden omwille van aanpassingen in de logistieke keten van het productieproces. Daardoor wordt het transport verlegd naar minder gevaarlijke tussenproducten. De nieuwste tendens is zelfs dat de stoffen met de meeste risico's vervangen worden door andere, veiliger ingrediënten en milieuvriendelijker procédés. Er zijn weinig sectoren die zich zozeer bekommeren om de veiligheid en het milieu. Begrijpelijk, want de chemie wordt steeds als eerste met de vinger gewezen. Chemische processen zijn weinig bekend en dat versterkt de argwaan nog."

Tijdens de voorstelling van de recente resultaten en investeringen, verklaarde Georges Jacobs, de voorzitter van de Federatie der Chemische Nijverheid van België: "De investeringen in het milieu leveren nu al duidelijke en meetbare resultaten. Het Scheldewater is properder aan de Nederlandse grens dan voordat de stroom het Antwerpse industriegebied binnenkomt. De lucht is zuiverder in en rond onze grote bedrijven dan in onze grote steden."

### Torenhoge investeringen verzekeren toekomst

Minder transporteren via de weg en kiezen voor een milieuvriendelijker vervoer als het spoor

draagt bij tot die forse ecologische inspanning. Herwig Oudaert merkt de grotere milieuzorg nu al in de aard van de vervoerde goederen op: "Het aandeel van bepaalde gechlloreerde koolwaterstoffen loopt terug. Zij worden gebruikt bij de productie van spuitbussen met drijfgassen die de ozonlaag aantasten. Het gaat om de beruchte CFK's. Ook het aandeel van PVC daalt langzamerhand. Een mogelijk alternatief is polyethyleen. Het verontreinigt niet, is recycleerbaar en geeft zijn energiewaarde terug bij verbranding. De kwaliteit is op zijn minst even goed."

De relatief gunstige vooruitzichten voor de onmiddellijke toekomst van de sector worden stevig geruggesteund door de torenhoge investeringen. Eerst moeten wel de gevolgen van de Golfcrisis verwerkt worden. De daling van de conjunctuur was nog voor de inval van Irak in Koeweit ingezet, maar werd door de oorlog verscherpt en verlengd. Het wordt ook even uitkijken naar de ontwikkelingen in Oost-Europa.

Een spectaculaire groei wordt voorlopig niet verwacht. Volgens de prognose van de scheikundige federatie mogen we ten vroegste in 1992 een heropleving verwachten. Door het belang van de export komt het erop aan de Belgische bedrijven en filialen in een goede concurrentiepositie te plaatsen. Dat de spoorwegen in die wankelende marktsituatie er toch alweer op vooruitgaan, bewijst andermaal dat trein en chemische nijverheid een ideaal paar vormen.



# BASF en BP Antwerpen

## DRUKKE SPOREN

*Tussen de chemiefabrieken in het Antwerpse havengebied en het vormingsstation lopen ontzettend drukke sporen. Ze leiden onder meer naar BASF en BP. Een bezoek.*

De chemische nijverheid vertakt zich grenzeloos. In het Antwerpse havengebied treffen we enkele belangrijke filialen aan. Jaarlijks zuigen ze ettelijke miljoenen ton grondstoffen op, verwerken ze en sturen de halffabrikaten of afgewerkte produkten uit naar de vier windstreken. Bovenaan op de lijst prijkt BASF. Een blik op de wereldkaart toont productiecentra in 35 landen, van Japan via Zuid-Korea en Turkije tot Brazilië en Texas.

We hoeven de "Badische Anilin- und Soda-Fabrik" niet uitsluitend in exotische oorden op te zoeken. In het uiterste noorden van de Antwerpse haven produceert BASF nu reeds een kwarteeuw. Vorig jaar werd er welgeteld 7.692.371 ton goederen aangevoerd en verdeeld. Aanvankelijk zag het er naar uit dat de spoorweg een kleine 10 % van dat volume voor zijn rekening zou nemen. De gevolgen van de ontploffing in de ethyleenoxide-fabriek in 1989 drukten het aandeel. Bovendien viel de verkoop van kunstmeststoffen sterk terug. Enkele in het vooruitzicht gestelde treinen naar Frankrijk bleven binnen, wat het aandeel reduceerde tot 9,2 %.

### Technologische parel in reuzenformaat

"Maar de vooruitzichten lijken gunstig," voorspelt Jean Kennis, expeditieverantwoordelijke bij BASF Antwerpen. Een verkenning van de jongste investeringsgolf verklaart zijn optimisme. Het jongste vijfjarenplan reser-



veert 80 miljard frank voor de uitbreiding van het BASF-"dorp". De 3639 werknemers krijgen er 500 nieuwe collega's bij. Meer dan 1700 personeelsleden van andere bedrijven werken momenteel aan de nieuwe installaties. De heropbouw van de vernielde ethyleenoxide-fabriek vordert snel. Een ammoniakfabriek staat in de steigers. Het wordt een technologische parel in reuzenformaat. De synthese van ammoniak uit stikstof en waterstof gebeurt bij een constant hoge druk. Toch zal de installatie vijf jaar zonder onderbreking kunnen produceren.

Deze grootste ammoniakfabriek ter wereld zal pas in tweede instantie het spoorvolume in de hoogte stuwen. De record productiecapaciteit volstaat immers niet om de eigen behoeften te dekken. Uit ammoniak wordt onder meer caprolactam bereid, de basisstof voor nylonvezels en kunststoffen. Ook kunstmest en zelfs hulpstoffen voor textiel ontstaan uit ammoniakprodukten. Door de verhoogde capaciteit van deze afgewerkte waren en de tussenprodukten zullen ook de sporen na verloop van tijd meer gewicht moeten torsen. Een nieuwe ethyleenterminal rijst al op.

Een meting in 1983 duidde 33,8 km spoor aan op het 600 hectare grote BASF-terrein. "Dat werden inmiddels 39,6 km," stuurt Jean Kennis bij. "Door de nieuwe fabrieken zal ons interne net nog uitbreiding nemen. Alle krijgen ze een spoor aansluiting."

Sommige goederen ontvangt het bedrijf met de pijn van de Zeebrugge. Daar lossen de Algerijnse tankers binnenkort hun eerste duizenden tonnen aardgas voor de ammoniakfabriek. Bijna driekwart van alle goederen bereiken en verlaten BASF met zeeschip of lichter. De nabijheid van de zee en de uitgebreide haveninfrastructuur deden de moederonderneming uit Ludwigshafen midden 1964 beslissen om een belangrijke vestiging in Antwerpen uit te bouwen. Antwerpen draagt zijn naam met terechte trots. Hij stamt immers af van het Oudduitse "Anwulf", de vroegere benaming van een aanlegplaats voor vaartuigen.

