

Driemaandelijks 1/92



NEWS



DOSSIER

uitzonderlijk vervoer

Te noteren in uw agenda!

Sinds het begin van dit jaar zijn de telefoonnummers van een aantal van onze regionale afdelingen gewijzigd. Om u snel van dienst te kunnen zijn, is het nuttig onze nieuwe telefoon- en faxnummers (pag. 2 van dit nummer) op te nemen in uw agenda.

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten

1000 BRUSSEL
Ravensteinstraat 60 bus 24
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In de districten

1000 BRUSSEL
Adolphe Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Fax 02/224 66 06

2000 ANTWERPEN
Century Center 7^e verdieping
De Keyserlei, 58-60 b19
Tel. 03/233 02 68
Telex 31 814
Fax. 03/231 06 58

3500 HASSELT
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65
Fax 011/22 29 50

4000 LUIK
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655
Fax 041/21 26 44

5000 NAMEN
Rue Borgnet 7
Tel. 081/25 23 63
Fax 081/25 23 64

6000 CHARLEROI
Quai de la Gare du Sud 1
Tel. 071/60 23 87
Telex 51 599
Fax 071/60 23 92

6700 AARLEN
Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22 41 15
Fax 063/23 28 65

7000 BERGEN
Square Franklin Roosevelt 14
Tel. 065/32 23 65
Fax 065/32 23 04

8000 BRUGGE
Stationsplein 2
Tel. 050/38 81 64
Fax 050/38 18 80

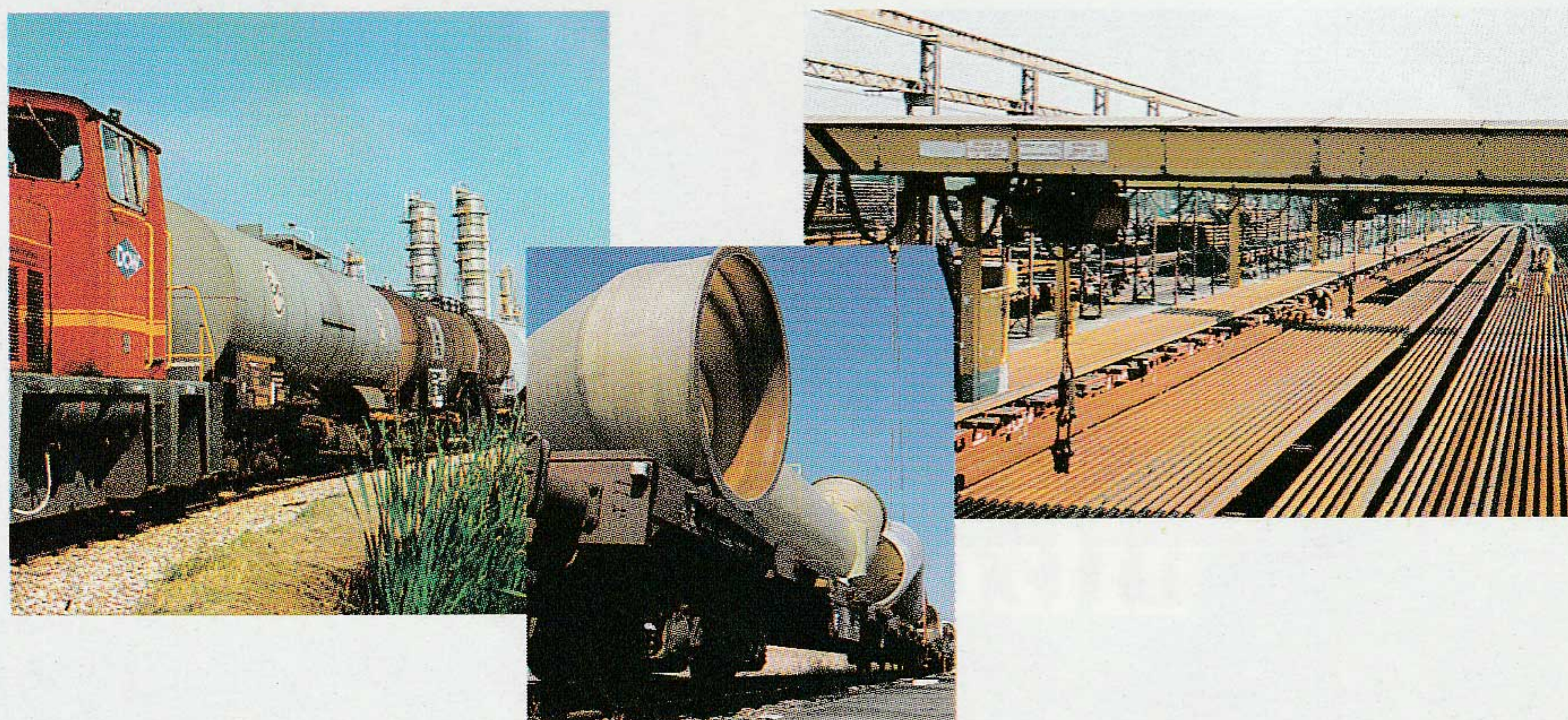
8500 KORTRIJK
Stationsplein 7
Tel. 056/22 00 49
Fax 056/22 96 89

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 41 23 60
Fax 091/41 23 67



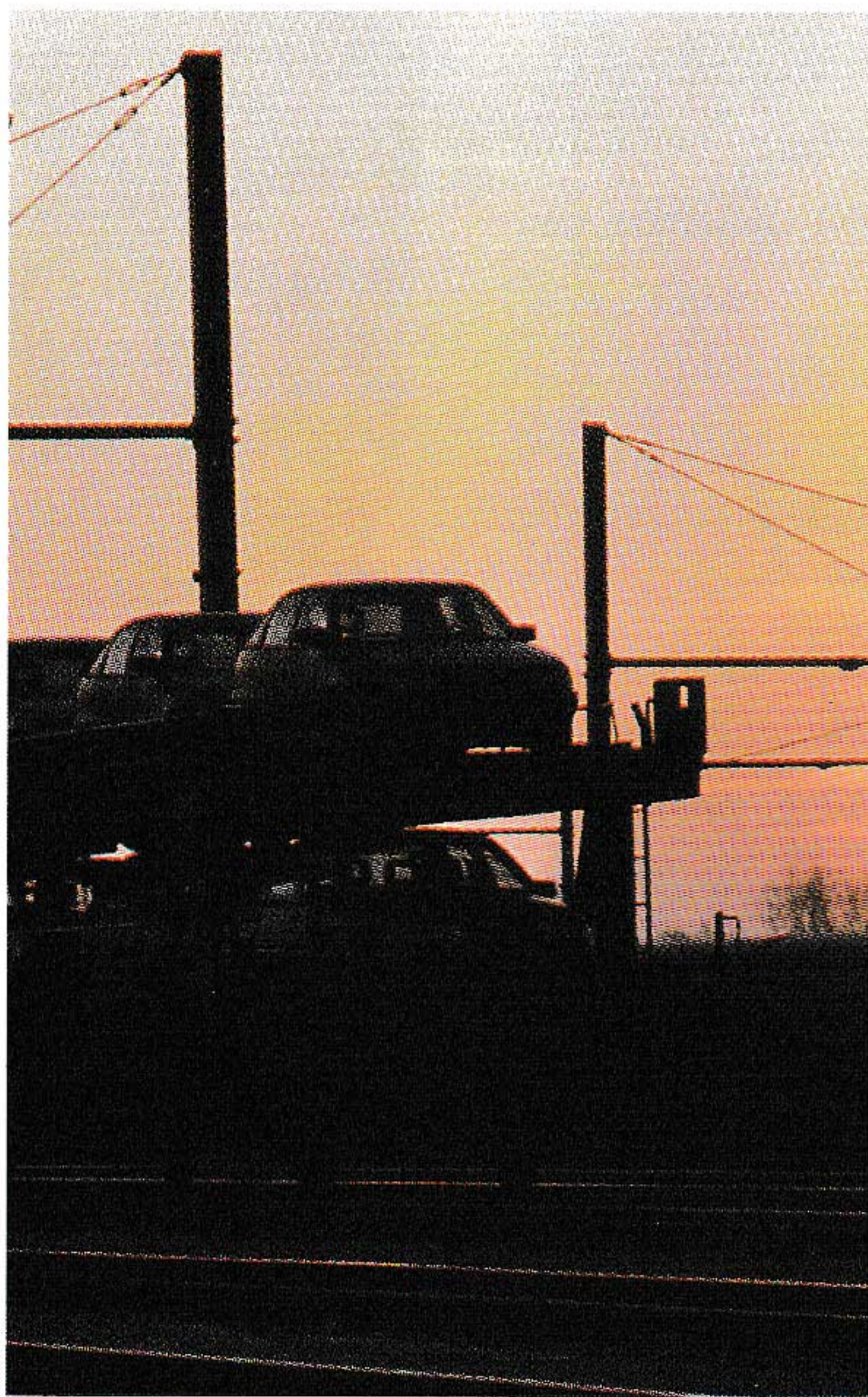
INHOUD

- 3 GROEP TRANSPORT 2000 PLUS:**
nieuwe wegen voor het vervoer in het grote Europa.
-
- 5 EUROMODAL 92:**
een voorproefje van het dossier dat in juni verschijnt.
-
- 6 BALLAST VOOR DE HST:**
steengroeve van Gralex, te Quenast, levert ballast van hoge kwaliteit aan de SNCF.
-
- 8 DHL:**
trein op de proef in het distributiesysteem van een belangrijke koerier.
-
- 10 NEW TUBEMEUZE:**
ongewoon vervoer voor Antwerpen.
-
- 11 BUITENGEWOON VERVOER:**
trein snelt ter hulp voor vervoer - in alle veiligheid - van ongewone goederen.
-
- 15 ONS TEAM TE LONDEN:**
een NMBS-verkoopbureau te Albion.
-
- 16 DOW CHEMICAL TERNEUZEN:**
de beloofde aanvulling op ons dossier "chemie".
-
- 18 OP HET SPOOR MET DE SPOREN:**
lange sporen, comfortabel rijden; de NMBS bevindt zich al in de kanaaltunnel.
-
- 20 SPOORAANSLUITINGEN:**
de beste manier om thuis de trein te ontvangen.
-
- 22 AUSILIARE:**
een testwagen voor een nog beter beschermd vervoer van nieuwe wagens.
-
- 23 LIJN 27C:**
stroom van 3.000 volt voor ABT-Stocatra.



Groep Transport 2000 Plus

Nieuwjaar 1993 opent de deur naar de eengemaakte Europese markt. De "Groep Transport 2000 Plus" zette alvast een samenhangend transportbeleid in de startblokken. Erik Vandenbroele (Europese Spoorwegengemeenschap) licht het spoorluik eruit.



**Op de drempel
van
een Europees
verkeersbeleid**

Zelfs als de economische groei volledig stilvalt, stijgt het reizigersverkeer in België tegen het jaar 2000 met 28%. Een bescheiden economisch succes zorgt al voor een toename met ruim 50%. Afhankelijk van de conjunctuur, klimt het goederenverkeer tussen de 5% en de 70%. De sterk verhoogde mobiliteit is één van de belangrijkste verworvenheden van de moderne mens. Maar wordt hij straks ook de gevangene van dat succes?

Waar liggen de knelpunten en welke oplossingen kunnen uit de bus komen? Dat vroeg ook EG-commissaris voor Verkeer Karel Van Miert zich af. Hij klopte aan bij zeven grijze eminenties uit de wereld van politiek en transport. Dat overlegkader werd als "Groep Transport 2000 Plus" boven de doopvont gehouden en stelde een rapport op dat de naam draagt van de twee co-voorzitters, de Franse voormalige EG-commissaris Edgard Pisani en de vroegere Nederlandse Verkeersminister Neelie Smit-Kroes.

**Geen gewoon
consumptiegoed**

Het document werd door de spoorwegbedrijven gewikt en gewogen. Aanvankelijk bestond enige vrees

voor de verre gaande neiging tot liberalisering. De "raad van wijzen" beval immers een scheiding aan tussen de exploitatie van het spoornet en het beheer van de infrastructuur. Erik Vandenbroele, secretaris-generaal van de Europese Spoorwegengemeenschap (ESG), legt uit dat het niet ging om angst voor de vrije markt. Hij wijst er echter op dat transport geen gewoon consumptiegoed is: "Je moet ook rekening houden met het milieu, de ruimtelijke ordening, de levenskwaliteit, de economische gevolgen en de energievoorziening." Door de aard van de infrastructuur en de technologie kan je niet zomaar iedere potentiële vervoerder treinverkeer laten organiseren.

"Wat gebeurt er als drie firma's tegelijkertijd op hetzelfde spoor willen rijden?" merkt Vandenbroele op. "Wie krijgt voorrang? De sterkste? De rijkste? Een spoornetwerk is sterk geïntegreerd. Vanuit een kleine kamer kan je alle treinen in gans Europa dispatchen. Dankzij automatisering en informatisering wordt het net Parijs-Lyon nu al geleid vanuit een seinhuis waar amper drie mensen werken. Zij hoeven niet eens vaak tussenbeide te komen. Zo'n voordeel mag je niet weggooien door het net te verdelen over allerlei zeer verschillende ondernemingen. Zoveel concurrentie zou een enorm verlies van mogelijkheden teweegbrengen. Dan hebben we het nog niet eens over de kosten."

Op 29 juli 1991 vaardigde de Europese Ministerraad een directieve

uit die de vrije concurrentie op de spoorwegen bijstuurt. Bestaande en eventueel nog op te richten spoorwegbedrijven krijgen slechts groen licht als ze voldoende gestructureerd en stevig gefinancierd zijn. Ze moeten immers de internationale samenwerking aankunnen. Dezelfde wettekst garandeert alle maatschappijen transitrechten over het ganse EG-gebied. Ten laatste op 1 januari 1993 moeten alle discriminerende of protectionistische barrières opgeheven zijn.

Een prijs, niet de kosten

De "Groep Transport 2000 Plus" wilde de werkelijke kostprijs van de verschillende transportwijzen berekenen. Dat bleek geen sinecure. Er duiken duizenden één "verborgen kosten" op. "We betalen een prijs, niet de kosten," zo vat Vandenbroele de complexe materie samen. Hij illustreert zijn synthese met een karikatuur: "Een blad van de straat wegen kost veel meer als er auto's geparkeerd staan. Dan moet er met de bezem gewerkt worden, terwijl elders de machine alle bladen in een wip verzamelt. De groendienst draait op voor de extra kosten die eigenlijk door de auto's veroorzaakt worden."

En wat doe je bijvoorbeeld met het veiligheidsaspect? Scheepvaart, luchtvaart en spoorwegen kennen weinig ongevallen. Maar op de Europese wegen vallen jaarlijks zowat 50.000 doden en een veelvoud aan zwaargewonden. Of nog: hoe reken je milieuschade aan?

De eventuele oprichting van een fonds voor Europese transportinfrastructuur noemt Vandenbroele "een zeer positief punt voor de spoorwegen". "In de praktijk wordt het wellicht een harde dobber. Wie zal in

welke mate betalen en hoe zal het geld verdeeld worden? Het ligt voor de hand dat eerst de achterstand van de Ierse, Portugese en Griekse spoornetten weggewerkt wordt. Waarschijnlijk staan de andere Europese maatschappijen niet te trappelen om voor die enorme investeringen te betalen."

