

| |
|---------------------|
| BELGIË |
| P.P./P.B. |
| BRUXELLES X BRUSSEL |
| 10/594 |

DRY PORT MUIZEN





INHOUD

B-Cargo News is het contactblad van de NMBS voor haar goederenklanten.

Veerantwoordelijke uitgever:

Willy Van Gestel
Frankrijkstraat 85 -
1070 Brussel

Foto's: NMBS

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten

1000 BRUSSEL
Ravensteinstraat 60 bus 29
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In uw streek

1000 BRUSSEL
Kantersteen 4
Tel. 02/525 26 24
Fax 02/525 46 35

2000 BERCHEM
Wapenstilstandlaan 47
Tel. 03/272 07 22
Fax 03/236 93 31

4000 LIEGE
87 boulevard de la Sauvenière
Tel. 041/23 63 13
Fax 041/21 26 44
Telex 42 655

6000 CHARLEROI
1 quai de la Gare du Sud
Tel. 071/60 23 60 - 60 23 87
Fax 071/60 23 92

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

9000 GENT
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 09/241 23 61
Fax 09/241 23 67

In het buitenland

BASEL - Tel. 41 61/27 27 285
PARIS - Tel. 33 1/42 09 13 13
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61

DOSSIER DRY PORT MUIZEN

DRY PORT MUIZEN

- 3** Een nieuw spoorwegknooppunt tussen Noord en Zuid, Oost en West.

ODE AAN DE SAMENWERKING

- 4** Complementariteit belangrijker dan concurrentie.

GESPECIALISEERDE FILIALEN

- 5** Een Europese benadering van het vervoer.

CRUCIALE NIEUWE WERKMIDDELEN

- 6** Kwaliteit essentieel voor de toekomst van het spoor.

DRAAISCHIJF DUISBURG

- 7** Antenne naar het oosten.

ENGELAND NU OOK MET DROGE VOETEN

- 8** Ons antwoord op de opportuniteiten van de Kanaaltunnel.

EEN TICKET VOOR DE KANAALTUNNEL

- 9** Ook intermodaal door de tunnel.

MAROKKO BINNEN TREINBEREIK

- 10** Europa nog dichterbij Maghreb-landen.

UITGEKIENDE LIGGING, OPTIMALE INFRASTRUCTUUR

- 11** Dry port doorgelicht.

EURAILCARGO

BELALPIA EN BELVETIC

- 12** Twee nieuwe Eurailcargo's vervolledigen het aanbod.

BANANENEXPRESS EN SCALDO

- 16** Belalpia als versterking.

NU OOK NAAR DE VOGEZEN ?

- 17** Een nieuwe markt opent zich voor het spoor.

NORLINK EN BLOKTREINEN

- 18** Just-in-time om te beantwoorden aan noden van de klant.

MELKKONVOOIEN NAAR ITALIE

- 20** Melk en spoor: dezelfde bestemming.

NIEUWE BANANENWAGEN

- 22** De nieuwe koelwagen is er. Hij is groter, soepeler, beter geïsoleerd.

Dry Port Muizen

Dry Port Muizen is het fonkelnieuwe, performante en ideale knooppunt voor intermodaal transport van west naar oost (de as Duisburg-Mechelen-Londen via de Kanaaltunnel), van noord naar zuid (de as Benelux-Spanje-Marokko) en in eigen land (de "hub" of "naaf" Muizen met "spaken" die lopen naar de terminals van Antwerpen, Athus, Bressoux en Zeebrugge).



Op 31 mei 1994 werd de eerste trein uit Dry Port Muizen bij Mechelen afgevlagd door Antoine Martens (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS) in het gezelschap van (onder meer) de Vlaamse minister-president Luc Van den Brande, Etienne Schouppe (gedelegeerd bestuurder NMBS) en Marc Dubois (directeur-generaal Ferry-Boats).

Op de eerste plaats werd Dry Port Muizen gecreëerd als de Belgische poort voor intermodaal transport door de Kanaaltunnel. De pas opgerichte NV Unilog (een telg uit de kroostrijke familie van NMBS en British Rail) staat in voor de commercialisering van deze dagelijkse shuttle-treinen tussen

Muizen en Willesden bij Londen. Er is tevens een rechtstreekse aansluiting naar Trafford Park in Manchester enerzijds en Duisburg in het hart van het Ruhr-gebied anderzijds.