### Gecombineerd vervoer als sleutel voor de toekomst

Ook voor BP, dat zich op de Linkeroever vestigde, blijft scheep-

vaart het voornaamste vervoermiddel. De aanvoer wordt volledig gedomineerd door de zeevaart. Bij de verzending valt het aandeel overzee terug tot 20 %. Lichters nemen ruim 15 % mee. Ogenscheinlijk gaat het wegvervoer met 55 % aan de haal. Transportverantwoordelijke Julien Crols nuanceert: "Daarin zit ook het gecombineerd vervoer. Het verlaat ons terrein met de vrachtwagen en wordt geregistreerd als wegvervoer. Hoeveel? Moelijk te zeggen, wij brengen dat niet afzonderlijk in statistiek. De wegtransporteur organiseert zelf. Niettemin kiezen wij op de lange afstand bewust voor intermodaal vervoer. Het aandeel groeit dus. Op bijvoorbeeld Zuid-Frankrijk en zeker Italië, wordt het steeds vaker aangewend. De wegvervoerders beseffen dat ze de wegen niet mogen laten verzadigen. Ze hebben een sleutel nodig om de toekomst te ontgrendelen. Op de lange afstand is het spoor trouwens zeer prijsgunstig."

Jean Kennis bevestigt die tendens. Het aandeel van het spoor ligt ook bij BASF hoger dan de statistieken laten vermoeden. Vooral bij BP blijft het wegtransport vooralsnog dominant. "Omdat we vele afgewerkte producten leveren," verklaart Julien Crols. "Die gaan in relatief kleine hoeveelheden rechtstreeks naar de klant. Slechts weinigen onder hen beschikken over een spoor-aansluiting. Kleine hoeveelheden en korte afstanden voor producten die just-in-time geëist worden, vertrekken nog vaak met de vrachtwagen. Extreem gevaarlijke goederen gaan echter met de trein. In Duitsland en Frankrijk leveren wij meer tussenvolumes. Die afnemers probeer ik steeds te overtuigen om per spoor te vervoeren. Het transport naar onze zusterfabriek in Laverra in de buurt van Marseille verloopt zelfs hoofdzakelijk met de trein. Ook de landen van het voormalige Oostblok blijven na de omwentelingen het spoor gebruiken. Door de aard van de goederen en hun omvangrijke spoorinfrastructuur ligt de trein er voor de hand."

Alles wijst erop dat het spoorverkeer snel zal toenemen. Bij BASF kijkt men uit naar de spoorverbinding over de Noordlandbrug. Midden 1993 zou het traject operationeel zijn. In een sleuf tussen de nieuwe autoweg naar Nederland wordt een spoor aangelegd dat bijvoorbeeld voor BASF en de nieuwe containerterminal een halve dag tijdswinst oplevert.

### Liever homogene treinen

Door de klantgerichte distributie slaagt BP er nauwelijks in volledige, laat staan homogene treinen te verzenden. Dat ligt makkelijker bij BASF, dat vooral voorproducten levert. Een flink deel ervan vertrekt naar het moederbedrijf in Ludwigshafen aan de Rijn. Naar dat indrukwekkende bedrijvenweb met ruim 350 fabriekseenheden en meer dan 50.000 personeelsleden vertrekt vanuit de Antwerpse haven een lange sliert volle treinen. "De efficiëntste en veiligste wijze," deelt NMBS veiligheidscoördinator Etienne Wauters mee. "Wij raden aan om homogene treinen samen te stellen. Dat brengt eenzelfde behandeling voor alle wagens teweeg. Daardoor wordt de kans op vergissingen sterk verkleind." Toch lijkt een volle trein met explosieve gassen gevaarlijker dan een locomotief met zeven wagens vezelplaten, twee huifkartypes met cellulose, een paar platte wagens met landbouwvoertuigen en één enkele ketel met het ontplofbare goedje. "De veiligheidsmaatregelen worden zo scherp opgevoerd en het materieel is dermate verbeterd, dat een ongeval met meer dan één wagen niet meteen te duchten valt. Met bijzonder gevaarlijke stoffen volgen we daarenboven zoveel mogelijk een traject waar weinig reizigersverkeer en bewoning te vinden is," repliceert Wauters.

Veiligheid is voor de chemiegiganten in het Antwerpse geen holle slogan. Bij BP leidt de "distributie safety"-ingenieur alle vrachten in goede banen. Dag en nacht blijft hij bereikbaar. Des-

noods kan hij vanuit zijn interventiewagen de nodige raadgevingen doorseinen. "In elke Europese regio kan steeds een expert geraadpleegd worden als er iets gebeurt met een lading of produkt van BP," verzekert Julien Crols. Op de fabrieksterreinen staan een permanent bijgeschoolde veiligheidsploeg en een eigen brandweerteam paraat.

Spoorwagens ondergaan zowel bij BASF als BP een extra testprogramma. "Dat wordt afgesproken met de klant. We gaan zelfs na of zijn losinfrastructuur aan onze strenge veiligheidsvoorschriften beantwoordt," vult Crols aan. "Na de reiniging van de tanks volgt telkens een bijkomende lekttest. "De schoonmaakbeurt wordt uitbesteed aan gespecialiseerde firma's. "Zij worden geregeld door ons onderzocht," aldus Crols, die bevestigt dat ook de bouw van de wagens onder toezicht van BP staat. Dichtingen, lasnaden en metaaldikte vragen extra aandacht. Een aangepaste vorm vermijdt dat teveel resten achterblijven. De bouw van ketelwagens en dito containers groeide uit tot een hooggespecialiseerde klus. Om ethyleenoxyde te vervoeren, moet de tank een testdruk van 15 bar verdragen. Isolatie voorkomt temperatuurschommelingen. Het laden noopt tot de grootste voorzichtigheid. Overgewicht kan fatale gevolgen hebben.

BASF knapt zelf het rangeerwerk op. Drie eigen diesellocomotieven krijgen hulp van een Unimog-tweewegvoertuig voor weg en spoor. Nieuw is de afstandsbediening van de tractietuigen. "Die investering kwam er niet alleen om personeelskosten te drukken," aldus Kennis. "De 'machinisten' houden nu een beter overzicht op het rangeren, wat de taak veiliger en efficiënter maakt." Dezelfde zorg voor veilige doeltreffendheid prijkt tevens hoog in het vaandel van B-Cargo. Blijkbaar harmoniëren spoor en chemienijverheid bijzonder vlot.

# Tessenderlo Chemie

## KROOSTRIJK ONDERNEMERSGEZIN

DOSSIER



*Stapsgewijs uitbreiden en milieuvriendelijke productie-technieken, zo heet het devies van Tessenderlo Chemie. De trein past in dat progressieve plan. De nieuwe terminal illustreert de vastberadenheid.*

Ondanks de internationale laagconjunctuur, de aangedikte grondstofprijzen en de scherp gestegen concurrentie, kijkt Tessenderlo Chemie de toekomst vol vertrouwen tegemoet. Zopas werd een bouwvergunning aangevraagd voor een PVC-fabriek. Zij wilde 130.000 ton overblijvende monovinylchloride (MVC) zelf verwerken, zodat een hoogwaardig eindproduct op de markt gebracht wordt in plaats van een basisstof. De afdeling Onderzoek en Ontwikkeling doktert koortsachtig verdere verbeteringen en toepassingsmogelijkheden van

het PVC-gamma uit. De productie van deze kunststof nam een hoge vlucht. Tussen 1986 en 1989 klom de Europese markt met twintig procent. Vorig jaar werd een rustpauze ingelast met toch nog twee procent stijging. De invoer uit de Amerikaanse en steeds meer uit de Oosteuropese landen verhoogt de druk. Tessenderlo slaat de aanval af met kwaliteit, kostenbeheersing en steeds fijnmaziger productiesystemen.