Tegelijkertijd rijst de vraag of het

reizigers- dan wel het goederenverkeer voorrang moet krijgen. "Er wordt zeer veel over netwerken gesproken, maar niet iedereen heeft het over hetzelfde. De ene gewaagt van reizigersverkeer, de andere van het vrachtvervoer," vult Vandenbroele aan. "Het zou best kunnen dat een infrastructuurfonds zich alleen naar de industrie wendt. Wordt er dan ook uit geput voor de regionale economische ontwikkeling en de productie van rollend materieel of andere technologie?"

Geen gekke investeringen

Vandenbroele wijst verder op de nood aan aangepaste overslagmogelijkheden voor het gecombineerd vervoer. Een terminal slurpt al gauw ettelijke miljoenen op. Hij suggereert het onderzoek verder te zetten en de opbrengst van besparingen in andere domeinen aan te wenden voor investeringen, zodat de rendabiliteit van gecombineerde transporten verzekerd wordt. "Het is beslist een geschikt systeem dat zware promotie verdient," vindt de secretaris-generaal. "Mettertijd moet het de druk op de autowegen gevoelig verlichten." Erik Vandenbroele looft ook de intentie voor een globaal transportbeleid. In het verleden werd er te vaak naast mekaar gewerkt. "Nu komt het erop aan trein, auto, schip en vliegtuig, al die stukken van de puzzel, in elkaar te passen," vindt Vandenbroele. "Er moet vooral gezocht worden naar een complementaire aanpak. Onvermijdelijk treden overlappings op tussen de verschillende vervoerswijzen, maar men moet ze inperken. Op hetzelfde traject hoeft je geen spoor, weg, kanaal en luchtlijn naast of boven elkaar te leggen. Dat betekent vier keer investeren voor hetzelfde doel. Gek? Het gebeurt nochtans vaak."

Vandenbroele beschouwt het rapport als een basisdocument dat nu ingevuld moet worden. Daaraan wordt koortsachtig gewerkt. Op grond van de aanbevelingen van de "Groep Transport 2000 Plus" stelt de administratie van EG-commissaris Van Miert een "witboek" samen dat de basis zal vormen voor een geïntegreerd Europees mobiliteitsbeleid. ■



Euromodal 92

Twee jaar geleden bestudeerden politici, bedrijfsleiders en spoor-specialisten de rol van het gecombineerd vervoer. Ze kwamen samen in Brussel op "Euromodal 90". Dit jaar hebben ze elkaar ontmoet in Kopenhagen. Volledig overzicht in ons volgende nummer.



Op 12 en 13 maart 92 vond "Euromodal 92" plaats. In Kopenhagen bogen zowat 1.000 congresgangers zich over heden en toekomst van het gecombineerd vervoer. Op uitnodiging van de Internationale Unie van Spoorwegen (UIC) en de Deense Spoorwegen (DSB) namen de belangrijkste vertegenwoordigers van de Europese transportwereld deel aan de debatten. Onder hen bevonden zich EG-Commissaris voor Verkeer Karel van Miert, de Verkeersministers van Denemarken en Portugal, de grote internationale wegvervoerders, de directeuren van de spoorwegondernemingen en tal van andere geïnteresseerden uit de wereld van de politiek, de universiteiten en het transport.

Grote samenwerkingsverbanden

Voorals de combinatie weg-spoor (fer-routage) kan een volledige verzadiging van het Europese wegennet voorkomen. In 1990 hield deze transportwijze ruim een miljoen vrachtwagens van de EG-landen. Dit

gigantische cijfer stemt hoopvol, maar mag geen teken zijn om de teugels te lossen. Als de mobiliteit niet in het slop wil geraken in het jaar 2000, moet het internationale transport fors uitbreiding nemen. Zelfs vrachtwagenconstructeurs reserveren daarbij de hoofdrol voor de spoorwegen. Helmut Werner, ondervoorzitter van de raad van bestuur van Mercedes-Benz, drukte het opvallend helder uit: "Het spoor moet een deel van de transportgroei in de komende jaren opvangen. Zowel de vervoerder als de constructeur hebben daar belang bij. Een vrachtwagen die in de file staat, brengt immers geen cent op". Niet alleen bedrijfseconomisch, ook op het vlak van veiligheid, milieu en ruimtelijke ordening blijft er weinig keuze over.

De kaarten zijn geschud. Nu is het wachten op de inzet. Alleen al in de Europese Gemeenschap lopen de noodzakelijke investeringen in de komende vijftien jaar op tot drie miljard ECU. Aangepaste terminals en nieuw rollend materieel vergen indrukwekkende bedragen. Onge-

twijfeld kan die financiering beter opgevangen worden in grotere samenwerkingsverbanden. Zowel in de werkgroepen als in de wandelgangen van het congres werden beslist heel wat mogelijkheden afgetast.

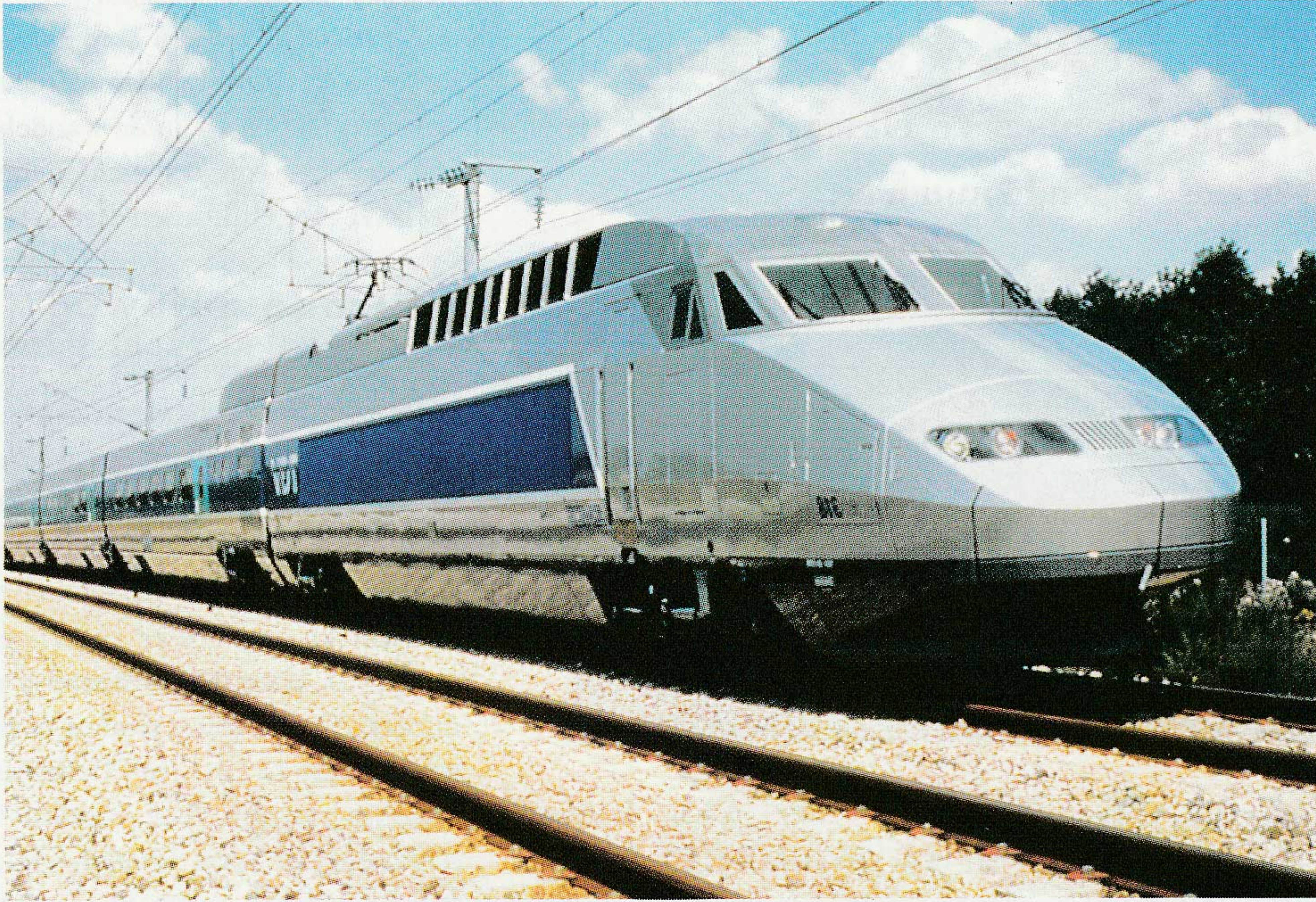
Rollende autoweg

De constructeurs bleven de jongste jaren niet bij de pakken zitten. Zij ondervonden als eerste een wijziging in de orientatie van de transportwereld. Die verandering uit zich in een slinkende vraag naar laadbakken voor uitsluitend wegvervoer en een groei van gespecialiseerde intermodale containers. De jongste snufjes werden tentoongesteld in het Bella-beurscentrum en in het station van Kopenhagen. Daar kunnen de congresdeelnemers onder meer kennismaken met de zogenaamde "Rollende Landstrasse" of "autoroute roulante". De trekker-oplegger combinatie wordt voorlopig enkel in Duitsland gebruikt. Dat stemt overeen met zestien procent van het gecombineerde vervoer in de EG. Twintig procent gaat naar de oplegger die een tijdlang de spoorwagen opgaat. In de meeste gevallen (64 %) wordt gebruik gemaakt van de gewone mobiele laadkist. Maar wat verbergt het begrip "gewoon"? Het gaat even goed over high tech tankcontainers en gesofisticeerd geklimatiseerde laaddozen. Over het nieuwste materieel werd doorgeboemd in een aparte werkgroep.

De overige werkgroepen spitsten de aandacht toe op de infrastructuur, het havenbeleid, de aansluiting met Groot-Brittannië via de Kanaaltunnel en de trajecten naar Oost- en Centraal-Europa en de Scandinavische landen. Gecombineerd vervoer houdt niet op aan de EG-grenzen. ■

Stenenbed voor

Belgische steengroeven bevoorraden Franse



Het Franse spoorwegbedrijf SNCF zet vaart achter de aanleg van de noordelijke HST-lijn. Van Parijs tot Rijsel werd het tracé al afgebakend. Op het ogenblik wordt de noodzakelijke infrastructuur aangebracht: ballast, sporen en verbindingsuitrusting.

Voor een LGV (Ligne à Grande Vitesse, een hogesnelheidslijn die een treinvaart van 300 km per uur vervoert) wordt een ballastlaag van het kaliber 25/50 gelegd. Deze is heel wat dikker dan in een gewone bedding. De steengroeven van Ile-de-France kunnen het ritme van de vraag niet volgen. Daarom richtte de SNCF zich tot de Belgische steengroeven. Ze koos voor het porfier dat Gralex uit de putten van Quenast (postnummer 1381) haalt. Het contract voor 300.000 ton fijnkorrelige purpersteen kreeg een logistiek duwtje in de rug van de NMBS. Sedert september 1991 laadt Gralex dagelijks een volledige trein in een

splinternieuwe installatie. In Quévy overhandigt B-CARGO de vracht aan zijn Franse buur. Het gaat telkens om 1200 ton porfier van kaliber 25/50, dat pas de deur uitgaat na strenge kwaliteitscontrole.

De keur van de steengroeve

In Quenast haalt Gralex porfier uit een 150 ha uitgestrekt terrein, dat eigenlijk een oude vulkaantrechter is. Al in het begin van de vijftiende eeuw werd steen gewonnen in deze groeve. Vandaag graaft men op een diepte van 140 meter. Nog altijd bevat de put enorme reserves.

Op vaste tijdstippen gebruikt Gralex explosieven. Volgens een uitgekende techniek worden springladingen geplaatst in geboorde spleten. Met één ontploffing wordt 25.000 tot 60.000 ton rotsgesteente opgeblazen. Het komt erop aan de instortende wand in zoveel mogelijk delen te splijten, om de verpulvering te vergemakkelijken. Tegelijk moet ervoor gezorgd worden dat het puin zo weinig mogelijk verspreid geraakt, zodat het verzamelen snel en productief kan gebeuren.

Robuuste grijpkranen laden de blokken in reusachtige vrachtwagens, die hun last naar de breekwerf brengen. Om de fijnste kwaliteit te bereiken, doorloopt het porfier drie installaties. Het laboratorium controleert de kwaliteit in alle stadia van de productie.

Een opzienbarend contract

Er werden zeer precieze verplichtingen opgelegd. Zo moeten alle platte elementen verwijderd worden, omdat zij de stabiliteit van het stenen bed kunnen aantasten. De kwaliteitscontrole die in Quenast uitgevoerd wordt, biedt de beste waarborg. Het uiteindelijke analyse-protocol dat de klant dagelijks per fax toegestuurd krijgt, vertoont een opmerkelijk standvastige kwaliteit, die door tegenproeven van de SNCF wordt bevestigd.

Nochtans is dit niet de doorslaggevende reden die aan de basis van het contract ligt. "Vijf jaar lang bezocht ik de kantoren van de SNCF, zonder ook maar één ton ballast te kunnen verkopen," verklapt marketingdirecteur Maurice Druez van UCP. "Dit contract is dus werkelijk opzienbarend."

supersnelle trein

HST-werven

Elk jaar gebruikt de SNCF twee miljoen ton LGV-ballast. Dat stemt overeen met 35.000 tot 70.000 ton per week of zes tot twaalf volledige treinen per dag. Frankrijk doorkruisen voor de bevoorrading gaat echter niet. De werven van de HST in Noord-Frankrijk kunnen dus enkel bevoorrad worden uit het Ile-de-France. België zorgt dan ook alleen

voor de aanvulling. De Franse steengroeven bezitten weliswaar voldoende reserves, maar kunnen het gewenste produktieritme momenteel niet aan.

Logistieke steun uit België

Voor de steengroeve van Quenast het contract kon binnenrijven, moest nog een voorwaarde vervuld worden. Er was voldoende vervoermaterieel nodig. In mei 1991 begon de NMBS met de bouw van tremelwagens (Faccpps) voor de bevoorrading van de eigen toekomstige HST-werven. Waarom dit materieel niet inzetten in afwachting van het eigen werk? Voor haar werven in Rhône-Alpes en in het noorden van Frankrijk heeft de SNCF ten minste 1400 tremelwagens nodig. Elke hulp is welkom. Voor de duur van het contract, dat eind januari 1993 afloopt, worden de Belgische wagens toegevoegd aan het Franse park.

Geladen met een zestigtal ton ballast, rijden de wagens in Frankrijk naar een centraal punt, van waaruit de SNCF ze volgens behoefte verdeelt over de bevoorradingpunten op het LGV-tracé. Daar worden de wagens snel gelost en teruggedreden naar een Belgische of Franse steengroeve. Een nieuwe ronde kan beginnen.