Er worden zowel containers, tankcontainers als wissellaadbakken (swap bodies of caisses mobiles) meegevoerd.

Mechelen en Londen liggen nog nauwelijks acht uur van mekaar verwijderd. Naar Manchester duurt de tocht twaalf uur. Tussen Mechelen en Duisburg rijdt de trein ruim zeven uur.

De "inland terminal" (ook "droge terminal" genoemd omdat hij niet in een haven ligt) van Muizen zal tevens een centrale rol spelen in het intermodale vervoer tussen de Benelux, Spanje en Marokko. Ook dit traject kan verlengd worden met aansluitingen naar Duisburg. Er komen regelmatige verbindingen met het Noordspaanse Irun en het Zuidspaanse Cadiz. De transittijd naar de Andalusische havenstad blijft beperkt tot 48 uur. Vanuit de haven van Cadiz ligt een snelle maritieme verbinding met het Noordmarokkaanse Tanger. Vanuit Tanger kunnen de belangrijkste Marokkaanse centra bediend worden. In een later stadium staat een uitbreiding naar andere Maghreb-landen op het programma. De nieuwe intermodale verbinding tussen Europa en de Maghreb-landen wordt uitgbaat door de Marokkaans-Belgische vennootschap Carré onder het label TEFEM ("Train Express Fret Europe-Maghreb").

Dry Port Muizen vormt eveneens het knooppunt voor het binnenlands intermodaal vervoer van B-Cargo. Er zijn vlotte verbindingen met de terminals van Antwerpen, Athus, Bressoux en Zeebrugge.

| | Dag | Uur | Dag | Uur |
|------------|-----|-------|-----|-------|
| Duisburg | A | 13.31 | B | 13.07 |
| Mechelen | A | 20.59 | B | 6.00 |
| Londen | B | 5.11 | A | 19.57 |
| Manchester | B | 10.43 | A | 13.10 |

Complementair in plaats van concurrentieel

De Vlaamse minister-president Luc Van den Brande woonde de plechtige afvlagging van de eerste trein uit Dry Port Muizen bij. Zijn belangstelling voor de impact van de nieuwe terminal verduidelijkte hij in een opmerkelijke toespraak.



Vlaams minister-president Luc Van den Brande: "Waar vroeger alle aandacht ging naar de onderlinge concurrentie, wordt nu meer en meer aandacht gevestigd op de complementariteit van de verschillende transportwijzen."

Begin mei 1835 reed de eerste trein op het Europese continent tussen Brussel en Mechelen. Eind mei 1994 vertrok de eerste goederentrein die gebruik zal maken van de Kanaaltunnel, uit de droge terminal van Muizen bij Mechelen. De Vlaamse minister-president Luc Van den Brande beklemtoonde niet alleen die historische link. Volgens hem bezit de nieuwe containerterminal, die zich uitstrekt in de lange schaduw van de Sint-Romboutstoren, een drievoudige symbolische betekenis.

Primo: op lokaal vlak ziet de minister-president van de Vlaamse regering een heropleving van de traditioneel sterk uitgebouwde spoorgebonden activiteiten in de manebussersstad. Ooit waren de Centrale Werkplaatsen van de NMBS de grootste werkgever in de streek. Mettertijd deemsterden de spoorwegterreinen wat weg naar de regionale sociaal-economische achtergrond. Daaraan wordt

nu niet alleen een krachtig halt toegeroepen, er wordt ook een heuse ommekeer ingeluid.

Secundo: in een groter geheel symboliseert Dry Port Muizen de groeiende belangstelling voor de specifieke troeven van het spoorwegverkeer. Na een periode waarin het wegtransport graag zwaaide met zijn verregaande flexibiliteit, wijzen steeds meer indicatoren op het toenemende belang van het spoorvervoer. Het gaat niet alleen om externe druk zoals het dichtslibben van de weg, de vrijwaring van het milieu en de veiligheid tijdens het vervoer. Ook "spooreigen" troeven zoals de soepele laad- en lostijden en een optimale service spelen een hoofdrol.