De nieuwe richting blijkt duidelijk uit de jongste fabriek, die een jaar geleden in Ham opgestart werd. De nieuwe zwavelzuureenheid produceert op basis van vloeibare zwavel. Het procédé met het milieubelastende pyriet verdwijnt in de naslagwerken voor industriële archeologie. De emissie van zwaveldioxyde wordt drastisch gereduceerd. De opslag van allerhande stofferige producten met ongewenste bestanddelen wordt uitgeschakeld.

### Vooruitziende priester

Zelfs de aanvoer van het basisproduct verloopt milieuvriendelijk. Verdeeld over lichter en spoor wordt de vloeibare zwavel geïmporteerd uit Duitsland. Schepen en geprogrammeerde treinen lossen het eerste jaar al 70.000 ton. Zij komen aan in een nieuwe terminal aan de oever van het Albertkanaal. Het prijskaartje van de loskade, goed voor 40 miljoen, wordt de hoogte ingegaagd door de noodzakelijke verwarmingsinstallatie. Als de temperatuur onder de 138 °C daalt, verhardt het goedje en mag je zowel wagen, lospijpen als opslagtanks afschrijven.

Het spoor en de chemienijverheid in Tessenderlo blikken terug op een lange gemeenschappelijke traditie. In 1892 bouwden de Franse broers François en Emile Raynaud een fabriek van natriumsulfaat en natriumhydroxy- ➔

## Tessenderlo Chemie



de. Zij ontdekten het Kempense dorp door de noodkreten van de pastoor van de Tessenderlose parochie. De streek was arm. De pastoor verschanste zich niet achter jammerklachten, maar trok er zelf op uit om industrie aan te trekken. Toen hij aan de mouw van de potentiële investeerders trok, wees hij op het Albertkanaal, de centrale Europese ligging en de nabijheid van de Antwerpse wereldhaven.

Op het einde van de jaren twintig komt de fabriek grotendeels in handen van de Franse groep "Potasses d'Alsace". Al gauw wordt uitgebreid in Kwaadmechelen, amper enkele kilometer verderop het Albertkanaal. Tijdens de scherpe crisis van de jaren dertig verwerft "Potasses d'Alsace" een groeiend aandeel in de Kempense chemienijverheid. Pas in 1954 wordt het overnameproces voltooid. Tessenderlo Chemie maakt deel uit van de Franse "Entreprise Minière et Chimique" (EMC), dat "Potasses d'Alsace" opsloopte. De schei-

kundige nijverheid in Tessenderlo vindt steun, ervaring en know-how bij een stevig uitgebouwde industriële familie. Dat vertaalde zich de voorbije jaren in een sterke groei. Niet alleen werden de eigen fabrieken aangepast. In andere bedrijven werden participaties genomen. In 1989 adopteerde Tessenderlo Chemie de "Limburgse Vinylmaatschappij" (LVM). Ook het Rijkselse "Société Artésienne de Vinyl" (SAV) behoort tot het kroostrijke gezin. Het personeelsbestand krom op tot 4574 waarvan 2379 jobs in België.

### Naar het oosten

In de Brusselse hoofdzetel tekent Jean De Keyser het transportpatroon uit. "We leveren heel wat hoogwaardige producten in kleine hoeveelheden, verspreid over gans Europa," legt hij uit. "Dat transport ligt zo versnipperd, dat vaak voor de weg gekozen wordt. We hebben vertrouwen in de veiligheid en de

goede zorgen van de spoorwegen. Bijzonder grote hoeveelheden worden met het schip verstuurd. De tussenvolumes zijn voor het spoor. Vooral de volle treinen blijken een interessante, efficiënte oplossing."

Voor de nabije toekomst voorspelt hij een uitbreiding van het spoorverkeer. De band met LVM en SAV resulteert in het vervoer van 170.000 ton monovinylchloride per jaar. De sterk stijgende vraag naar vloeibare zwavel en zoutproducten zwenfelt het aandeel van het spoorvervoer nog aan. "Stilaan komt ook de handel met de Oosteuropese landen in een grotere versnelling. In die tot dusver centraal geleide economieën verkeert de weg in een belabberde staat, terwijl de spoorinfrastructuur goed uitgebouwd is. Dat zal zeker een invloed uitoefenen op het aantal treinen dat binnenkort de fabrieken van Tessenderlo Chemie verlaat."

# Solvay

## VERBORGEN DEUGDEN

DOSSIER

*Solvay. De naam alleen roept in ons land terecht een gevoel van fierheid op. Deze multinational spreidt zijn activiteit uit over een pak soms onverwachte sectoren. Zoals de gezondheidszorg bijvoorbeeld. "Wij zijn een bedrijf in volle groei", beklemtoont commercieel ingenieur Michel Geets graag. Geets is verantwoordelijk voor de afdeling Logistiek. Met hem hadden we een boeiend gesprek.*

### Overal aanwezig

De groep Solvay telt vandaag 442 vestigingen in 36 landen en 5 werelddelen. Hij stelt 45.700 mensen tewerk, waarvan ongeveer 4500 in België.

De Belg Ernest Solvay richtte de onderneming op in 1863, nadat hij een nieuw procédé voor de industriële productie van natriumcarbonaat had op punt gesteld. De geografische uitzaaiing begon van bij de start met inplantingen overal in Europa, de Verenigde Staten van Amerika en Brazilië. Door decentralisering van de productie worden immers de vervoerskosten voor de grondstoffen beperkt. Later volgden fabrieken in Azië en Australië, terwijl nu ook Oosteuropese landen opnieuw mooie perspectieven bieden.

Oorspronkelijk beperkte Solvay zich tot één produkt. Later werd het gamma uitgebreid tot vijf sectoren: alkaliën (natriumcarbonaat), peroxyden (waterstofperoxyde), plastic (polyvinylchloride, polypropyleen), bewerkte produkten en gezondheid.

"Op de respectabele leeftijd van 128 jaar heeft de Oude Dame, zoals wij ze graag noemen, nog een mooie toekomst voor zich", licht Michel Geets toe.



Maar wat zit er nu eigenlijk verscholen achter al deze benamingen? Onze gesprekspartner legt uit: "De scheikunde is aanwezig in veel aspecten van ons leven, of het nu in een eenvoudige vorm is, zoals soda, chloor en afgeleiden, of in bewerkte vorm, zoals verpakkingen, folie, houtbeschermingsmiddelen, zuiveringsprodukten, buizen, verbindingstukken, golfplaten. Eigenlijk komen we er aan te pas in alle belangrijke economische sectoren: auto, vrije tijd, bouw, decoratie, textiel, papier, voeding (voor de verpakking), landbouw,...

Om nog beter de uitdagingen van morgen tegemoet te zien, zetten we alleen al voor het onderzoek 3000 medewerkers in."