Gloednieuwe installatie

Ook Gralex had een krachtige installatie nodig. Een gloednieuw laadstation met een dak voor geluiddemping werd gebouwd. De installatie kan twee treinstellen tegelijkertijd ontvangen. Ze worden gevuld met een snelheid van 500 ton per uur. Een mobiele transportband stort het

porfier uit in twee wagens. Videocamera's volgen alle bewegingen. De hele operatie wordt vanop afstand gestuurd en gecontroleerd door één enkele medewerker. Als de twee wagens vol zijn, komt de sliert in beweging en rolt het volgende paar onder de transportband.

De allerlaatste kwaliteitscontrole wordt uitgevoerd op een staal dat bij het binnenkomen van het station genomen wordt, net na de spoelbeurt en het definitieve uitziften.

Op het einde van de aansluiting rijdt het treinstel tegen een snelheid van 7 kilometer per uur over een weegbrug, die eveneens vanop afstand bediend wordt. Eens in het station, op enkele honderden meter van de weging, staat het transport volledig vertrekkensklaar. Het juiste gewicht is gekend, de documenten zijn ingevuld.

Richtpunt: de Belgische HST

De overeenkomst met de SNCF loopt ten einde. Eens het zover is verlaten de Belgische wagens de Franse pool en komen ze opnieuw in handen van B-CARGO. Op dat ogenblik ligt het ballastcontract voor de Belgische HST-lijnen klaar. Tussen de Franse grens en Lembeek, net als tussen de omgeving van Leuven en het binnenrijden van Luik moeten nieuwe lijnen aangelegd worden. Een verbeterde bedding is nodig voor de bestaande lijnen die gedeeld worden door de HST en het binnenlandse verkeer.

In Quenast zal het materieel behoorlijk ingewerkt en de ervaring goed geïntegreerd zijn op het ogenblik dat Gralex klaar moet staan om de Belgische werven te bevoorraden. ■

Gralex

Gralex is een groep van Belgische steengroeven, waarin CBR (50%) en Ciments d'Obourg (50%) participeren. De groep baat elf productiecentra uit, verspreid over gans het land. Ze haalt porfier uit de steengroeven van Quenast en Deux-Acres. Ze produceert eveneens koolhoudende kalksteen in Mont-sur-Marchienne, Beez en Soignies. In Dilsen, Boorseme en Maasmechelen wordt grind gewonnen. In Esneux, Trooz en Lustin kapt men zandsteen. Tevens worden in Kruibeke lichte kleikorrels vervaardigd, beter bekend onder de naam Argex.

Jaarlijks produceert Gralex acht miljoen ton granulaten, waarvan ongeveer een vijfde verkocht wordt op de Belgische markt. Met 500 personeelsleden realiseert het bedrijf een omzet van twee miljard frank.

UCP, Union Commerciale du Porphyre, is het verkoopkantoor van de produkten die door Gralex en de NV COP worden geproduceerd.

DHL experimenteerde met spoorvervoer:

Het koerierbedrijf DHL en B-Cargo experimenteerden samen met de verzending van pakjes en post per trein tussen Vilvoorde en Parijs. Neil Firth van DHL maakt een positieve balans op.

Neil Firth is een bijzonder zakelijke en nuchtere man. Dat hoort zo in een onderneming die altijd gejaagd tegen strikte deadlines aan werkt. Hij is verantwoordelijk voor de strategische ontwikkeling van DHL in Europa en Afrika. Firth houdt zich niet bezig met de dagelijkse operaties, maar zoekt constant naar optimale structuren en voert de kosten-baten-analyses uit die noodzakelijk zijn voor een

efficiënte dienstverlening. En om dat laatste draait het allemaal in de supersnelle en uiterst nauwkeurige wereld van de wereldkoerierdiensten.

Universele visie

Tot nog toe maakte DHL in Europa niet systematisch gebruik van het spoorvervoer. De zendingen van en naar het Europese hoofdverdeelcen-

trum in Brussel worden vervoerd door eigen en gecharterde vliegtuigen en door vrachtwagens. Ongeveer 60 procent van wat in Brussel aankomt en vertrekt is "op doorreis" naar een ander werelddeel. "We zijn dus wel verplicht een zeer globale, universele visie te ontwikkelen op onze operationele capaciteit", licht Firth toe.

Voor de jongste twee jaar groeide op grond van studies het inzicht dat de trein misschien wel de derde poot kan worden in de vervoersketen van DHL. "Op afstanden korter dan 300 of langer dan 800 à 1000 kilometer laten we de trein buiten beschouwing. Dat is respectievelijk het terrein van de vrachtwagen en het vliegtuig. Maar daartussen kan de trein, afhankelijk van de verbinding, in concurrentie treden met het vliegtuig. Het is niet zozeer een zaak van afstand, dan wel van transit-tijden", analyseert Firth.

Argumenten

In een studie somde de koerier een reeks argumenten op die in aanmerking moeten worden genomen bij een eventuele keuze voor het spoorvervoer. Eén van de meest voor de hand liggende is de oververzadiging van wegen en luchthavens, samen met het leefmilieu-aspekt en de weerstand tegen nachtvluchten. "We zoeken dus een alternatief voor een gedeelte van ons luchttransport", vult Firth aan. "De trein is overigens minder gevoelig voor weersomstandigheden en technische storingen dan het vliegtuig. Omdat wij altijd onder zeer strakke tijdsdruk werken, is deze overweging verre van onbelangrijk."

Andere elementen die de interesse



gejaagd door de trein

van DHL opwekten, zijn de sorteer-mogelijkheid in de trein zelf, de grotere soepelheid om bijkomend laadvermogen in te zetten (door simpelweg een extra wagen aan te koppelen) en het perspectief van het Europese hogesnelheidsnet.

Proef op de som

“De kostprijs is vooralsnog een remmend element”, zegt Neil Firth, “Vandaag kost de trein even veel of iets meer als het vliegtuig. Dit is echter geen definitief gegeven: indien onze treinvracht toeneemt, slaat de balans door in het voordeel van de spoorweg. Volgens onze prognose zou bij voorbeeld ook het traject Brussel-Londen met de TGV, door de Kanaaltunnel, goedkoper kunnen worden dan het vliegtuig. Maar goed, dat evalueren we nog. Het voornaamste is dat onze pakjes tijdig bij de bestemming aankomen. De trein tussen Parijs en Brussel beschouwen we als een test, niet als een rechtstreekse economische vergelijking.”

DHL nam de proef op de som tussen september en december 1991, op de verbinding Vilvoorde - Paris-la-Chapelle. Op dit traject werden in beide richtingen dagelijks 7 bagagewagens met een laadvermogen van 10 ton elk ingezet. Van maandag tot vrijdag vertrok het konvooi om 20.30 uur in Parijs en kwam 4 uur later in Vilvoorde aan. De vracht bestond in dit geval uit zendingen voor de grote Europese en intercontinentale bestemmingen.

In omgekeerde richting kwam de lading uit alle windstreken en was zij bestemd voor de 5 Parijse distributiesectoren van DHL. De trein verliet Vilvoorde dagelijks van dinsdag tot zaterdag om 02.30 uur. Hij kwam eveneens 4 uur later in Paris-la-Chapelle aan.

Tijdwinst

Gedurende de reis werd de vracht in de trein gesorteerd, wat resulteerde in tijdswinst. De pakjes dienden immers niet meer langs de vaste sorteercentra te passeren. Richting Parijs werd ook tijdswinst geboekt omdat de trein in hartje Parijs aankwam en de vracht niet de luidensweg van de périphérique hoefde te doorlopen. Is de trein in zuivere reistijd niet sneller op zijn bestemming

dan het vliegtuig, dan zit de winst in het feit dat de reistijd nuttig en efficiënt wordt gebruikt en de behandeling op het eindpunt verdwijnt. “Daarvoor hadden we geen speciale infrastructuur nodig. Het sorteren is een vrij eenvoudig, zij het arbeidsintensief proces”, weet Firth. “Voor deze proef was het trouwens onze bedoeling om ‘low-tech’ te werken. Alles bleek goed te functioneren, de dienstverlening was betrouwbaar en voorspelbaar. Deze eerste test bleek snel een opmerkelijk succes te zijn.”



High-tech-treinen

De snelheid van de gewone reizigers-treinen noemt Firth voorlopig nog een nadeel (“te laag voor ons”), maar hij verwacht veel van de TGV, eens die volledig operationeel zal zijn tussen Brussel enerzijds en Parijs, Londen, Lyon en eventueel grote centra voorbij Amsterdam en Keulen anderzijds. Op dat ogenblik kan worden overgeschakeld op “high tech”-spoorvervoer. Dan behoren volgens de DHL-woordvoerder ook de bouw van doelgerichte faciliteiten en investeringen in gespecialiseerd materieel tot de mogelijkheden.

Firth noemt twee doelstellingen op korte termijn om de verbinding Parijs-Brussel voor beide partijen rendabel te maken: “Eerst en vooral moeten we een commerciële overeenkomst bereiken, waarbij we door stroomlijning van de organisatie de kostprijs drukken. Ten tweede dienen enkele kleine wijzigingen in het uurrooster te worden aangebracht om het vliegtuig- en treinverkeer beter

op elkaar af te stemmen. Dit kan best de eerste van een reeks low-tech-treinen worden. De high-tech-treinen volgen dan wel.”

Overtuigend

Christian Maucq (ABX), die het project samen met DHL uitwerkte, vindt de resultaten al even overtuigend: “We bewezen dat het spoorvervoer in bepaalde omstandigheden ook mogelijkheden biedt in marktniches die traditioneel gedomineerd worden door het luchtverkeer. Anderzijds maakten de spoorbedrijven duidelijk dat ze in staat zijn een op maat gesneden en sterk prestatiegerichte dienst te verzekeren in een sector waar alles afhangt van snelheid en precisie.” ■

Tubemeuze



Enige tijd geleden gleed een vrij ongewoon spoorwegtransport vlug als een paling van Flémalle naar Antwerpen. De lading: een partij extra lange buizen van Tubemeuse Industries (TMI) die in de haven dienden verscheept te worden.

De 90 buizen die voor de grote export bestemd waren, maten tussen 24 en 30 meter en hadden een diameter van 762 mm. Naast de niet alledaagse afmetingen, vereiste het vervoer van deze structuurbuizen met buitenbekleding bijzondere voorzorgen bij het laden en het ter plekke brengen. De buizen waren langer dan de gewone spoorwagens. Daarom werden kleine, platte, twee-assige spoorwagens tussen de lange wagens in geplaatst. De lading werd vastge-

snoerd met riemen uit composietvezels. De bekleding werd beschermd door middel van stootkussens tussen de buizen en de stangladders.

Op een vrijdag, rond 17 uur, stond het konvooi van 27 spoorwagens klaar op de aansluiting van TMI. Minder dan een uur later kwam een krachtige diesellocomotief van de NMBS aan. Na een remtest zette de trein van 1244 ton en 492 meter totale lengte zich in beweging. Zaterdag bereikte hij Antwerpen, zodat hij ter beschikking kon worden gesteld voor overlading op het schip, maandagochtend bij het krieken van de dag.

Dank zij de nauwe samenwerking tussen de klant, de technische diensten en de dienst Marketing-Verkoop van het district Zuid-Oost werd het laden en het vervoer tot ieders tevredenheid uitgevoerd.

Echt verbaasd hoefde men daarover

niet te zijn. Tubemeuse en de NMBS werken immers al langer samen. De vennootschap Usines à Tubes de la Meuse werd in 1911 opgericht te Flémalle nabij Luik, met het doel buizen te produceren volgens verschillende procédés. Doorheen de tijd veranderde de structuur van het bedrijf meermaals. Vandaag bestaat het uit New Tubemeuse (NTM) dat naadloze buizen fabriceert en Tubemeuse Industries dat gelaste exemplaren maakt.