Tertio: de voorbije tijd rijpte het inzicht dat de verschillende transportwijzen niet los van elkaar beschouwd mogen worden. Zei minister-president Van den Brande: "Waar vroeger alle aandacht ging naar de onderlinge concurrentie, wordt nu meer en meer aandacht gevestigd op hun complementariteit bij het beantwoorden van de steeds groeiende mobiliteitsbehoeften." In dat kader moeten we dan ook zijn enthousiasme voor het intermodale concept beschouwen. Verduidelijkte hij: "Containerterminals als deze moeten de overslag van korte-afstandsverkeer over de weg naar lange-afstandsverkeer over het spoor vergemakkelijken."

In zijn besluit koppelde de minister-president zijn felicitaties voor de verwezenlijking van Dry Port Muizen aan een oproep voor een energieke, klantgerichte en dynamische inzet: "Voor de NMBS en de gespecialiseerde transportondernemingen is het een uitdaging om de aarzelende en voorzichtige bedrijfsverantwoordelijken over de meet te krijgen."

Gespecialiseerde filialen steeds belangrijker

Etienne Schoupe, gedelegeerd bestuurder NMBS, schetste bij de afvlagging van de eerste trein in Dry Port Muizen het algemene kader waarin deze nieuwe spoortelg zich beweegt.



Etienne Schoupe: "We stemmen het aanbod af om de meest kieskeurige klanten te kunnen bevredigen."

Etienne Schoupe noemde vijf markeringspunten die het transport in het algemeen en het spoorverkeer in het bijzonder vandaag beïnvloeden. Ten eerste: de zogeheten Europese binnenmarkt is een feit. De economische ruimte werd opengegooid. Maar ook over die grenzen heen globaliseert de economie zienderogen.

Ten tweede: na de val van de Berlijnse Muur en de implosie van de Sovjetunie en zijn satellietstaten, werden tal van economische lijnen verplaatst. In sommige sectoren nam de concurrentie scherpe kanten aan.

Ten derde: het spoorvervoer is onderhevig aan een reorganisatie. De spoorwegen staan aan het einde van een 160 jaar lange geschiedenis: de banden met de traditionele aandeelhouder (de overheid) worden herbekeken.

Ten vierde: de Kanaaltunnel is open. Groot-Brittannië is niet langer een eiland.

Ten vijfde: in België maakten we de verzelfstandiging van de NMBS mee. De NMBS is nu een autonoom overheidsbedrijf. Het beheerscontract zet de taken en de tussenkost van de overheid uiteen. Daarnaast moet de onderneming haar eigen boontjes doppen. Dit alles kadert op zijn beurt in de

Europese directieven voor de transportwereld en de vrije concurrentie.

Concludeerde Schoupe: "In die algemene context opereren wij vandaag. Dat impliceert dat onze bedrijfscultuur aangepast wordt aan de nieuwe structuur van de onderneming en de noden van de snel evoluerende markt. De onmiddellijke consequentie daarvan is dat de plaats van de gespecialiseerde filialen beklemtoond moet worden. Dat merken we nu duidelijk met onder meer Ferry-Boats en Unilog. Daaruit valt af te leiden dat we resoluut opteren voor een Europese benadering van het vervoer. Bovendien stemmen we het aanbod af om de meest kieskeurige klanten te kunnen bevredigen."

Cruciale nieuwe werkmiddelen

Louis Devillers, bestuurder-directeur B-Cargo, ziet de realisatie van de Kanaaltunnel en van Dry Port Muizen als forse nieuwe stappen in de trend naar hoogwaardig maatgeknipt transport.



Louis Devillers (bestuurder-directeur B-Cargo): "Sommige klanten prefereren een Rolls Royce en andere een twee pk'tje. Het is onze taak en onze troef dat we aan beide wensen kunnen beantwoorden."

"De eerste letter van het woord toekomst is de K van kwaliteit. De verwezenlijking van de Kanaaltunnel moet je in dat kader bekijken. Zo'n ingenieus bouwwerk creëert mogelijkheden. Het is nu aan de transporteurs om op een creatieve manier ervan gebruik te maken."