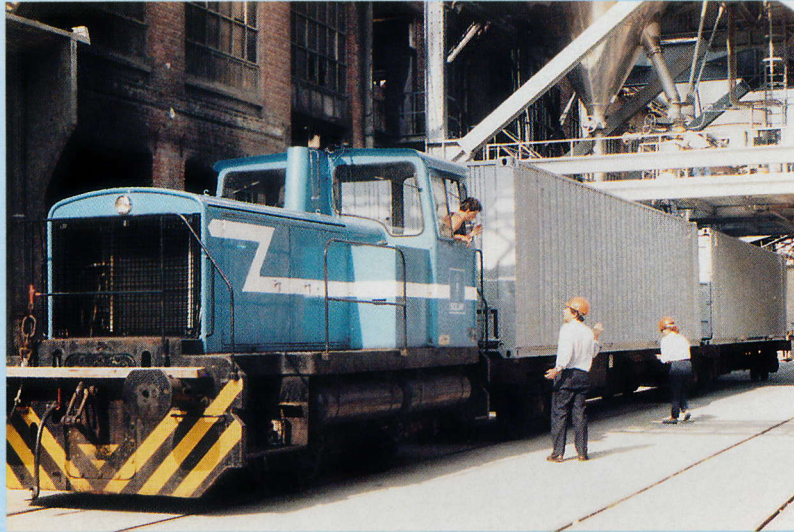
### Spirit

In België heeft Solvay vestigingen in Antwerpen, Bosduin, Brussel, Couillet (de bakermat), Gent, Jemeppe-sur-Sambre, Ou-

denaarde en Zaventem. Zonder degelijke logistiek zou het bedrijf het productieproces, de techniek, de administratie en de commercialisering niet correct onder de knie houden. De logistieke afdeling komt tussen in verschillende domeinen: aankoop (van grondstoffen en technieken), vervoer, verpakking, opslag en distributie. Zij geeft overvloedig raad en informatie, waakt over de goede coördinatie en de complementariteit van de operaties, controleert de uitgaven en verzorgt de dagelijkse operationele leiding. Computerondersteuning helpt een heleboel bij de uitvoering van de veelzijdige opdracht.

"Ondanks de indruk van starheid die dit schema zou kunnen nalaten, blijven de bevoegdheden sterk gedecentraliseerd. Iedereen blijft verantwoordelijk voor zijn resultaten, op zijn niveau. Delegatie van beslissingsmacht doet bij ons allen beslist een sfeer van vertrouwen ontstaan. Dit maakt deel uit van de Solvay-cultuur", weet Michel Geets.

## Solvay



### Spoor en scheikunde

Als beheerder van het vervoer is de afdeling Logistiek uiteraard een vertrouwde partner van **B-CARGO**. Zegt Michel Geets: "De scheikunde is in meerdere opzichten een massa-industrie, meer bepaald als het om producten zoals chloor, vloeibaar natriumhydroxyde en dichlooretaan gaat. Vanuit België dient per jaar 2 miljoen ton te worden vervoerd (tegen 35 miljoen ton op wereldschaal). Het is dus volkomen natuurlijk dat we voor sommige transporten beroep doen op de spoorwegen. Met één enkele volledige trein van duizend ton verlossen we de weg van veertig meestal hinderlijke vrachtwagens die bovendien vaak een gevaarlijke lading vervoeren. Vooral voor het lange afstandsverkeer maken we graag gebruik van producten zoals InterDelta, Scaldo of Norlink. We stellen ook de astrinen op prijs. Volgens ons mag hun aantal best worden verhoogd tussen Noord en Zuid, maar ook tussen Oost en West."

Solvay vertrouwt jaarlijks ongeveer 70.000 ton chloor of derivaten, 54.000 ton VCM en 3000

ton waterstofperoxyde toe aan de spoorweg. Een vervoer van 200.000 ton dichlooretaan ging pas van start.

"Alle zijn het in verschillende mate schadelijke producten, soms zelfs zeer gevaarlijk. Het zou getuigen van een gebrek aan verantwoordelijkheidszin als we geen gebruik maakten van de trein waar dat technisch mogelijk is. Zelfs als dat duurder uitvalt dan de weg of de waterweg. De veiligheid is van het allerhoogste belang en vanuit dat oogpunt krijgen we bij de spoorwegen alle noodzakelijke waarborgen. Treinen rijden in eigen bedding en op zich is dat al een groot voordeel. Het is geruststellend indien zich problemen voordoen. Verder is het materieel betrouwbaar. Het ondergaat veelvuldige controles door de NMBS zelf en door onze eigen reizende inspecteurs. Ons vertrouwen in de spoorwegen komt ook tot uiting in het frequente gebruik dat we maken van het scherp concurrentiële RailEasy-systeem waarop we aangesloten zijn. Op elk ogenblik kunnen we elke zending localiseren. Een groot voordeel voor de programmatie, zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts", zegt Geets.

Voor minder omvangrijke vrachten, biedt het gecombineerd vervoer een alternatief. Solvay toont belangstelling. Is er dan geen wolkje aan de hemel van de samenwerking?

Michel Geets: "De vooruitzichten zijn goed. Als de spoorwegen prijzen en vervoertijden kunnen aanbieden, vergelijkbaar met het wegverkeer, als de dienstverlening nog meer gepersonaliseerd wordt dan nu het geval is zodat het aanbod zo nauwkeurig mogelijk past bij onze vraag, dan zijn alle voorwaarden vervuld opdat we nog meer spoorminded worden. Dan kan **B-CARGO** meer dan gemiddeld 25% van onze vervoeruitgaven voor zijn rekening nemen."

# Zorgvuldigheid als devies

## GEVAARLIJKE PRODUKTEN OP EEN VEILIG SPOOR

*Tal van chemische produkten vergen extra veiligheidsmaatregelen tijdens het transport. Hoe tomen de spoorwegen het gevaar in ?*

Stilaan geraken de oranje borden met hun zwarte cijfers ingeburgerd. Ze begeleiden elk transport van "gevaarlijke goederen". Vaak merken we het cijfer 33, dat aangeeft dat er zich een ontvlambare vloeistof in de ketel bevindt. Het nummer 268 klinkt mysterieuzer. Het signaleert een giftig en bijtend gas zoals ammoniak. We kijken nauwelijks op als weer eens een vrachtwagen met ethyleenoxyde door de dorpskom dendert. De ramp in het Spaanse Los Alfaques, waar een ontplofte gastankwagen meer dan tweehonderd doden veroorzaakte, glipt uit het geheugen. Toch stijgt de hoeveelheid gevaarlijke produkten zienderogen.

Dat merkt men ook bij **B-Cargo**. In 1988 bedroeg het aandeel van de risicovrachten nog geen 7,3 %. Vorig jaar steeg het tot 8,8 %. Gemeten in ton/kilometer vertegenwoordigen de gevaarlijke goederen al 12,9 %. Bijna 80 % daarvan wordt vervoerd per tankwaggen of ketelcontainer. Brandstoffen staan nog altijd bovenaan de lijst. Daarna volgt een uitgebreid gamma aan chemische stoffen.

### Spoor neemt voorsprong

Ondanks de spectaculaire toename blijft Etienne Wauters er gerust in. Hij is verantwoordelijk voor de coördinatie van het transport van gevaarlijke goederen en de rampenplannen bij de NMBS. "Vanzelfsprekend blijft het risico bestaan," beseft hij, "maar je kan het drastisch verkleinen door uiterste zorgvuldigheid. Zo klinkt ons devies." Het ⇨



## Zorgvuldigheid als devies



rijden in eigen bedding bezorgt het spoor alvast een fikse voor-sprong inzake veiligheid. Kruispunten en manoeuvres worden tot een minimum herleid en in goede banen geleid door een dubbel seinsysteem. Het negeren van een aankondigingssignaal veroorzaakt een automatische nood-stop. Bij het minste defect springen alle lichten op rood. Verlies op de reminstallatie leidt meteen tot onderbreking van de tractie.