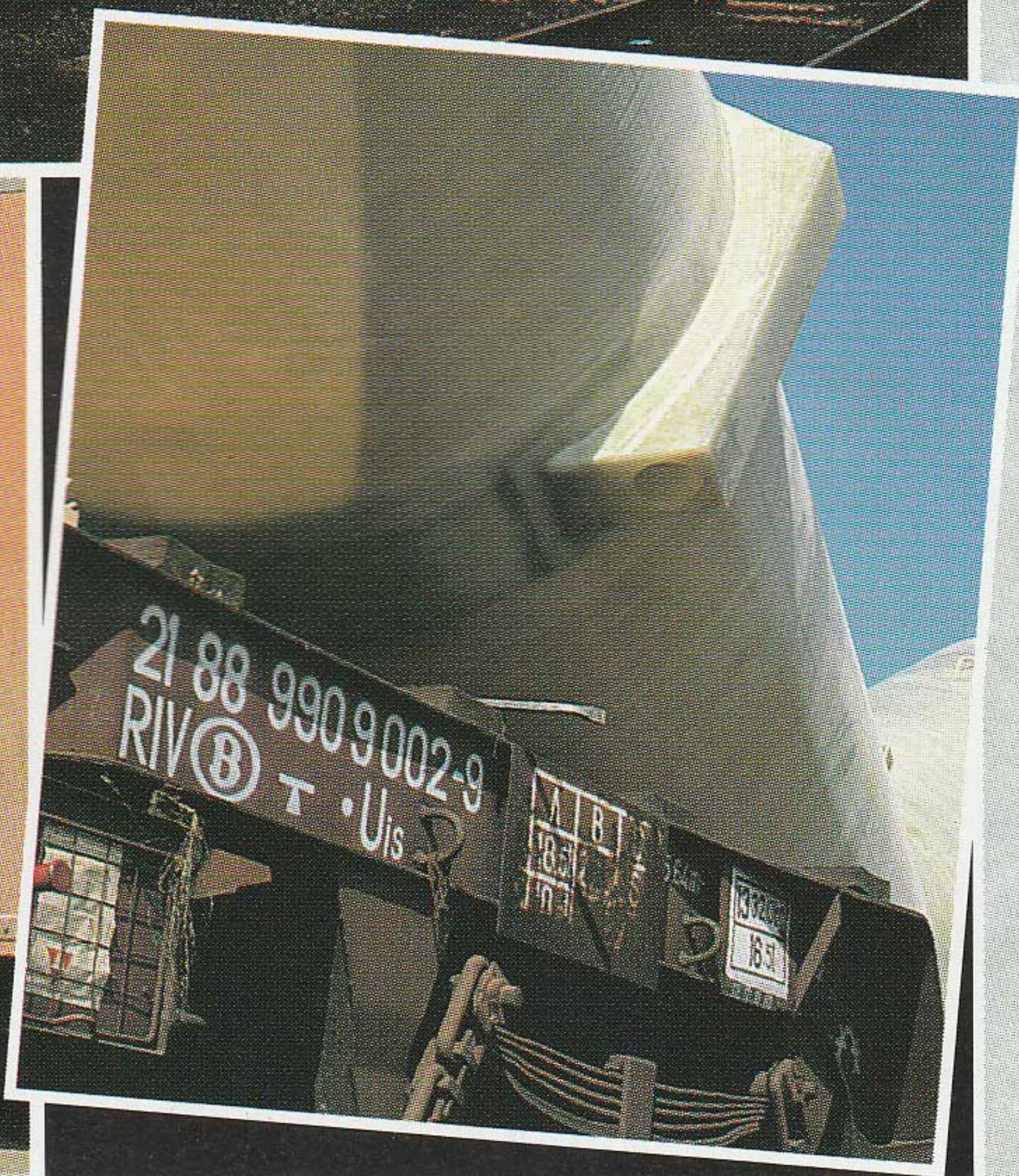
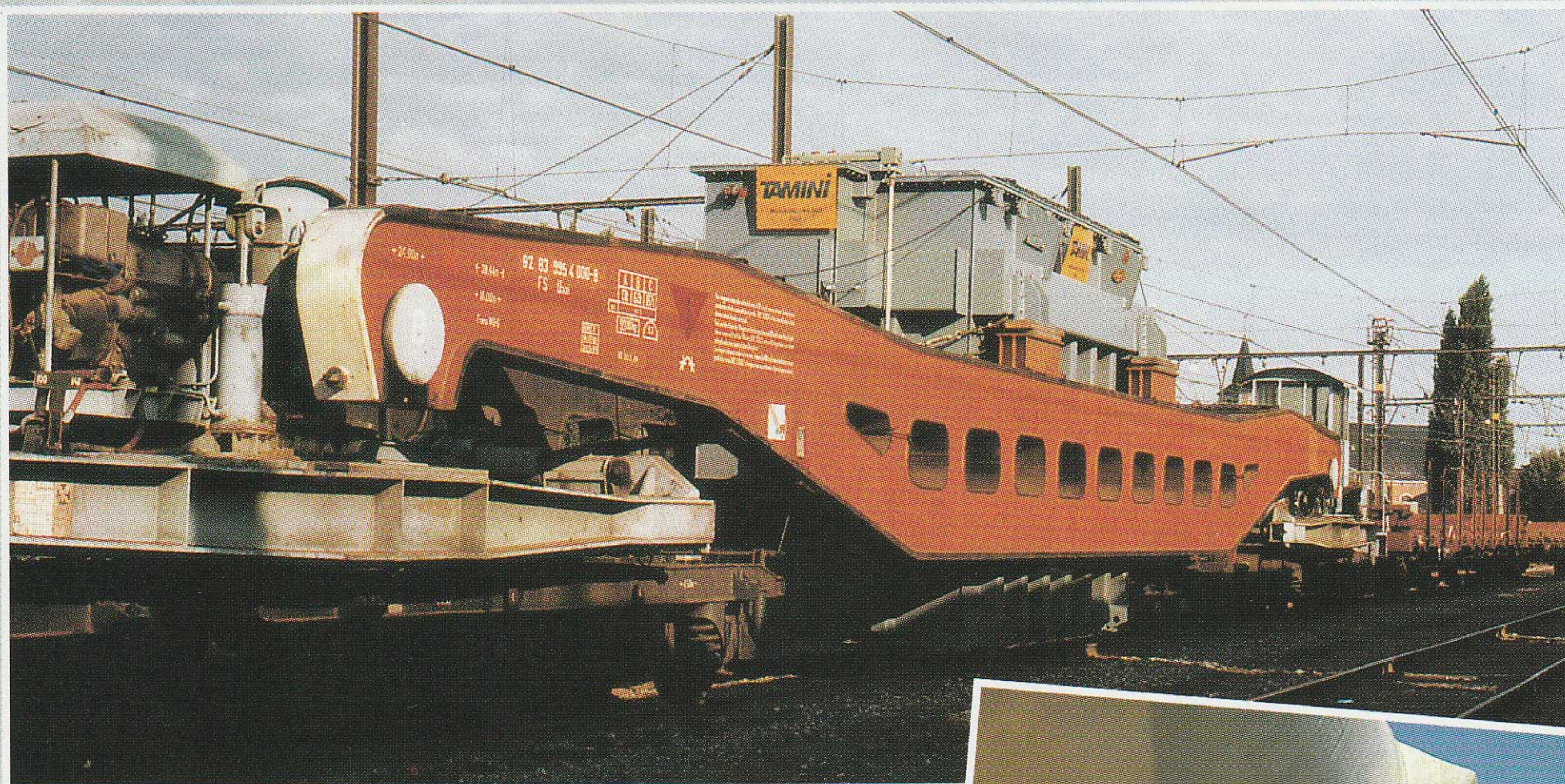
In 1990 nam de groep Genoyer de afdelingen Tubemeuse Spiral (productie) en Tubemeuse Canal (commercialisering) als de NV Tubemeuse Industries op. Dit nieuwe statuut laat TMI meegenieten van de kracht van de belangrijke Franse groep La Phocéenne de Métallurgie. De groep telt 1200 personeelsleden en realiseert een jaarlijkse omzet van meer dan 1,5 miljard Franse frank. Hij bezit handelsfilialen over de gehele wereld.

TMI vervaardigt alle soorten gelaste buizen voor vervoer van vloeistoffen, maar ook structuurbuizen (palen). In sommige gevallen worden de buizen voor verzending zowel binnenin als aan de buitenkant beschermd door middel van zeer verscheiden producten zoals cementmortel, bitumen, polyethyleen of beschermlagen van epoxy in allerlei vormen. Het gamma omvat buizen met een diameter tot 1625 mm, een dikte van 20 mm en een lengte van 35 meter of meer.

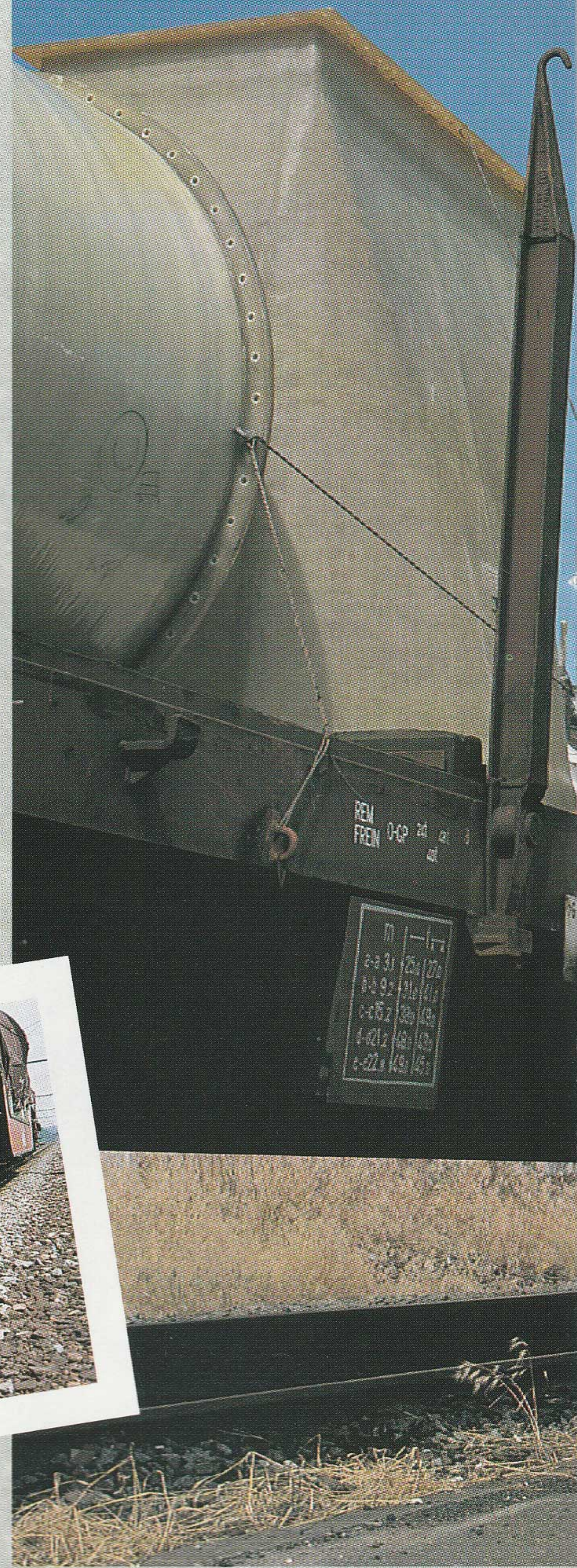
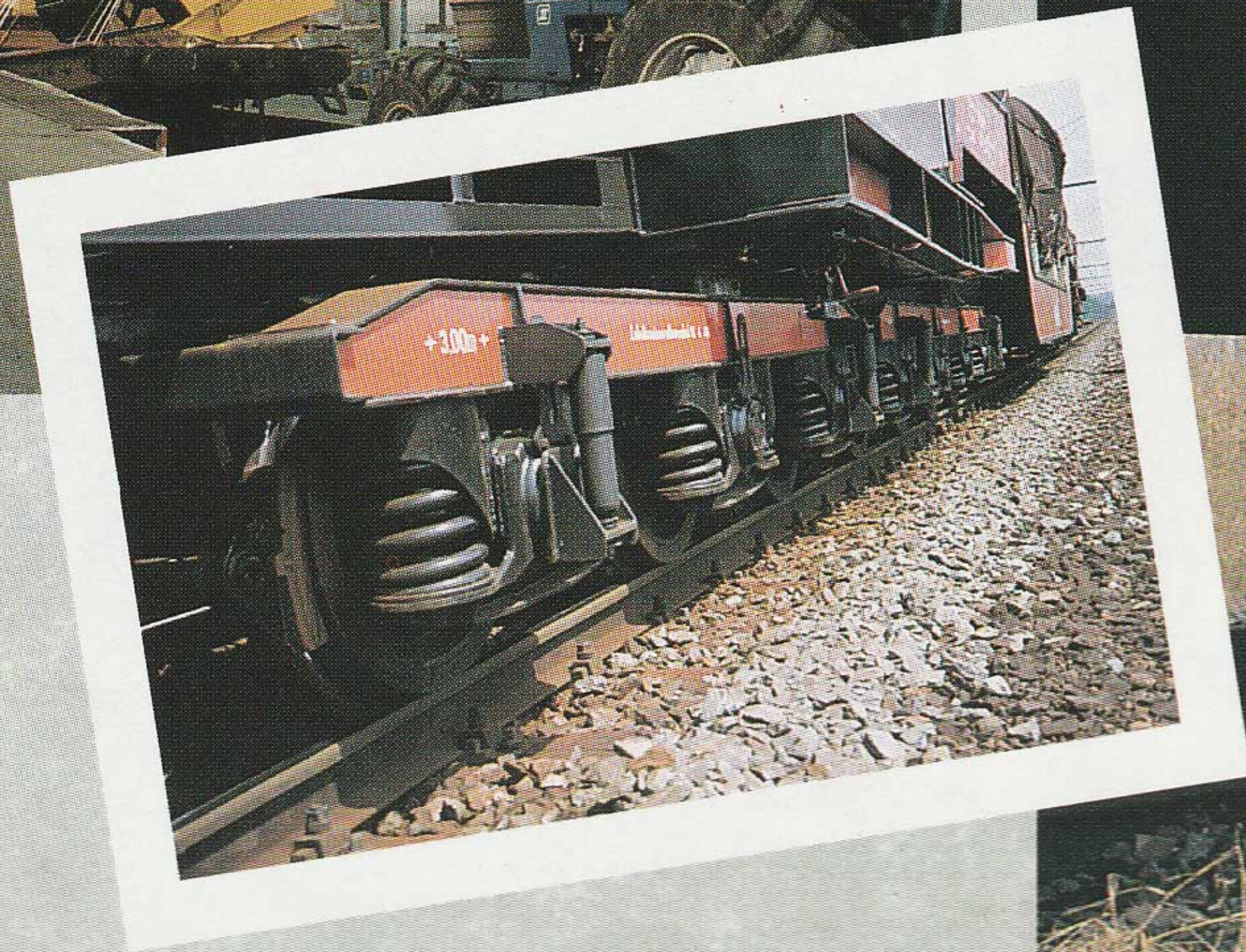
Voor het vervoer zocht en vond TMI een partner die vlot stukken van zeer verschillende afmetingen aankan. B-Cargo biedt dank zij zijn aangepast materieel het geknipte antwoord op deze vraag. ■

Vervoer geslaagd, niet gebuisd

Uitzonderlijk vervoer



Kan de spoorweg alles vervoeren? Ongetwijfeld niet, maar het uitzonderlijk vervoer biedt meer dan eens onverwachte oplossingen voor goederen die technisch gezien buiten het normale vallen. Een gesprek met André Robert, de commercieel verantwoordelijke voor dit vervoer.



Uitzonderlijk vervoer

Wat is normaal?

Precies op het ogenblik dat we Robert in zijn kantoor opzoeken, levert B-CARGO metrostellen voor de Brusselse Maatschappij voor Intercommunaal vervoer. De stellen werden geladen op speciaal aangepaste spoorwagens voor transporten met een hoogte van meer dan vier meter. "Wij kunnen tot in sommige gevallen tot 4,60 meter gaan, maar dan moet je er rekening mee houden dat het profiel waaraan wij ons moeten houden niet vierkant is maar eerder boogvormig, een beetje in Romaanse stijl. In het midden kunnen we hoger laden dan aan de zijkanten", legt Robert uit.

Voor alle duidelijkheid: uitzonderlijk vervoer is nog iets anders dan transport van gevaarlijke goederen. In het

eerste geval gaat het uitsluitend om goederen die om louter technische redenen niet op de "gewone" wijze kunnen worden vervoerd. Dat kan een kwestie van afmetingen of gewicht zijn. Een last kan te zwaar zijn om tegen de gewone snelheid en/of door een standaardspoorwagen te worden vervoerd. Hij kan te breed of te hoog zijn om onder bruggen en tunnels te rijden, of het vervoer op het tegenliggend spoor hinderen.

Technische studie

Of en tegen welke voorwaarden een vracht per trein kan worden verstuurd, wordt uitgezocht door het Departement Materieel van B-Cargo. Ten behoeve van de klant, maakt het



gratis een technische studie op basis van de gegevensbank over het net en van de specificaties die de aanvragende firma verstrekt. De afdeling Materieel neemt daartoe ook contact op met de collega's van de Infrastructuur. Als blijkt dat het gevraagde transport mogelijk is, stelt de commerciële afdeling een prijsofferte op en levert B-Cargo een vervoersvergunning af. Uiteraard verschilt de prijs sterk van geval tot geval ("elk uitzonderlijk vervoer is uitzonderlijk", grapt Robert). Soms wordt hij forfaitair bepaald.

De procedure wordt vooral voor binnenlandse opdrachten snel, maar daarom niet minder nauwkeurig afgewerkt. De behandeling van aanvragen voor internationale bestem-

mingen durft iets meer tijd in beslag nemen, omdat B-Cargo hier ook de betrokken buitenlandse spoorwegnetten moet raadplegen.

De technische studie gaat na of een welbepaalde reisweg kan worden gevolgd, zo nee, of er een alternatief bestaat. Tal van andere vragen krijgen een antwoord: zijn de geschikte spoorwagens beschikbaar; dient het spormaterieel of de lading zelf een kleine aanpassing te ondergaan, zodat het vervoer toch mogelijk wordt; hoe moet er geladen en verankerd worden, welke plaatsing is aangewezen? Is een speciale vergunning noodzakelijk of kan het vervoer worden herleid tot een gewoon transport? Het gebeurt vaak dat de technische diensten voorstellen doen tot bescheiden

aanpassingen. Zo kan het volstaan een antenne of de achteruitkijkspiegels van een te transporteren voertuig te halen, om binnen de normen te vallen.