In de stem van Louis Devillers klinkt enthousiasme. Hij is er rotsvast van overtuigd dat de Kanaaltunnel een joker aanreikt

voor het goederenvervoer over het spoor. Nochtans verschenen aanvankelijk berichten die allesbehalve mooie consequenties voorspiegelden voor de Belgische spoorwegen. De Kanaaltunnel zou immers niet alleen ro-ro-transport wegtrekken uit de Zeebrugse haven. België zou zelfs als transitland uit de boot vallen, nu de treinen via Frankrijk naar het zuiden en het zuidoosten kunnen. Repliceert Devillers: "Aan de geografie kan je niets veranderen. Dat vaste gegeven mag echter geen reden zijn om de armen te laten hangen. Samen met onze dochtermaatschappijen hebben we ons over de kansen en de nadelen gebogen. Het resultaat van die studies is nu al in een operationele entiteit gegoten: Dry Port Muizen. We kwamen immers tot de conclusie dat we de Kanaaltunnel moesten overlaten aan specialisten. Dat leidde naar de oprichting van Unilog." Die nieuwe maatschappij besloot op zijn beurt dat een hechte samenwerking met het Duitse hinterland cruciaal was. Legt Devillers uit: "Zo kwam de vaste antenne naar de hub van Duisburg tot stand. Het gevolg? We trekken nu niet enkel transport naar Duitsland aan, maar we kunnen ook vracht aantrekken uit oostelijker regio's en uit Scandinavië. Vroeger gingen die vrachten automatisch het schip op. Nu kunnen ze vlot ingescha-

keld worden in het spoornet en via het draaischijf-systeem snel naar de Kanaaltunnel geloodst worden. Ik durf dan ook gerust samenvatten dat Dry Port Muizen en de Kanaaltunnel een belangrijke meerwaarde creëren voor het spoortransport in het algemeen."

De bestuurder-directeur van B-Cargo schetst meteen ook de mogelijkheden van Dry Port Muizen als poort naar Zuid-Frankrijk, Spanje, Portugal en de Maghreb-landen. Hij keert terug op zijn uitgangspunt: "Dit alles moet uiteraard met een gegarandeerd kwaliteitslabel gebeuren. Daarom streven we de EurailCargo-waarborgen na op deze nieuwe trajecten."

"We zullen daarbij marktconform opereren, ook op prijsgebied," stipt Devillers nog aan. Dat betekent evenwel niet dat de spoormaatschappijen de markt verramsjen en braderen. "Winst en rentabiliteit blijven ons eerste doel," bevestigt hij. "Je koopt overigens geen Rolls Royce voor de prijs van een twee pk'tje. Op termijn zal de kwaliteit het sowieso halen. Het probleem is enkel dat het wegvervoer momenteel niet de infrastructuurkosten moet dragen zoals de spoorwegoperators. Bovendien is vervoer in het algemeen veel te goedkoop. Vanzelfsprekend blijven we erop aandringen dat er een eerlijk evenwicht tot stand gebracht wordt. Dat is een beleidskwestie. Dat betekent echter niet dat we enkel klagen en bij de pakken blijven zitten. Integendeel, je werkt met de gegevens die er zijn. Binnen die feitelijke bakens komt het erop aan om marktconform te opereren. Belangrijk is te weten wat de klant wil. Maatwerk blijkt noodzakelijk. We weten dat sommige klanten een Rolls Royce prefereren en andere een twee pk'tje. Het is onze taak en onze troef dat we aan beide wensen kunnen beantwoorden. Wie een confectiepakje wil, zullen wij onze uitgebreide collectie tonen en laten kiezen. Wie een maatpak aangemeten wil krijgen, zullen wij eveneens ten dienste zijn, met onze gespecialiseerde vaklieden. Uiteraard zal je bij de kleermaker wat meer betalen dan bij de grootgrutter. Maar het zal wel een competitieve prijs zijn. En een meer dan competitieve service."

Antenne naar het oosten

Op het oostpunt van de as Duisburg-Muizen-Londen ligt één van de grootste en modernste goederenterminals van Europa. Aan de monding van de Ruhr in de Rijn wachten enorme troeven.

De terminal in Duisburg is opgenomen in het omvangrijke net van de Duitse spoorwegmaatschappij. Als één van de hoofddraaischijven is hij rechtstreeks aangesloten op de trajecten van en naar Antwerpen, Zeebrugge en Rotterdam. Vrijwel tegelijkertijd met de Kanaalshuttle via Muizen werd er overigens een spoorpendel naar Rotterdam afgevlagd.