Voor gevaarlijke goederen worden specifieke maatregelen in acht genomen. "We moeten niet alleen een ongeval voorkomen, we moeten tevens vermijden dat schadelijke stoffen vrijkomen," beklemtoont Etienne Wauters. Alle kenmerken van risico-producten staan vermeld in het RID-boek, een turf die in de meeste Westeuropese landen stipt gevolgd wordt. Naast de hoedanigheid, vermeldt het boek raadgevingen voor maatregelen bij ongeval. Het RID betekent voor het spoor zoveel als ADR voor het wegtransport.

"De spoorwegen die het akkoord ondertekenden, verbinden zich ertoe om de goederen bij ontvangst te controleren. Die maatregelen reiken verder dan de Belgische wetgeving. Door die strenge voorzorgsmaatregelen bij ontvangst kunnen de wagens de grens over zonder verder opont-houd, zodat ook de treinen met een gevaarlijke vracht klokvast rijden," legt Wauters uit. Meer uitleg over aard en behandelings-wijze vinden we in het "Oranje Boek" van de Verenigde Naties,

waarin elk produkt vermeld staat onder zijn UNO-nummer.

### Permanent volgen

Het "etiket 13" waarschuwt rangeerders dat ze beschermende kledij moeten dragen. Bij het aanvatten van hun werk krijgen ze het "niveau" meegedeeld. Niveau 3 noopt tot de meeste voorzichtigheid. Hier mag een wagen enkel verplaatst worden als hij aan de locomotief hangt. Eenmaal de vracht groen licht gekregen heeft, wordt de trein permanent gevolgd via het GEM-systeem (dit is een elektronisch systeem voor de opvolging van de wagens). "Op elk ogenblik weten we welk produkt zich waar ergens op het traject bevindt. We merken zelfs meteen wat erin de verschillende wagens van een trein zit. De meeste locomotieven zijn al uitgerust met een boord-radio. Gebeurt er toch iets, meldt de machinist met welke wagen het fout gaat. Dan weten wij wat ons te doen staat. Hijzelf leidt het trouwens ook af door een blik op de begeleidende documenten. De wegvervoerders zoeken verwoed hoe ze hetzelfde aan boord kunnen leggen. Je hebt seinpalen en een communicatie-satelliet nodig, wat niet zo eenvoudig toe te passen valt op de weg." De "menselijke factor" wordt evenmin veronachtzaamd. De spoor-medewerkers moeten geregeld naar de bijscholing om de nieuwste stoffen en veiligheids-methoden aan te kunnen.

Als zich toch een ongeval

voordoet, treden de interventie-plannen in werking. Voor bepaalde produkten doet de NMBS een beroep op gespecialiseerde firma's, met wie een bijstands-overeenkomst afgesloten werd. "Getrainde experts met hoog-technologisch materieel," prijst Wauters. Ze beschikken onder meer over vonkvrije pompen en speciale toortsen waarmee ze vloeistoffen of gassen desnoods "affakkelen", zeg maar op een veilige manier laten verbranden. Uiteraard staan ook brandweer en civiele bescherming nauw in contact met de spoorwegdien-sten. Brandweerwagens worden uitgerust met faxapparaten, zodat de nodige adviezen rechtstreeks naar de plaats van het onheil geseind worden.

Gelukkig hoeven de "rampen-plannen" zeer zelden ingeschakeld te worden. "Laat u niet misleiden door statistieken," waarschuwt Wauters nog. "Bij de spoorwegen wordt een niet goed sluitende losklep al als ongeval geklasseerd. Wij laten niets aan het toeval over."



# VTG Huurmaterieel

## ZEG NOOIT ZOMAAR TANKWAGEN

*Een spoorwagen met de naam of het embleem van een firma behoort niet altijd tot het eigen park. Vooral speciale wagens worden gehuurd. Het Hamburgse VTG biedt er zo'n 24.000 aan.*

Enkele honderden ton monovinylchloride, waterstofperoxyde of andere chemische stoffen transporteren is geen sinecure. De keuze en beschikbaarheid van het rollend materieel hangt af van het karakter van het goed. Fosfor breng je best niet in aanraking met zuurstof. Salpeterzuur vreet een onbeschermde stalen wand meedogenloos aan. Een expert raadplegen, is geen overbodige luxe. Omdat gevaarlijke goederen sowieso over het spoor moeten, wordt het eveneens uitkijken

naar een geschikte ketel- of stortgoedwagen. In zo'n wagen, in het beste geval goed voor een kleine zeventig ton, kruipt een investering van al gauw drie miljoen frank. Wil hij zijn twintigste verjaardag halen, dan moet hij optimaal verzorgd worden.

De normen en controlevoorschriften verplichten regelmatige onderhoudsbeurten. Dat vergt alweer gespecialiseerd personeel. Het hoeft dus niet te verbazen dat bijna alle firma's een beroep doen op een verhuurder. Zo vermijden ze de rompslomp en de zware investeringen. Wie garandeert trouwens dat je over vijf jaar nog hetzelfde materieel nodig hebt?

### Spoorspecialist

"Je wil duizend ton fosforzuur vervoeren van het Antwerpse ➔



## VTG huurmaterieel

havengebied naar Dortmund ? Okay, je bezorgt ons de RID-classificatie en het UNO-nummer, zodat we alle veiligheidsvoorschriften kunnen opvolgen. Tevens hebben we het soortelijk gewicht, het smelt- en het vlampunt nodig. Op die manier kunnen we de grootte en de aard van de wagen bepalen. Meteen weten we ook of er verwarming vereist wordt. Uiteraard weten we ook graag hoelang je de wagens nodig hebt. We verhuren immers op basis van een prijs per wagen per kalenderdag. Omdat we met tal van vaste kosten en onderhoudsbeurten te maken hebben, is het interessanter op lange termijn te huren. Vele ondernemingen huren praktisch permanent."

De uitleg komt van Stephan Albert, sales executive in het Brusselse kantoor van "Vereenigde Tanklager und Transportmittel" (VTG). Deze Hamburgse onderneming bezit commerciële bruggehoofden van het Scandinavische Trelleborg tot het zuidse Milaan. Madrid volgt weldra en met Moskou werden onderhandelingen aangeknoopt. Hongarije, Tsjechoslovakije en de aangrenzende Oosteuropese landen worden administratief bevoorradt vanuit Wenen.

Op dat paneuropese netwerk verhuurt VTG momenteel zowat 24.000 spoorwagens. De verhuurder legt zich speciaal toe op tankvervoer over het spoor. Bovenaan op de lijst prijkt het transport van scheikundige stoffen en petroleum. Maar ook gassen onder druk als propaan en butaan of stortgoederen als PVC en kalk vinden hun weg in een VTG-product.

Zeg nooit zomaar tankwagen. Misschien bedoelt u een petroleumwagen uit normaal staal. Chemiewagens in gewoon of roestvrij staal hebben een proefdruk van tenminste 4 bar. Voor een agressief product als fosfor-

zuur wordt de ketel uitgerust met een binnenwand uit rubber. Benzylchloride vereist een geëmailleerde tank, terwijl broom een laag lood nodig heeft. Waterstofperoxyde wordt vervoerd in een aluminium omhulsel. Het is slechts een greep uit de honderden mogelijkheden. Uiteraard worden ook de ventielen en lospijpen beschermd en zonodig verwarmd of geïsoleerd.