Precisiewerk

"Als we toelating verlenen, dan kun je ervan op aan dat je niet meer voor verrassingen komt te staan", vertelt André Robert. "Alle studiewerk wordt met uiterste precisie verricht. Daardoor krijgt de klant ook een volledige zekerheid, die de concurrentie vaak niet kan bieden. Dit is meteen ook het grootste voordeel van het uitzonderlijk vervoer per spoor: wij kunnen zaken die anderen niet kunnen en wij garanderen een grotere betrouw-

Uitzonderlijk vervoer

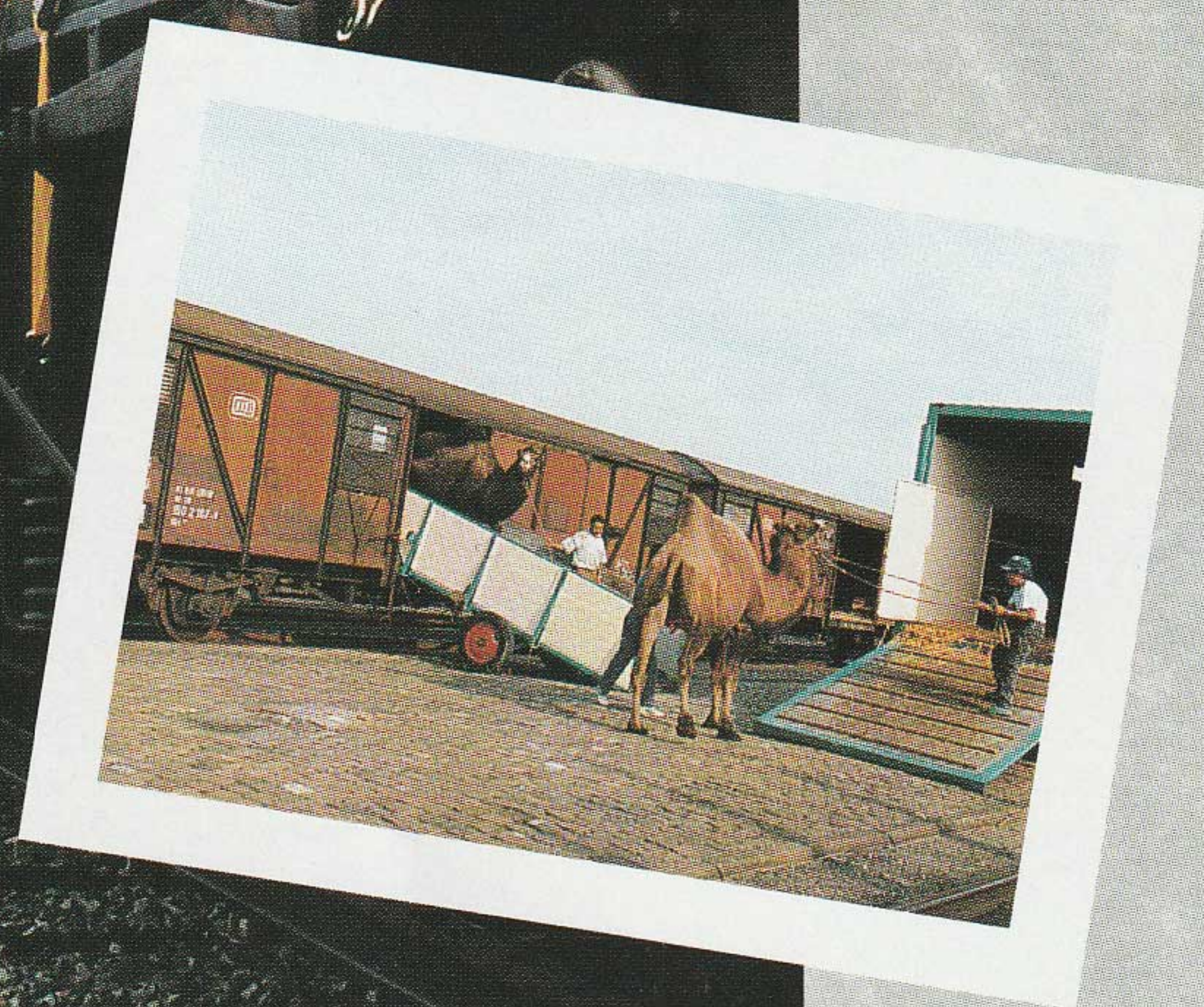
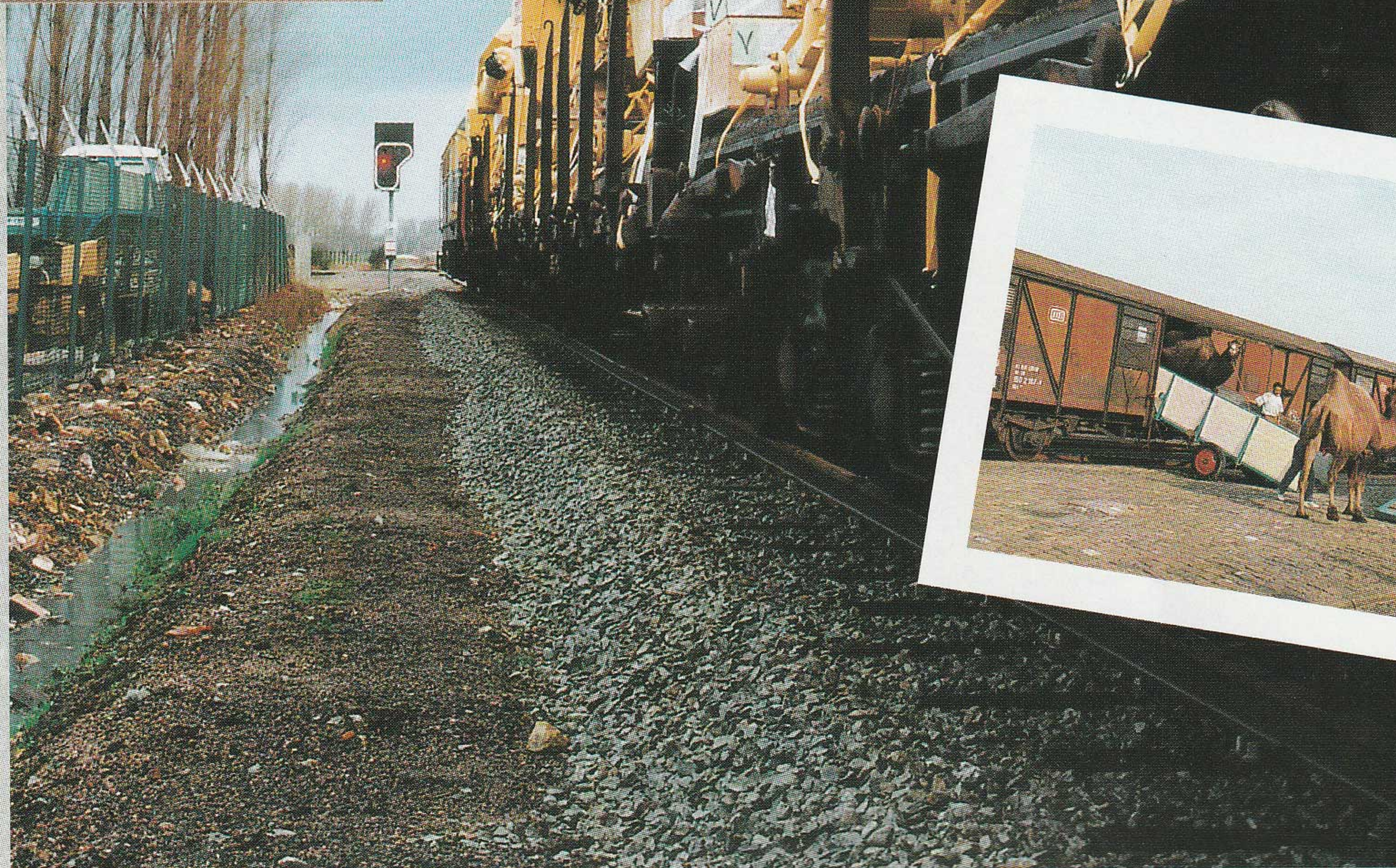
baarheid, zonder hinder voor het bestaande reizigers- en vrachtverkeer. Terzelfdertijd krijgt de term veiligheid bij ons zijn volle betekenis” Grote machines, trams, rotoren, staven van 256 meter lengte of betonnen balken van 50 meter, buitenmaatse containers, het is maar een greep uit het vat van de mogelijkheden. Voor de diverse klusjes heeft de NMBS de juiste spoorwagens. Nu eens moeten er wagens met verlaagde laadvloer of met een nuttige laadlengte van 25 meter worden ingezet, dan weer zijn wagens met zes of meer (tot 32) assen aangewezen.

Speciaaltjes

André Robert maakt een onderscheid tussen regelmatige uitzonderlijke

transporten en punctuele. Bepaalde soorten uitzonderlijke opdrachten (technisch bekeken) zijn zo courant, dat een permanente vergunning wordt afgeleverd. Iedereen weet hoe het moet, welke de regeling is, zodat dit soort vervoer nog weinig extra opvolging of begeleiding vereist. Andere toelatingen worden voor bepaalde termijnen verstrekt. Gemiddeld levert B-Cargo per jaar zowat 1500 vergunningen af. Samen betreffen ze, intermodaal vervoer uitgezonderd, ongeveer 25.000 eenheden voor spoorvervoer. Van die 1500 passen er 800 in de rubriek “punctueel” uitzonderlijk vervoer. Dat zijn dan de echte “speciaaltjes”, die niet zelden de belangstelling van de media genieten.

Iets minder dan een vierde van de specifieke aanvragen vanuit de privé-sector krijgt een concreet vervolg. Alles samen stemt het uitzonderlijk vervoer overeen met 2.000 wagenladings. Volgens André Robert is dit een marktniche, waarin B-Cargo door betere bekendmaking van het aanbod een behoorlijke groei verwacht, ook al omdat een opdracht die voor een andere vervoerswijze uitzonderlijk is, voor de spoorweg gemakkelijk “binnen het normale” kan vallen. ■



Londen

De vlag van de Belgische spoorwegen werd in 1897 voor het eerst in Londen neergeplant. Het daar gevestigde handelsagentschap is dus bijna een volle eeuw actief in Groot-Brittannië, afgezien van de onderbrekingen tijdens de twee Wereldoorlogen.



Daniel Mahr, onze vertegenwoordiger; Lea Huselmans, zijn assistente

Ons verkoopteam

Niet te missen

In het hartje van een hoofdstad die bijna even veel inwoners telt als geheel België, halfweg tussen Big Ben en het levendig drukke Victoria Station, bevindt zich het agentschap dat bijna een must is voor iedere Brit die ons land per trein wil bezoeken.

Vanaf het prille begin vormde de sector reizigers de hoofdmoot voor de algemene vertegenwoordiging van de NMBS. Mede daarom deelt zij sinds lang het gebouw met de Regie voor Maritiem Transport (RTM) en de Belgische Dienst voor Toerisme. Voor de Britse reizigers die via België het continent willen bezoeken is dat meer dan een gemakje: zij vinden alle nuttige informatie geconcentreerd op één plaats.

Van de Highlands tot de Oeral

De handelsvertegenwoordiging zet zich evenwel ook in voor de ontwikkeling van het vrachtvervoer met bestemming België of in transit, vanuit de Britse eilanden en het Commonwealth. Voor dit soort transport bestaan er twee mogelijkheden: Dover-Duinkerken met de treinferry of Harwich-Zeebrugge voor het gecombineerd vervoer of voor de vrachten die overgeslagen worden naar de continentale trein.

Vanaf 1993, wanneer de Eurotunnel operationeel wordt, zal België zijn rol van Europees bruggehoofd nog uit-

breiden. Hoewel ferries en andere schepen ongetwijfeld belangrijk blijven, zullen de hoge frequentie, de regelmaat en de snelheid van de onderzeese pendeltreinen een grote aantrekkingskracht uitoefenen op de vervoerders en hun klanten. Onafgebroken, zelfs bij nacht en ontij, zal de rollende spoorweg de twee oevers met elkaar verbinden.

Sommigen verwachten dat het vrachtvervoer vanaf de opening van de Chunnel kan verdrievoudigen, samen met een betekenisvolle toename van het intermodaal verkeer en de ferroutage. Daardoor groeit ook het belang van de handelsvertegenwoordiging van de NMBS. Het is veelbetekenend dat het Italiaanse spoorbedrijf FS een nieuw goederenagentschap opende in Londen en dat de firma "Combined Transport Ltd" werd opgericht als deel van de Union Internationale Rail-Route (UIRR). Ook de NMBS wil een eervolle bijdrage leveren en ziet het vervoer van reizigers en goederen met vertrouwen tegemoet. Straks wordt de "Scottish" gedanst op de tonen van de balalaika, en rijmt whisky op vodka.

Belgian National Railways
Premier House
London SW1P 1SB
Tel./Fax: 00 44 71 23 30 360
Telex: 941 3609 PREM G

Dow Chemical Terneuzen

Toekomstgericht denken impliceert een verzoening van economie met ecologie. Bij Dow Chemical in Terneuzen vindt een efficiënt transportprogramma zijn plaats in het vooruitziende plan. Het spoor krijgt een milieustreepje voor.

De expeditie die in juli 1990 de afval opruimde op de flanken van de Mount Everest, kon makkelijker klimmen en dalen dank zij de financiële steun van Dow Chemical. De sponsoring van de milieubewuste bergsporters illustreert de aanpak van de Amerikaanse chemiereus. Op de verkoop heeft dat publicitaire duwtje geen onmiddellijke invloed. Dow moet het immers niet hebben van naambekendheid bij de uiteindelijke consument. Zijn consumptieproducten worden onder andere etiketten op de markt gebracht. Dow geniet vooral faam in de industriële wereld, waar het tal van basis- en tussenproducten levert. Geneesmiddelen, pesticiden en een rits andere consumentenartikelen vertegenwoordigen nog geen vijfde van de handel.