"Dry Port Muizen biedt ook voor Duisburg mooie troeven," vult Jos Van den Wyngaert aan, een Belg in het bestuur van Transfracht in Frankfurt am Main (een dochter van de Duitse spoorwegmaatschappij). Van den Wyngaert is er directeur van Transfracht Combi Maritime (TCM Europa) met hoofdzetel in Frankfurt am Main. "In Muizen kan nu alle trafiek van en naar zowel Antwerpen, Zeebrugge als Groot-Brittannië gebundeld wor-

den. Voeg daar nog de shuttle naar Marokko aan toe en je ziet een enorme waaier van bundelingseffecten openbloeien. Zulke bundelingen geven de mogelijkheid tot het aanleggen van pendeltreinen van punt tot punt. Precies zo'n verkeer is cruciaal voor de toekomst en de slagkracht van het goedertransport over het spoor. Daarvoor kan je immers een competitieve totaalprijs en snelle, gegarandeerde leveringstijden voorleggen. Ideaal is een shuttle-concept met een vast wagenpark tussen vaste punten."

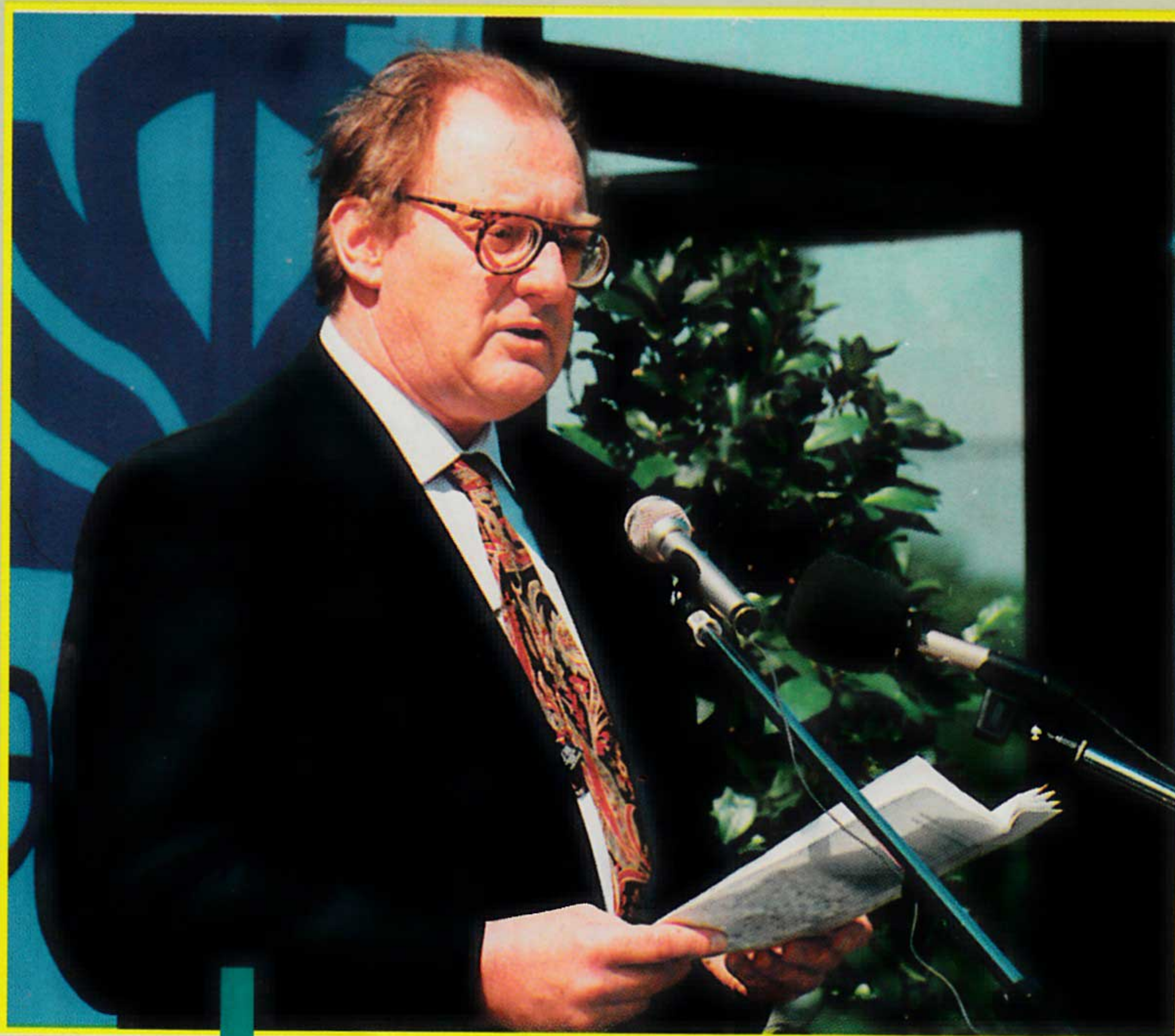
"Het concept lokt iedereen uit de eigen tuin," zo stipt Van den Wyngaert nog aan. "Vroeger beredderde ieder zijn eigen groenten. Nu zoeken we samenwerking, zowel over de grenzen heen als tussen de verschillende transportwijzen. De klantgerichtheid eist dat trouwens. Je moet bijvoorbeeld rekening houden met de aankomsttijden van de schepen. Je moet op elk gebied marktconform opereren. Waar de goederenstromen liggen, dààr moet je je op een pragmatische manier inschakelen."