### Verantwoordelijkheidszin

Stephan Albert stipt aan dat ook de keuze van de waguuitvoering niet lukraak gebeurt. Veiligheidsvoorschriften en een jarenlange ervaring sturen de optie. "De RID-normen bepalen ook hoeveel ventielen en kranen toegelaten zijn," legt Albert uit. Hij wijst op een licht geknikte tank: "De jongste tanks buigen één of meer graden door naar het midden. De knik verhindert dat er stoffen achterblijven. Je zal maar denken dat je een lege wagen rangeert, terwijl er een ontplofbaar goedje inzit. Ook voor de klant is dit interessant, omdat hij minder produkt verliest en tevens de reinigingskosten ziet dalen. Het verwijderen en vernietigen van resten is een peperduur karwei. Alleen gespecialiseerde firma's met de nodige vergunningen kunnen die klus klaren."

Het reinigingswerk besteedt VTG uit. Het meeste onderhoud wordt gedaan door het eigen personeel. In de centrale VTG-werkplaatsen in Duisburg en Amstetten heerst een constante maar goed georganiseerde bijenkorfdruchte. Niets mag aan het toeval worden overgelaten. Dat beseffen ook de ingenieurs in de ontwerpafdeling. "Wij investeren marktgericht. We ontwerpen en laten bouwen wat de markt vraagt," aldus Stephan Albert. "Onze ontwerpers proberen wel voorsprong te nemen op de

kwaliteitseisen. Hun creativiteit is de beste garantie dat het spoorverkeer toeneemt. Vanzelfsprekend volgen onze vertegenwoordigers elke stap in de bouw van de wagens. De selectie van de fabrieken verloopt zeer streng. Je kan de bouw van een chloorwagen niet aan de eerste de beste toevertrouwen. Anders schep je levensgevaarlijke toestanden. Als verhuurder hebben wij er alle belang bij om de risico's in te dijken. Dank zij de nodige know-how en verantwoordelijkheidszin slagen we daar ook in."

DOSSIER

*In onze volgende editie brengen we een bezoek aan Dow Chemicals, onze chemieklant in Zeeuws Vlaanderen.*

# Verkoopteam Keulen:

De Algemene Vertegenwoordiging van de NMBS te Keulen is gevestigd in het Hauptbahnhof, vlakbij de Dom.

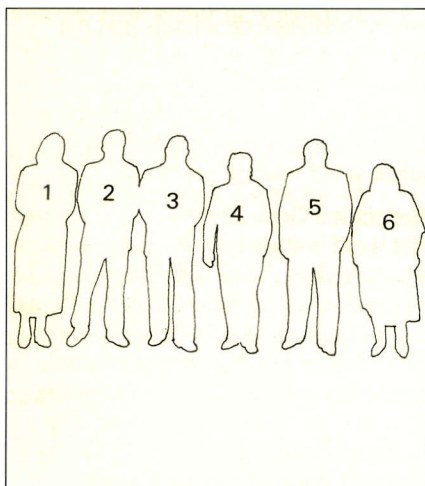
De Belgische spoorwegen zijn al sinds 1886 aanwezig in Duitsland. De vertegenwoordiging in Keulen bestaat sedert 1925. De stad is van oudsher een belangrijk verkeersknooppunt. Dat zal ze ook in de toekomst blijven gezien de Europese binnenmarkt en de Duitse eenmaking, die ook de uitwisseling met het Oosten stimuleren. Vanaf 1998 wordt Keulen tevens begin- en eindpunt van de hoge snelheidslijnen Parijs-Brussel-Keulen en Frankfurt-Keulen.

De Algemene Vertegenwoordiging Keulen is bevoegd voor het verenigde Duitsland, Oostenrijk en Scandinavië. Vrachtvervoer vormt een zeer groot gedeelte van de activiteit.

De specifieke situatie - de aanwezigheid van twee spoorwegbedrijven in één Duitse staat en gewijzigde marktverhoudingen door de opening naar het Oosten - vraagt van het verkoopteam heel wat "Fingerspitzengefühl", diplomatie en mobiliteit. Het beheert een transportpakket van meer dan 10 miljoen ton per jaar.

Nauwe samenwerking met de centrale en regionale diensten inzake reizigersverkeer, zorgen ervoor dat de NMBS aanwezig is op verscheidene beurzen en reismarkten. Ook worden uitzonderlijke acties ondernomen, zoals bijvoorbeeld de organisatie van speciale treinen naar de Keulse Weihnachtsmarkt.

Een overeenkomst van samenwerking met de Regie voor Maritiem Transport (RMT) bepaalt dat het NMBS-verkoopteam ook de RMT vertegenwoordigt in Duitsland en Oostenrijk. Daardoor kunnen klanten voor Groot-Brittannië in het kantoor terecht voor een volledig aanbod.



## Het team:

**Ernst Van der Stockt:** algemene leiding, public relations en sectoren chemie en auto's. (5)

**Jean-Marie Niessen:** adjunct, alle andere sectoren en ABX. (4)

**Patrick Schiettecatte:** logistiek, inlichtingen tarieven, dienst naverkoop wagenladingsverkeer. (3)

**Patrick Boutet:** reizigersverkeer, ABX en administratie. (2)

**Arlette Martens:** reizigersverkeer, RMT. (1)

**Gerda Schmidt:** secretariaat. (6)

Telefoon: 00 49 221 134 761

Telefax: 00 49 221 132 747

# Gent - zeehaven

## Van alle markten thuis

Het station Gent-Zeehaven is een belangrijke zenuwknop voor de bewegingen tussen de bedrijven in het havengebied en het vasteland. Een bezoek ter kennismaking.

Het is vrij rustig als we op een zonnige namiddag aankomen in het rangeerstation Gent-Zeehaven. Terwijl we met eerste stationschef Roland Sandra praten, rijdt een trein met granen van Eurosil door. Tijdens een rondrit even tevoren merken we hem op in het bedrijf zelf. We herkennen de twee diesellocs, die hem trekken, aan hun registratienummer. Niets laat op dat ogenblik vermoeden dat hier dagelijks gemiddeld 1000 goederenwagens worden behandeld. Maar schijn bedriegt, want de piek in het werk begint pas vanaf 16 uur. Een tweede spits is er in de vroege ochtend, tot pakweg 9 uur.

Van bij de toegangsweg zien we de spoorbundels, vol spoorwagens, zich openplooiën in de richting van het stadscentrum. Het station ligt ten Noordoosten van 's lands derde havenstad, nabij de haveninstallaties. Vormingen van beladen treinen worden nog relatief weinig uitgevoerd, sinds die functie werd gecentraliseerd in Merelbeke. Het station Zeehaven kreeg een andere rol. Het verzamelt de ledige wagens die in de haven werden gelost, en verdeelt eveneens de wagens die voor het laden ter beschikking worden gesteld van de bedrijven in het gebied. Daarvoor is het bijzonder goed en modern uitgerust.