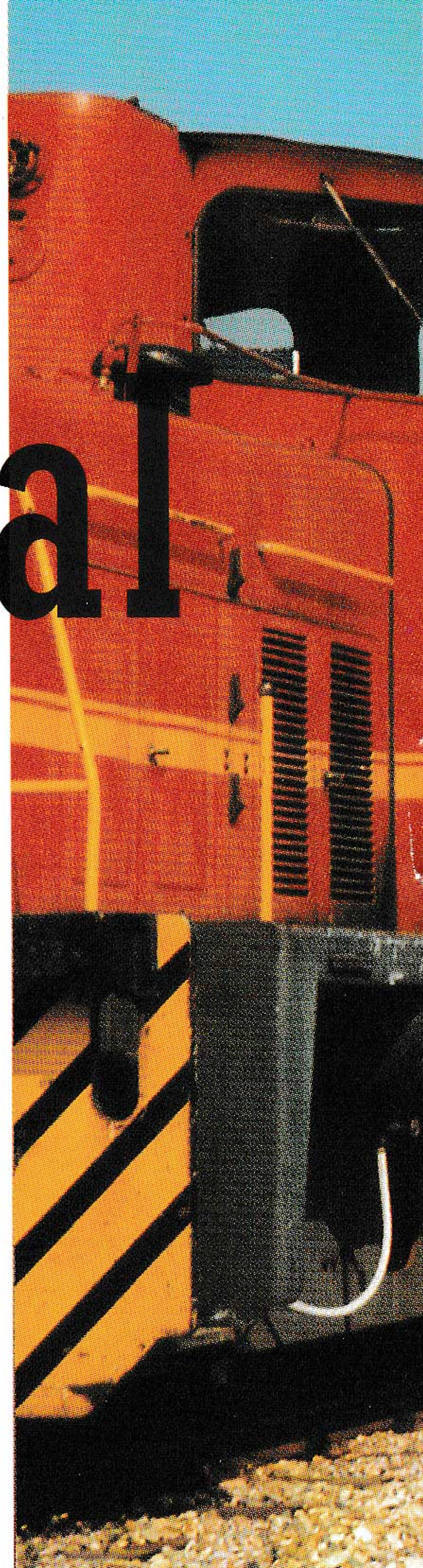
Toch wil Dow het publiek inlichten over de immense milieuinvesteringen. "Een bedrijf dat zich op de toekomst richt, mag die toekomst niet hypothekeren door minder milieuvriendelijke produktieprocessen," vernemen we in Terneuzen. Bij de

mondigheid van het kanaal uit Gent bouwde Dow zijn grootste vestiging in Europa. In de dertig fabrieken op de uitgestrekte terreinen zijn ruim 2800 personeelsleden aan de slag. De milieuzorg levert inmiddels tastbare resultaten op. Op amper twee jaar tijd daalde de afvalwaterlozing met een kwart. De huidige lozing bedraagt nog slechts drie procent van de afvoer in 1971. De jongste zeven jaar werd zowat 400 miljoen frank opgeslorpt door afvalwaterprojecten. Een veelvoud ging naar onderzoek en ontwikkeling van ecologisch verantwoorde procédés.

Overtuigd spoorman

In die permanente milieuzorg past ook de aandacht voor het spoor. Zoals de meeste chemische bedrijven ontvangt en verstuurt Dow de meeste goederen per schip en per pijplijn. In Dow Terneuzen laden dagelijks ook 350 vrachtwagens. Als het plan van rail specialist Jack Luteijn gestalte krijgt, zal in de toekomst een deel van

Efficiënt uitbreiden





de verdere expansie via het spoor vervoerd worden. Vorig jaar al werd zowat 80.000 ton geleverd en 180.000 ton weggevoerd met de trein.

"Ik ben al lang een overtuigde spoorman," glimlacht Luteijn. "Het grootste struikelblok blijft de klant, die lang niet altijd over een spoor aansluiting beschikt. Bovendien heeft niet elke klant meteen 50 ton nodig, de gemiddelde capaciteit van een tankspoorwagen. Transport met halve wagens is uiteraard een prijzige zaak, welk vervoermiddel men ook kiest." "Toekomstgericht denken," zo luidt het devies van Luteijn, die daaraan meteen zijn voorkeur voor het spoor koppelt. Als onderdeel van de strategie om industrie en ecologie te verzoenen, beseft Dow dat die interesse zich ook bedrijfseconomisch vertaalt. Een milieubewust en veilig imago lokt niet alleen meer kopers, maar motiveert ook het personeel. Geïntegreerde ecologische aandacht hoeft beslist niet verlieslatend te zijn. Een recent grootschalig project in Louisiana (V.S.) bewees dat de kosten

voor bijstellingen aan de Dow-fabriek al na tien maanden terugverdiend werden.

Doelmatiger beladingsprogramma

Nu de wereldhandel een lichte recessie doorstaat, ervaren de leveranciers van basischemie de knik meteen in hun geldbeugel. Een groot deel van de scheikundige producten wordt geleverd aan zeer conjunctuurgevoelige sectoren als de bouwnijverheid en de auto-industrie. Ondanks een onvermijdelijk gedaalde bedrijfswinst, mag Dow niet mopperen. De omzet van 1990 werd enkel verbeterd door de recordcijfers uit 1988 en 1989.

Voor het boekjaar 1991 worden gelijkaardige resultaten verwacht. De directie wil de bedrijfswinst doen stijgen via een kostenbesparend programma. Aan de voorgenomen investeringen wordt echter niet geraakt. Doelmatigheid heet het sleutelbegrip. In dat plan past ook het spoorvervoer. Eind vorig jaar werd een

efficiënter beladingsprogramma van de tankwagens ingezet. Door de uitbreiding van de capaciteit van de Styron-fabriek en de bulkperoxyde-opslag, de bouw van de Styreen 4-productie-eenheid en de komst van het Industrial Polyglobals-bedrijf neemt het transport drastisch toe. Inmiddels staan alweer nieuwe uitbreidingen op de agenda.

"Het spoorverkeer nam toe naarmate de productie van gassen aan belang won," aldus Jack Luteijn. "Ze worden vooral naar het Antwerpse havengebied, naar Duitsland en naar Frankrijk gespoord. De vloeistoffen vertrekken naar zowat heel Europa, de oostelijke landen en Scandinavië inbegrepen. Voor het eerst worden ook granulaten zoals polyethyleen vanuit Terneuzen vervoerd over het spoor."

Voor de Belgische spoorwegen wacht niet alleen het vervoer vanuit de productiestigting in Tessenderlo. In Zeeuwsch-Vlaanderen, waar Dow Terneuzen zijn capaciteit alsmaar uitbreidt, werkt B-Cargo zeer intensief samen met de Nederlandse Spoorwegen. ■

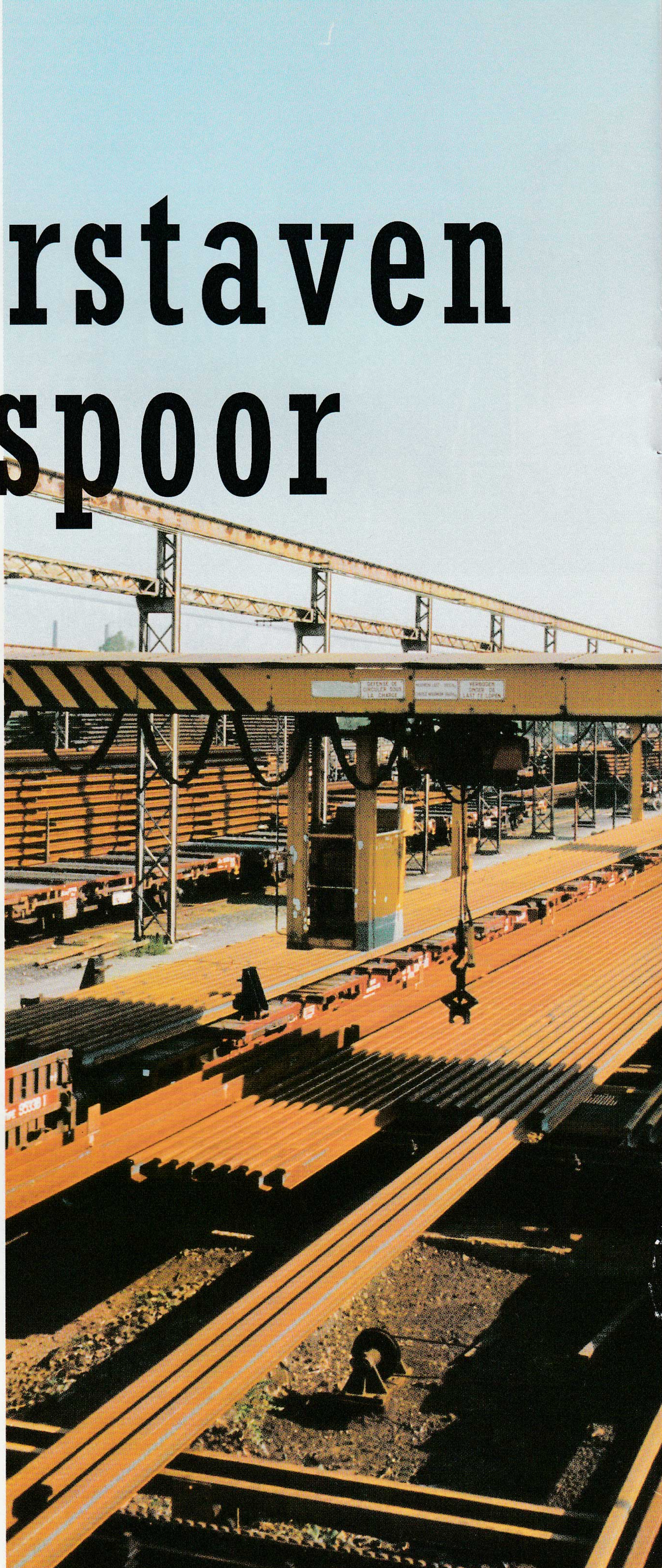
Spoorstaven per spoor

1993 wordt een datum die zoals 1066, 1492 en 1789 in de geschiedenisboeken zal worden opgenomen. Dan wordt de Kanaaltunnel die Groot-Brittannië met het vasteland verbindt in dienst genomen. De ontbrekende schakel is gevonden.

Vreedzame strijd: de eerste ronde

Eind van de jaren tachtig treden verscheidene landen in het strijdperk om uit te maken wie van hen - Groot-Brittannië, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië, Luxemburg of België - de rails voor de eigenlijke Kanaaltunnel zal leveren. Ook de

	Railtype	Ton
LRS	UIC 60 Top Composition	7.890
	UIC 60 Thermal Treated	420
	Totaal	8.310
Franse terminal	UIC 60 Top Composition	3.250
	U 50 900 A	2.200
	UIC 60 Thermal Treated	450
Tunnel (Franse zijde)	UIC Top Composition	4.850
	Totaal	10.750



toegangsterminals op elk van de beide kusten zijn inzet van de slag.

Twee hoofdelementen zijn beslissend voor de keuze van het consortium Trans Manche Link (TML), dat door de private Frans-Britse groep EURO-TUNNEL werd belast met de werken. Enerzijds is er de produktie zelf, anderzijds het vervoer.

De produktie

Aan Britse zijde ligt de keuze van British Steel en British Rail voor de hand. Aan Franse kant sleept de Luxemburgse vennootschap Arbed/MMRA het contract in de wacht voor het walsen van de 10.750 ton spoorstaven, bestemd voor de terminal van Coquelles nabij Calais en voor het "Franse" gedeelte van de tunnel.

De continentale bestelling bestaat deels uit sporen met een lengte van 27 of 36 meter, deels uit lange gelaste rails (longs rails soudés, LRS). Onderstaande tabel biedt een overzicht van de bestelling.

De Luxemburgers verwerven vanaf augustus 1990 weliswaar de bestelling voor de levering van de spoorstaven, maar dan moet nog een partner worden gezocht die in staat is de 8.310 ton rails van 36 meter samen te voegen tot stukken met de respectabele lengte van 180 meter en deze te controleren op hun kwaliteit.

Deze delicate opdracht wordt toevertrouwd aan de Centrale Werkplaats Infrastructuur van de NMBS te Schaarbeek. Zij wordt mede door efficiënte tussenkomst van de samenwerkende vennootschap NMBS-Transurb Consult uitverkoren omwille van haar know-how.

Nadat de vertrouwde tests van de las-kwaliteit met goed gevolg worden afgesloten, kan de produktiefase eindelijk beginnen. De eerste levering vindt plaats vanaf december 1990. Daarna wordt geleverd in golven, naargelang de vooruitgang op de werf, om elke opstopping of hinder te voorkomen. De laatste LRS moeten en zullen volgens een strakke timing aankomen tegen eind 1992.

De NMBS gebruikt in Schaarbeek de overslaglastechniek. De laswerken ter plaatse zijn van het aluminothermische type. In het eerste geval gebeurt de controle van zowel de geothermische als de metallurgische parameters in de werkplaats zelf. Door de betere

omstandigheden is ze ook betrouwbaarder.

Meer comfort, minder kosten

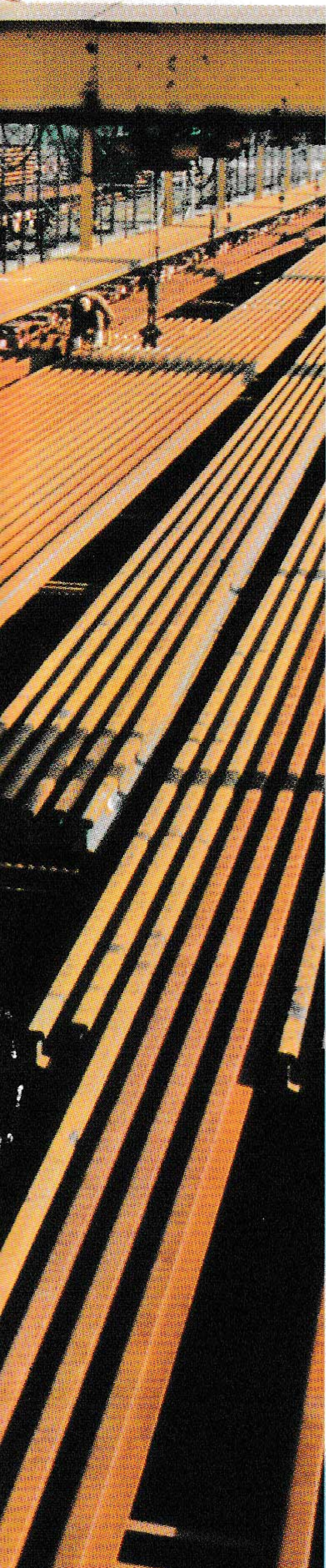
De LRS van 180 meter, die soms ook nog aan elkaar worden gelast, bieden ongetwijfeld een grotere stabiliteit aan de stellen die er over lopen. In spoorwegjargon heet dit de rolkwaliteit van het spoor. Evenmin te verwaarlozen is dat de vervanging van gewone rails door LRS de kost van het onderhoud van de lijn drukt.

Op de goede faam en de vakkennis van de technici van de Belgische spoorwegen zal onder toezicht van Transurb Consult ook beroep worden gedaan voor andere opdrachten, zoals de kwaliteitscontrole van de 10.750 ton staal die in Rodange door Trade

Ellenlange laatste ronde

Twee stellen van 16 Ferry-Boat-spoorwagens, omgebouwd tot aangepaste K-wagens, worden uitsluitend voor dit vervoer gereserveerd. De afdeling Logistiek van het B-Cargo organiseert deze transporten in samenwerking met kantoor voor Uitzonderlijk Vervoer. Elk stel vervoert 24 LRS, 12 linkse en 12 rechtse, op twee hoogten vastgemaakt. De stellen bestaan uit 14 wagens tussen 2 "verlengwagens". Ze kunnen ook aan elkaar worden gekoppeld. Indien alle spoorstaven achter elkaar werden gelegd, vormden ze een reuzeslang van 4.320 meter lang.