### Eén druk op de knop

Tussen de Hoge Weg en de Afrikalaan ligt een ontvangsbundel van 14 geëlektrificeerde sporen met een gemiddelde lengte van 600 meter. De trier- en vertrekbundel telt 32 sporen waarvan



sommige geheel geëlektrificeerd zijn en de andere gedeeltelijk. Op een wijkbundel van 5 sporen kunnen tijdelijk buiten gebruik gestelde spoorwagens worden gestald. Nog 2 andere sporen zijn bestemd voor de reiniging van de wagens, alvorens ze naar de klant worden gestuurd. De rangeerheuvel is 700 meter lang en 3,80 meter hoog.

Vanop één van de twee seinhuizen krijgen we een panoramisch vergezicht over het spoorcomplex dat uitgerust is met de spoorremmen, die de veiligheid bij het rangeren ten goede komen en het materieel minder belasten. Beide seinhuizen bedienen de wissels niet per stuk, maar "in groep", per reisweg. Het procédé verhoogt de efficiëntie merkbaar, omdat in één enkele handeling alle wissels die de trein zal nemen in de juiste stand worden geplaatst.

Het station Gent-Zeehaven is vrij jong. Het werd voltooid in de jaren '70, nadat was gebleken dat de uitbreiding van de haven door respectievelijk de vestiging van Sidmar en de voltooiing van het Sifferdok en het Rodenhuizedok ook een aanpassing van de spoorweginfrastructuur noodzakelijk maakten. Dat de behoefte toen goed werd ingeschat, blijkt uit het gegeven dat elke dag

zowat 500 beladen wagens en nog eens evenveel ledige worden behandeld.

### Buitenbeentje

De drie onderscheiden havengebieden - Klein Dok en Voorhaven voor lichters en kustvaarders, Groot Dok en Darsen voor schepen tot 60.000 ton en Sifferdok en Rodenhuizedok, eveneens voor schepen tot 60.000 ton - hebben elk een eigen spoorinfrastructuur, rangeerlocomotieven en personeel. De kaaien zijn voorzien van drie sporen voor rechtstreekse overslag schip/trein. Spoorwagens worden ter plaatse verzameld in een achterbundel en klaargemaakt voor vertrek naar het vormingsstation of rechtstreeks naar de bestemming.

Een letterlijk buitenbeentje, maar dan volledig in positieve zin, is het station Gent-Noord dat ook tot het complex behoort. Elke dag draait het met zijn 9 sporen op volle kracht voor de staalfabriek Sidmar. Meteen is ook een zeer belangrijke spoorwegklant genoemd. Grondstoffen komen aan per spoorwagen, afgewerkte produkten vinden hun (spoor)weg naar afnemers in geheel Europa. De afvoer bestaat vooral uit rollen plaatstaal, onder meer voor de



auto-industrie, en in mindere mate uit stukken staal die nog moeten gewalst worden, doorgaans in fabrieken die geen eigen gieterij hebben. Staal wordt ook per spoorwagen naar het 8 kilometer verder gelegen Sifferdok gebracht voor overlading op schepen. In de aanvoer voert kalk voor de hoogovens de boventoon.

Sidmar doet vanuit of tot Gent-Noord zelf een pak van het werk. Het heeft een privaat station met 35 kilometer spoor in het bedrijf, evenals eigen rangeerlocomotieven en wagens en gespecialiseerd personeel.

### Just-in-time

Een tweede soort topproducten in termen van spoorvervoer zijn de granen die per schip aankomen bij Eurosilo en Ghent Grain Terminal, daar opgeslagen worden in klassieke grote silo's of vlak-silo's en later op weg worden gezet naar verwerkende bedrijven. In omgekeerde richting wordt graan aangebracht uit Frankrijk voor uitvoer per schip.

Staal uit Wallonië voor export naar de USSR behoort ook tot het pakket. De aanvoer van ertsen, kolen en cokes

daarentegen verminderde sterk wegens de beperkte capaciteit van de sluis in Terneuzen en verplaatste zich grotendeels naar de haven van Zeebrugge.

De autoconstructeur Volvo doet voor de levering van onderdelen voor de assemblage van personenwagens gedeeltelijk beroep op de spoorweg. Drie treinen per week pendelen volgens een precies uitgekiend programma tussen Gent en het moederland en zetten hun vracht just-in-time af. Wie zich ons dossier "Automobiel" (Spoornieuws 1991/1) herinnert, weet hoe belangrijk dat principe in de sector is. Volvo is daarin niet minder veeleisend dan zijn concurrenten. Het stelt vertrouwen in de stiptheid van **B-Cargo**. Overigens verzendt ook Honda een gedeelte van de per schip uit Japan aangevoerde personenwagens naar de Zwitserse en Duitse markt.

Just-in-time is zeker het motto van de firma De Baerdemaecker, die op regelmatige basis rollen dagbladpapier per trein naar de Italiaanse kranten verstuurt.

Dat **B-Cargo** in het havengebied van alle markten thuis is, wordt nog eens extra in de verf gezet door het bieten-

transport uit Noord-Frankrijk naar de suikerfabriek van Moerbeke. De "campagne" duurt drie maanden tegen het einde van het jaar. Voor de gelegenheid wordt het station van Moerbeke geopend en na afloop weer buiten dienst gesteld tot het volgende jaar.

### Heropbloei ABX

Ter afronding van dit bezoek, mag zeker de heropbloei van een wat aparte activiteit die ook onder het beheer van Gent-Zeehaven valt, niet worden vergeten. Het stukgoedverkeer van ABX zette dit jaar een opvallende remonte in, vooral bij de verzending van colli. De groei bedraagt 15%. Zo vertrokken in Gent-Oost gedurende de maand mei 55.000 pakjes en kwamen er 52.000 aan. Daarvoor worden 45 vrachtwagens ingezet. De vooruitgang is mede te danken aan het feit dat vier van de belangrijkste internationale postorderbedrijven Gent-Oost als hun Belgische draaischijf gebruiken. Dat deze activiteit vooral plaats vindt buiten de gewone piekuren, verhoogt op de koop toe de rendabiliteit, wat gunstige gevolgen heeft voor ABX en de klanten.

# Verjongingskuur voor een honderdjarige

Op 27 januari 1989 ondertekenden vertegenwoordigers van de Belgische en de Duitse spoorwegen te Aken de officiële overeenkomst voor de uitvoering van de bouwwerken ter verbetering en vergroting van de tunnel Botselaar-Gemmenich. De werken werden beëindigd op 17 mei 1991 en vanaf 2 juni werd de tunnel opnieuw in normaal gebruik genomen.

## Schrijlings

De tunnel ligt op de internationale goederenlijn nr. 24 van Antwerpen naar de Duitse grens. Hij werd begin van de jaren 1870 gebouwd naar Belgische technische normen en diende te worden aangepast omwille van een normaal verouderingsproces en erosie. De 870 meter lange tunnel ligt schrijlings op de grens. Van de totale lengte bevindt zich 640 meter op Duits grondgebied en 230 op Belgisch.

Tegelijkertijd met de aanpassingswerken werd de bedding verdiept, zodat de tunnel vlot kan worden geëlektrificeerd. Ongeveer 4000 kubieke meter afbraakpuin werd afgevoerd. In de plaats kwam 2800 kubieke meter beton, waarvan 2100 spuitbeton. Op 8700 steunpunten zonder ballast, werd 2600 meter nieuwe sporen gelegd.