Elk konvooi vertrekt op dag A om 14 uur in het Vormingsstation van Schaarbeek. Het bereikt zijn bestem-



Arbed Rails wordt gewalst en de fabricatie en de ontvangst van de uitzettingsapparaten in de Centrale Werkplaats Infrastructuur van Bascoup. De NMBS zorgt tevens voor de kwaliteitscontrole van de spoorapparaten (wissels en andere puntstukken) die door Britten en Fransen worden vervaardigd. Deze controle wordt een eerste keer uitgevoerd in de ateliers tijdens de voormontage en een tweede keer ter plekke na de definitieve montage. De NMBS en Transurb Consult kregen tevens de opdracht om de plaatsing van de LRS en de spoorapparatuur op hun houten (in de terminal) of betonnen dragers (in de tunnel) te verifiëren.

Tenslotte zorgen zij ook voor het vervoer van de LRS van Schaarbeek naar Coquelles.

ming over Moeskroen en Lille om 18 uur, dag B. Eens het stel is aangekomen op de werf wordt het langs beide zijden gelost met behulp van gesynchroniseerde kranen.

Het spoorleggen kan doorgaan. Afspraak met snelheid, veiligheid en stiptheid onder het Kanaal, zoals beloofd in 1993. ■

Spooraan- sluitingen

Minder maar beter leidt uiteindelijk tot meer. Dit raadsel past perfect bij het nieuwe beleid inzake spooransluitingen. Terwijl de onrendabele weggesaneerd worden, neemt de dienstverlening toe. Als straks ook de talloze goederenkoeren vervangen worden door enkele hypermoderne multifunctionele vervoercentra, is de algemene verkeersknoop meteen grotendeels ontward.

• Ooit had elk bedrijf dat zichzelf ook maar een beetje respecteerde een eigen spooransluiting. Bij de vloerhandel in het dorp werden jaarlijks een drietal halfvolle wagens met tegels en nog anderhalve met cement gelost. In de buurgemeente werden om de maand een paar wagens steenkolen gekiept. Het drukke rangeerwerk veroorzaakte oponthoud en tastte de rendabiliteit aan. De spoorwegmaatschappij mocht een ontzagwekkend bedrag voor aanleg- en onderhoudskosten uitgeven, terwijl er relatief weinig inkomsten gepuurd werden. Tot het begin van de jaren

tachtig telde een klant slechts 15.000 tot 50.000 frank als huur en deelname in de onderhoudskosten neer.

In vijfde versnelling

Inmiddels werd het aansluitingenbeleid grondig gewijzigd. Op elke vraag om een spooransluiting, volgt een rendabiliteitsonderzoek. De benadering kadert in de dynamisering van het goederenverkeer. Meer dan ooit rijden de goederendiensten in vijfde versnelling: het vrachtverkeer over het spoor werkt niet alleen veilig, snel, soepel en accuraat, maar ook rendabel.

Verlieslatende aansluitingen worden de jongste jaren systematisch opgebroken, tenzij de klant alle onderhoudskosten wil dragen. De nieuwe oriëntering levert alvast spectaculaire statistieken op. In 1982 telde België nog 890 spooransluitingen. In dat cijfer schuilen ook de "voorbehouden sporen", de spoorgedeelten die niet meer gebruikt worden voor de algemene exploitatie maar op vraag van de klant volledig tot zijn beschik-

king gesteld worden. Begin 1986 waren er al 300 aansluitingen minder, begin 1991 telden we er nog 405. Volgens de jongste prognosen zullen er in 1992 slechts 380 overblijven. Een verdere daling wordt niet verwacht. Nog altijd zullen verlieslatende posten definitief uitgerangereerd worden, maar nieuwe houden de cijferbalans in evenwicht.

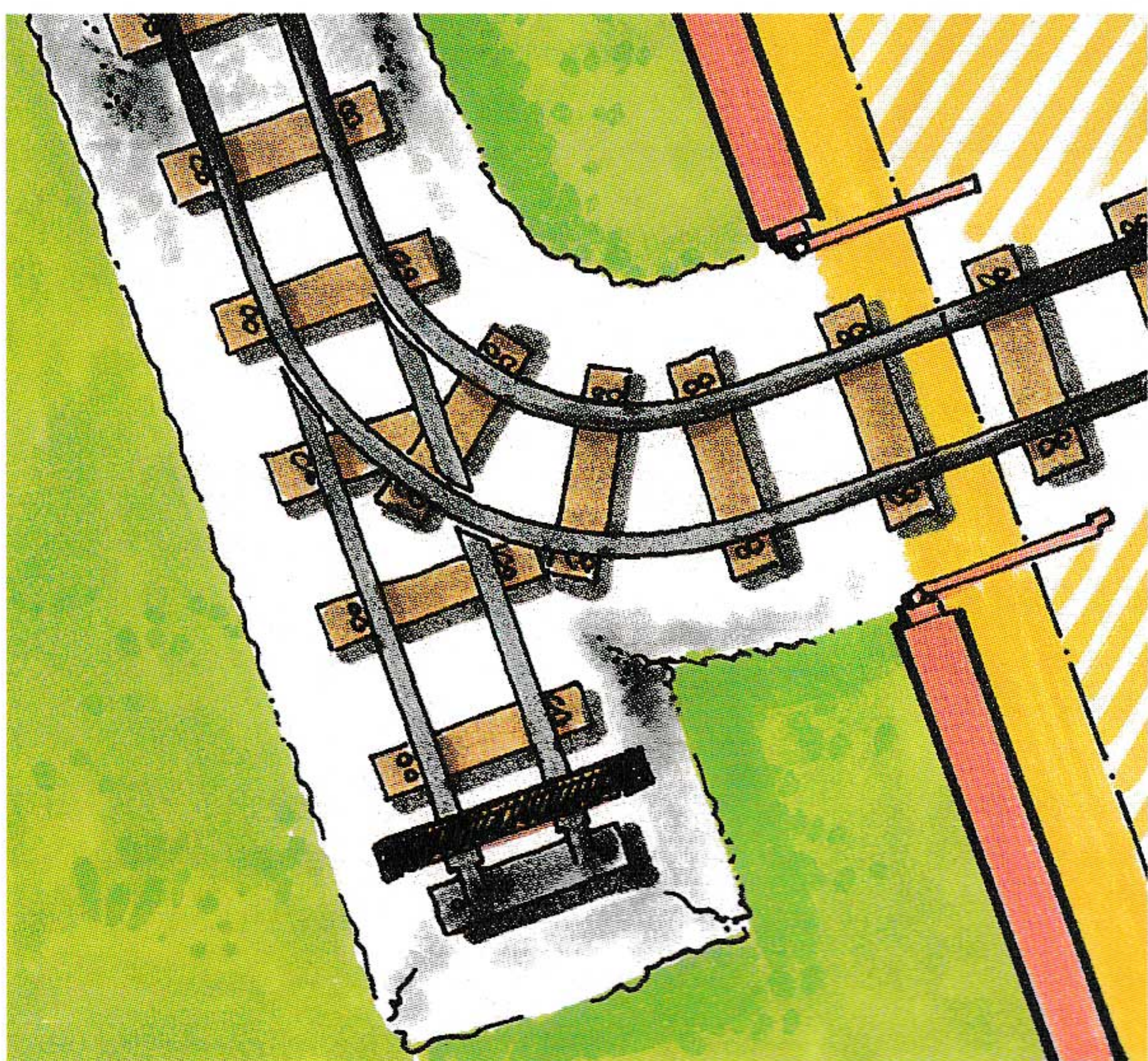
"Deze keer verliep het rendabiliteitsonderzoek bijzonder nauwgezet," weet Etienne Verhoeven (B-Cargo). "We concentreren ons op de winstgevendende aansluitingen. Als we de verliesposten kunnen wegsnoeien, komt kapitaal vrij voor de noodzakelijke en rendabele lijnen. Dat resulteert in een betere dienstverlening en een modernere infrastructuur. We zijn een toekomstgericht bedrijf, dat zich geen kwakkelgangetje kan veroorloven."

Nieuwe normen

Tien jaar geleden lag de norm om een aansluiting te behouden op 0,2 spoorwagens per dag. Ondertussen werd de lat hoger gelegd. Van bestaande aansluitingen wordt verwacht dat ze door één wagen per dag worden gebruikt. Voor nieuwe is de norm twee tot vier. Elk jaar wordt het aantal nauwkeurig onderzocht. De jaarlijkse vergoeding die de klant voor het gebruik betaalt, hangt af van de omvang van het gerealiseerde vervoer op de aansluiting. Als er voldoende wagens af en aan rijden, betaalt hij slechts vijftig procent van

**Minder
plus beter
is meer**

de onderhouds- en afschrijvingskosten. Bij weinig drukte maar goede vooruitzichten betaalt de firma het onderhoud volledig en de afschrijvingen voor de helft. Bij weinig verkeer zonder hoopvolle perspectieven worden alle kosten aangerekend. Dit bedrag ligt in de buurt van 100.000 frank en meer. De minimumvergoeding voor een voldoende druk bezette lijn bedraagt amper 50.000 frank. Niet zelden loopt de privé-investering voor een aansluiting op tot vrij hoge bedragen. Facturen van tientallen miljoenen zijn geen uitzondering. Vaak worden de aansluitingen ingebed in een nieuwe installatie met hypermoderne laad-, los- en behandelingssystemen. Sommige bedrijven



vragen de spoorwegmaatschappij om te participeren. Tenslotte draagt ook de NMBS er de vruchten van. "Elke aanvraag wordt zeer ernstig behandeld," verzekert Etienne Verhoeven. "Bij zeer goede vooruitzichten kunnen we tot vijftig procent participeren. Wij betalen echter niet zomaar een deel van de kosten. Onze deelname wordt in de tijd gespreid via een prijsvermindering per vervoerde ton." Experten gaan ter plaatse na of de investeringen alleen het treinvervoer ten goede komen. Een laadplaats kan ook voor vrachtwagens dienen, een overslaginstallatie kan zowel van trein naar schip als van vrachtwagen naar boot werken. Als alle details in het ontwerpcontract zijn opgenomen, wordt het docu-

ment bezorgd aan de afgevaardigd-bestuurder. Zonder zijn fiat komt er geen participatie.

Op twee paarden wedden

Een nieuwe aansluiting op het hoofdnet komt er pas na een Ministerieel Besluit. Vooraf, na een eerste verkennend gesprek, stappen technici ter plaatse af. Zij gaan na of een aansluiting praktisch uitvoerbaar is. Fungeren niveaoverschillen niet als spelbreker? Kan de ondergrond al die tonnen risicoloos dragen? Brengt een aansluiting op deze plaats de veiligheid van het hoofdnet niet in het gedrang? Waar zullen de locomotieven de wagens af- en aanhaken om ze naar de aansluiting te duwen? "Uiteraard worden ook de aard en de hoeveelheid van de verwachte goederenstroom nagegaan," vult Etienne Verhoeven aan. "Na het technische advies volgt immers de rendabiliteitsstudie."

De NMBS zorgt voor de aansluitwissel en de eerste achttien meter van de aftakking. De aanvragende firma betaalt alle plaatsingskosten. Meestal wordt daarvoor een beroep gedaan op de NMBS. Gebeurt dat niet, dan is nog altijd haar goedkeuring nodig. Het spoorwegbedrijf mag immers geen enkel veiligheidsrisico nemen. Ondernemingen kiezen voor een spooraansluiting omdat ze dat vervoer efficiënt, veilig en zeker vinden. "Zij zijn bereid alle onderhoudskosten en de afschrijvingen te betalen, zelfs al verzenden ze een paar jaar vrijwel niets met het spoor. Hun aansluiting beschouwen ze als een troef voor de toekomst. Misschien geraken de wegen helemaal verzadigd. Misschien mogen hun produkten niet meer over de weg vervoerd worden. Het is altijd beter op twee paarden te wedden. De zekerheid over een alternatief te beschikken, heeft ook een waarde", aldus Etienne Verhoeven. "Ook daarom willen sommige bedrijven voorlopig onrendabele aansluitingen behouden."

De drastische sanering van onrendabele aansluitingen, betekent niet dat er geen nieuwe meer aangelegd worden. Vooral in het Antwerpse havengebied worden heel wat aansluitwissels gestoken. In de statistieken vinden we die activiteiten niet altijd terug omdat het vaak om een uitbrei-

ding van bestaande aansluitingen gaat. Meer dan één firma kan trouwens gebruik maken van eenzelfde aansluiting. Alleen de hoofdaangeslotene legt verantwoording af tegenover de NMBS. Hij stort de vergoedingen. Hoe de bedrijven de betalingen onderling regelen, is geen zaak voor de spoorwegen.

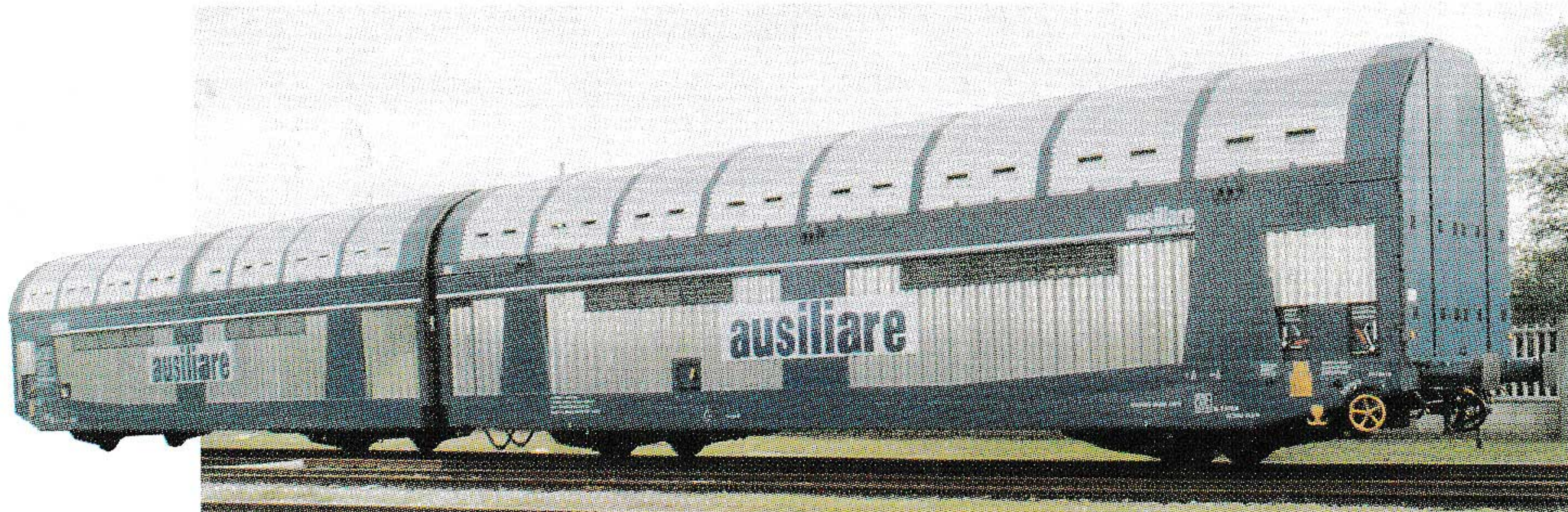
Multifunctionele vervoercentra

Tien jaar geleden bevonden zich nog 404 "koeren" her en der naast de sporen. Begin vorig jaar was dat aantal ingekrompen tot 123. Als de huidige normen streng toegepast worden, blijven er in 1992 minder dan 50 over. Het Star 21-plan heeft nieuwe krijtlijnen getrokken: zowat alle goederenkoeren verdwijnen en ruimen plaats voor fors uitgebouwde multifunctionele vervoercentra.