Opmerkelijk is dat het treinverkeer op één spoor de hele tijd kon doorgaan.

## Vrije toegang voor het grof geschut

Er moest rekening worden gehouden met een dubbele opdracht. Hoe kon worden beantwoord aan de nieuwe internationale normen betreffende het laadprofiel en hoe kon de tunnel ge-



schikt worden gemaakt voor rail-wegen uitzonderlijke transporten? Vooreerst werd hij verbreed. Vervolgens werden in het nieuwe concept twee gewone sporen en een derde gekoppeld spoor voorzien. Dit laatste werd ongeveer op de as geplaatst en maakt de doorgang mogelijk van uitzonderlijke transporten met een breedte en hoogte van 5 meter. De exploitatie wordt gestuurd vanuit het seinhuis Aken-West.

## Sprekende cijfers

Het belang van de Botselaartunnel kan moeilijk worden overschat. Alle goederenvervoer tussen België en de Duitse Bondsrepubliek en verder loopt erdoor, evenals de uitzonderlijke transporten die voorheen langs de lijn Eupen-Raeren-Walheim gingen. Sinds de volledige heropening verwerkt de tunnel vanuit België zowat 46 treinen per dag in de richting van Duitsland, wat overeenstemt met meer dan 1000 spoorwagens of bijna 45.000 ton goederen. Als we deze konvooiën achter elkaar plaatsten, kregen we een

sliert van meer dan 20 kilometer. Het verkeer op de lijn 24 tussen Antwerpen en de grens staat in voor ruim 30 % van alle internationale vrachtvervoer op het Belgische spoorwagennet.

Uit de tegenovergestelde richting, Duitsland-België, is het verkeer al even indrukwekkend. Met een gemiddelde van 40.000 ton op 41 treinen, wordt ook hier de kaap van de 1000 spoorwagens per dag overschreden.

Samengeteld spreken de cijfers voor zich: 87 treinen, 2000 wagens en 85.000 ton rollen dag in, dag uit door deze tunnel. In elk van beide richtingen is er bovendien een uitwisseling van 30 wagens voor gecombineerd vervoer. De kostprijs van de werken, 240 miljoen frank, waarvan 85 miljoen ten laste van de NMBS, is bijgevolg ten volle gerechtvaardigd.

## Ontwikkelingsstrategie

De modernisering van het instrumentarium is noodzakelijk. De NMBS en de DB zorgden er dus voor dat ze over de middelen beschikken om het huidige en toekomstige goederenverkeer meester te blijven. De vernieuwing blijft niet beperkt tot de infrastructuur, maar heeft ook commerciële trekken. Samen met de openstelling van Botselaar op 2 juni werd de Cargo Bayern, een nieuw EurailCargo product, in bedrijf gesteld. Het kwaliteitslabel staat borg voor een leveringstijd dag A/dag C tussen bepaalde Belgische en Duitse stations. Door de opuntstelling van een nieuw reiswegplan en de kanalisering van het verkeer, vervolledigt Cargo Bayern de groep EurailCargo, waartoe ook nog de SCALDO (België-Oostenrijk) en de NORLINK (België-Scandinavië) behoren.

De modernisering van de Botselaartunnel weerspiegelt samen met een nieuw aanbod van directe treinen perfect de wil van de spoorwegen om beter in te spelen op de verwachtingen van de klant inzake snelheid, betrouwbaarheid en vermogen.



# ABX Transport

versterkt zijn verkoopteam

Na een grondige marktanalyse heeft ABX Transport sedert 1 augustus acht commerciële vertegenwoordigers aan zijn verkoopteam toegevoegd.

De nieuwe verkopers van ABX Transport (de afdeling colli van de NMBS) zullen volgende regio's versterken:

Constant De Vries en Patrick Helderweirdt voor de regio Antwerpen, Michel Feyen voor de regio Oostende, Rudy Van Gansbeke te Aalst, Serge Halleux in Luik, Eric Jadot in Libramont, Ghislain Rasseneur in Doornik

en Raymond Van Eeckhout voor de regio Brussel.

Deze uitbreiding werd doorgevoerd om beter te kunnen voldoen aan de toenemende vraag naar aangepast transport, nationaal en internationaal, van stukgoed tot volledige ladingen.

Voor al uw transportproblemen kan u zich tot hen wenden.



**Constant De Vries**  
Noorderplaats 2  
2000 Antwerpen  
Telefoon: 03/231 97 96  
Telefax: 03/232 51 52



**Serge Halleux**  
Rue du Plan Incliné  
4000 Liège  
Telefoon: 041/52 01 10  
Telefax: 041/53 14 06



**Patrick Helderweirdt**  
Noorderplaats 2  
2000 Antwerpen  
Telefoon: 03/231 97 96  
Telefax: 03/232 51 52



**Eric Jadot**  
Place de la Gare  
6800 Libramont  
Telefoon: 081/22 16 21  
Telefax: 081/22 79 12



**Michel Feyen**  
Konterdamkaai  
8400 Oostende  
Telefoon: 051/24 08 88  
Telefax: 051/24 14 33



**Ghislain Rasseneur**  
Boulevard des Nerviens  
7500 Tournai  
Telefoon: 069/21 64 15  
Telefax: 069/21 65 93



**Rudy Van Gansbeke**  
Gheeraerdtslaan  
9300 Aalst  
Telefoon: 091/25 42 11  
Telefax: 091/25 42 22



**Raymond Van Eeckhout**  
Picardstraat 7-11  
1210 Brussel  
Telefoon: 02/424 33 05  
Telefax: 02/424 32 19



# HET TRANSPORT KRIJGT EEN NIEUW GEZICHT.

In het Europese goederentransport verschijnt een nieuwe naam: B-Cargo. Een naam waarachter een nieuwe filosofie schuilt. Gericht op maatwerk en "just in time" in de Europese transportmarkt. Waarin ondermeer het ene transportmiddel het andere perfect aanvult.

B-Cargo beweegt zich in een wereld die betrouwbaarheid, snelheid, service en flexibiliteit

hoog in het vaandel draagt. Een wereld waarin de jarenlange ervaring van de Belgische Spoorwegen aansluit bij de visie van een nieuwe generatie transportmanagers. Wenst u te vernemen hoe B-Cargo het moderne transport efficiënt en toekomstgericht aanpakt?

Fax ons de onderstaande antwoordcoupon om een afspraak aan te vragen met een commercieel afgevaardigde van B-Cargo.



## DE NIEUWE IMPULS IN EUROPEES TRANSPORT.

JA, ik wens nader kennis te maken met B-Cargo. Gelieve mij te contacteren om een afspraak te regelen met een commercieel afgevaardigde.

Naam: \_\_\_\_\_ Voornaam: \_\_\_\_\_

Bedrijf: \_\_\_\_\_ Functie: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_

Postcode: \_\_\_\_\_ Plaats: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ bij voorkeur tussen \_\_\_\_ u. en \_\_\_\_ u.

Fax: \_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Stuur vandaag nog deze coupon, VIA FAX, naar B-Cargo, Judith Van Keer, Ravensteinstraat 60/24, 1000 Brussel (fax: 00 32 2/525.46.25).