"Daar zal de nieuwste infrastructuur ingezet worden voor overslag, stockage en behandeling. Daar ligt onze toekomst," vindt Verhoeven. "Buiten die centra zullen enkel nog de zeer rendabele aansluitingen blijven bestaan. Bedrijven die met volledige treinen werken, houden beslist hun aansluiting. Het vervoer met volledige treinen is immers snel en zeer concurrerend."

De oprichting van multifunctionele vervoercentra wordt momenteel druk bestudeerd. Ze moeten gebouwd worden op strategische plaatsen, vlakbij de industrie en bij zowel wegen- als waternet. Vanuit de centra moet de klant ook met de vrachtwagen bereikt kunnen worden. Afhaling en bestelling aan huis wordt dus nog belangrijker. "In zo'n centrum zullen we met de nieuwste middelen werken," verwacht Verhoeven. "Zo kunnen we onze klanten een full service aanbieden. Wat wil hij waar en wanneer? Wij brengen het tot in zijn bedrijf. Als hij geen aansluiting heeft of als die verdween, bevoorraden we hem via de weg." Wat op het eerste gezicht een verlies leek, wordt zo omgebogen tot een voordelige operatie voor beide partners. ■

Ausiliare



Schaarbeek, 7 november, 11 uur. Het regent pijpenstelen. Dicht bij mekaar onder de paraplu's begeven de genodigden zich naar het laadperron van de Begeleide Autotreinen. Twee verschillende wagens wachten er de bezoekers op. De eerste, twee verdiepingen hoog, lijkt op de kleur na op de gewone autostellen. De volgende is echter volledig gesloten. Meteen is het gezelschap bij het onderwerp van de dag beland. Ausiliare bracht de wagen mee uit Italië voor een demonstratie.

Bij de bouw van het prototype liet Ausiliare zich inspireren door de traditionele open wagen. De flanken en verbindingen kregen nu een volledig koetswerk. De wagen werd als het ware helemaal "ingepakt". Het dak gaat op twee verschillende wijzen open.

"Op de automobiemarkt wordt meer en meer gesproken over integrale kwaliteitszorg. De constructeurs verplichten ons tot een alsmaar betere dienstverlening. Daarom dachten wij aan een volledig gesloten wagen,"

legt Luciano Rampinelli uit. De directeur-generaal van Ausiliare kent de markt door en door. Al dertig jaar volgt hij de wereld van het autotransport per spoor, voldoende lang om uit te groeien tot de specialist bij uitstek. Ook de toekomst ontgaat hem niet: "Wij hielden eveneens rekening met de doorrit van de Kanaaltunnel. In de huidige fase van de onderhandelingen ziet het er naar uit dat men om veiligheidsredenen kiest voor volledig gesloten wagens." Een luchtstroom van 110 tot 120 kilometer per uur rechtvaardigt zo'n voorzorgsmaatregel zeker en vast.

Nieuwe auto's veilig verpakt

Het bewegende dak

Met zijn prototype reist Ausiliare momenteel door gans Europa. De klanten kunnen proefritten maken. "Zo zullen we vlug merken of er wer-

kelijk interesse bestaat voor dit soort materieel. Na evaluatie moeten we tevens een keuze maken voor één van de twee systemen om het dak te openen," commentarieert Rampinelli.

Het prototype is een gelede wagen. Beide helften kregen een ander dakstelsel. Aan de ene kant wordt het dak in zijn geheel opgetild. Het draait op de top van één van de flanken. De andere zijde heeft een spil in het midden. De twee dakhelften worden omhoog geheven en vormen halweg een hoek.

"Het spoorweggabariet maakt laden en lossen op de bovenste vloer onmogelijk zonder de bovenste laadvloer te verlagen of het dak te verhogen," licht Rampinelli nog toe. "De lader zou anders onvoldoende bewegingsruimte hebben. De vloer neerlaten en na het laden weer optrekken, zou te veel tijd in beslag nemen. Dat systeem kunnen we dus niet introduceren op de markt. Daarom kozen we een bewegend dak."

Evaluatie op het einde van de reis

In antwoord op de vraag van een genodigde, preciseert Rampinelli dat de huurprijs van de nieuwe wagens 40% hoger zal zijn. Zelfs als het vervoer zelf niet duurder wordt, stijgt de totale kostprijs van het transport. Dat is de prijs voor een veel betere bescherming van de nieuwe auto's. Die informatie laat niemand onberoerd. "Tijdens een discussie wordt altijd eerst naar de prijs gevraagd," zegt R. Van den Broeck, Vehicle Handling and Distribution Manager van General Motors Continental. "Deze prijs lijkt me enkel te verantwoorden voor speciale zendingen, bij voorbeeld voor showauto's of nieuwe

Electrificatie van

Lijn 27c

modellen." T. Ledez, Vehicle Shipping Unit Supervisor bij Ford Genk, redeneert op dezelfde wijze: "Voor zeer dure auto's is zo'n spoorwagen best interessant. Maar voor goedkopere types ligt de prijs te hoog. Het laden zal ons immers even goed meer kosten."

Toch wijst iedere aanwezige kenner ook op de positieve punten. Zegt Van den Broeck: "Het laadsysteem is werkelijk bijzonder goed." Voegt Ledez eraan toe: "Tegen vandalisme is het een voortreffelijke wagen."

De demonstratieronde stopt niet na het bezoek aan Schaarbeek. Ausiliare zet zijn Europese rondrit en de testen voor zijn klanten verder. Pas op het einde van het de reis moet de evaluatie uitkomst bieden over de toekomst van het nieuwe type. B-Cargo News houdt u op de hoogte. ■

AUSILIARE

Ausiliare is een Italiaanse maatschappij, opgericht in Milaan en lid van de Brambles Groep. Al sinds 1962 is ze actief op de automobiemarkt. Verder is ze aanwezig in tal van andere sectoren: pillen en poeders, granen, chemische producten en mineralen, vloeistoffen en gassen. De jongste jaren is Ausiliare tevens een partner in het intermodaal vervoer.

Ausiliare beschikt over een eigen wagenpark van ongeveer 2500 stuks. Ze zorgt tevens voor de uitbating van een duizendtal wagens in eigendom van haar klanten. De diensten zijn zeer verscheiden: van een eenvoudige verhuring tot een totaalservice van deur tot deur. Alle vertrekken samen vormt Ausiliare elke dag een geladen treinstel van ongeveer zes kilometer lang.

Antwerpen-Centraal, 3 juni 1991.

"De NMBS heeft het genoeg u te ontvangen aan boord van deze speciale trein ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn 27c. De reis voert naar Zandvliet in het noordelijke gedeelte van de Antwerpse haven." Aan boord van de inhuldigingstrein bevonden zich verantwoordelijken van de NMBS, de stad Antwerpen en de maatschappij ABT-STOCATRA. Het gebeuren kon niet onopgemerkt voorbijgaan, zelfs niet onder een halve zondvloed. Lijn 27c werd voortaan toegankelijk voor elektrische tractie, met alle voordelen vandien.

Onder stroom

Het is niet direct nodig het belang te beklemtonen van de spoorweg in elke havenactiviteit. Dit geldt zeker voor de Antwerpse haven, waar bijna 1000 kilometer spoor talloze uitwisselingen van goederen mogelijk maakt, zowel bij aankomst als bij vertrek.

Door de elektrificatie van de uitsluitend voor goederenvervoer bestemde lijn 27c, boekt de NMBS een gevoelige tijds winst in de orde van 20 minuten, over een traject van nauwelijks 10 kilometer. De treinen kunnen nu 90 km/u halen, tegen de 40 km/u van voor de elektrificatie. Ook het materieel roteert sneller.

In het geheel van het Antwerpse spoorwegcomplex bedient de lijn 27c het uitgestrekte gebied van het Delwaidedok. Reeds voor de modernisering werd ze zeer druk en in toenemende mate gebruikt. Alleen dit al rechtvaardigde volkomen de investering van 330 miljoen frank voor de elektrificatie. Dit bedrag kwam bovenop een gelijkaardige som voor ophogingen, de aanleg van sporen en de ruwbouw van een tractie-onderstation. Bovendien verlost de lijn het soms op de rand van verzadiging hellende vormingsstation Antwerpen

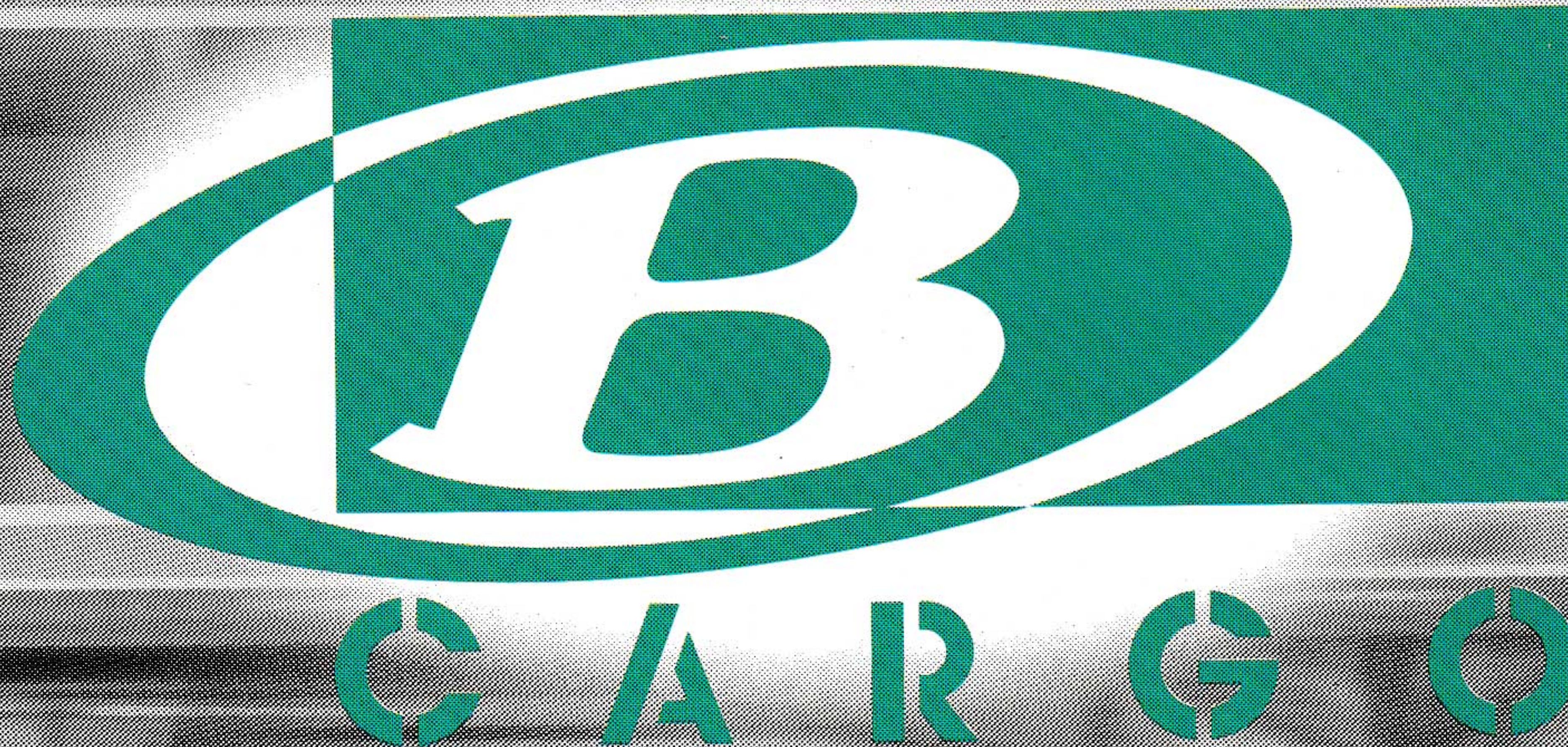
van een aanzienlijk gedeelte van het verkeer.

Inspelen op de vraag

De firma ABT-STOCATRA, een afdeling van de NV Hessenatie, is een belangrijke scheepsverlader die instaat voor het laden en lossen van steeds grotere bulkschepen.

Geconfronteerd met vervoer in volle uitbreiding, investeerde ABT-STOCATRA in steeds betere uitrusting. Het bedrijf biedt tevens een pak diensten aan. Het is gevestigd op twee "strategische" plaatsen in de haven (het Delwaidedok en de Canal Dock Terminal), dichtbij het wegen- en spoorwegnet. Aldus vormt de onderneming een waar bruggehoofd voor de belangrijkste industriële centra van West-Europa.

Op haar eentje levert zij nagenoeg 13,4 miljoen ton goederen (voornamelijk kolen en ijzererts) per trein. Dat stemt overeen met 45 % van het vervoer per spoor dat in Antwerpen ontstaat. Het is dus niet moeilijk de grote voldoening van ABT-STOCATRA over het initiatief van de NMBS te begrijpen. Het is trouwens vanop een terminal van de firma dat de eerste elektrische trein op lijn 27c vertrok. Zeer betekenisvol. ■



HET TRANSPORT SNELT EEN NIEUWE TOEKOMST TEGEMOET.

In het Europese goederentransport werpt B-Cargo zich op als een partner van formaat. Een partner die voor elke vracht de optimale oplossing biedt. Maatwerk dat perfect is afgestemd op de noden van de klant.

Dank zij een uitgebreid productengamma staat B-Cargo altijd borg voor een efficiënte aanpak. Waarbij betrouwbaarheid en flexibiliteit,

snelheid en service de grote sleutelwoorden vormen. Met B-Cargo richt de jarenlange ervaring van de Belgische Spoorwegen zich resoluut op de toekomst.

Wenst u te vernemen hoe B-Cargo het moderne transport aanpakt? Contacteer dan een van onze commercieel afgevaardigden:

B-Cargo Hoofdzetel: 1000 Brussel - Tel.: 02/525.46.02

B-Cargo in uw regio: 1000 Brussel - Tel.: 02/219.00.40 • 2018 Antwerpen - Tel.: 03/233.02.68 • 3500 Hasselt - Tel.: 011/22.32.65 • 4000 Luik - Tel.: 041/23.17.13 - 23.63.13 • 5000 Namen - Tel.: 081/25.23.63 • 6000 Charleroi - Tel.: 071/60.23.87 • 6700 Aarlen - Tel.: 063/22.41.15 • 7000 Bergen - Tel.: 065/32.23.65 • 8000 Brugge - Tel.: 050/38.81.64 • 8500 Kortrijk - Tel.: 056/22.00.49 • 9000 Gent - Tel.: 091/22.71.00 - 41.23.60



DE NIEUWE IMPULS IN EUROPEES TRANSPORT.