Duisburg vormt een transportknooppunt en telt zusters in vitale handels- en industrieregio's als München, Frankfurt en Berlijn. De antenne reikt echter nog veel verder oostwaarts. In Moskou bezit Transfracht een eigen kantoor. Dat vormt een uitstekende antenne voor de Oosteuropese landen en de GOS-staten. "In samenwerking met Unilog geeft dat de mogelijkheid tot totaaleffecten," beklemtoont Van den Wyngaert. "Denk maar aan een pendel tussen Moskou en Manchester met Duisburg en Muizen als centrale draaischijven." Hij wijst erop dat er momenteel ook gesprekken lopen om een vaste trafiek op te zetten naar twee terminals in Oostenrijk. Draaischijven bieden een gelegenheid om nieuwe trafieken op stapel te zetten. "Neem nu een pendel Antwerpen-Nürnberg als voorbeeld," verduidelijkt Van den Wyngaert. "Tot er voldoende volume is om zo'n shuttle rendabel te laten rijden, kan je werken via een draaischijf als Duisburg. Eenmaal voldoende vracht, kan je een rechtstreekse lijn inleggen, eventueel direct vanop de kaai." Kortom, het concept creëert zelf trafieken.



Nu ook met droge voeten

Dry Port Muizen mag beschouwd worden als het geesteskind van Ferry-Boats. Voor de container-stevedoring-maatschappij met "natte" basis in de haven van Zeebrugge, betekent de nieuwe telg een "droge" diversificatie. Vat directeur-generaal Marc Dubois samen: "Unilog is ons antwoord op de opportuniteiten die de Kanaaltunnel schept. Muizen vormt tevens een uitstekende uitvalsbasis voor de trafiek naar Spanje en Marokko."



Marc Dubois (Ferry-Boats): "Unilog is ons krachtige antwoord op de opportuniteiten die geschapen worden door de Kanaaltunnel."

Al van bij zijn prille begin, inmiddels bijna 70 jaar geleden, bouwde Ferry-Boats een stevige reputatie op. De bakermat ligt bij de behandeling van de treinen op de ferryschepen tussen de Belgische en de Britse kust. Toen de "echte" ferry's verdwenen, had de onderneming haar nieuwe roeping al lang gevonden als moderne container-stevedoring-maatschappij.

Vanuit zijn basisactiviteit als maritieme stouwer werden een waaier aan aanverwante diensten op

het getouw gezet. Die bijkomende service wordt meestal uitgevoerd door één van de filialen of geassocieerde bedrijven. Zelf is de privé-onderneming NV Ferry-Boats een telg van de NMBS (die momenteel bijna 76 % van het kapitaal aanhoudt), CMB (13,44 %) en British Rail (5,32 %). Diverse aandeelhouders zorgen voor de overige 6 %.

"Voor een maritieme stouwer bekleedt Unilog een nieuwe functie," poneert Marc Dubois, directeur-generaal van Ferry-Boats en voorzitter van kersverse spruit Unilog. "Tot op heden bogen wij ons vooral over onze core-business als correspondent container-stouwerij. Daarnaast werkten we intensief met zusterfirma's zoals Interferry in Antwerpen, Renory Bressoux in Luik en Athus in het zuiden van Luxemburg. Vanuit die terminals worden onze trafieken verdeeld. Muizen zien we als een belangrijk deel van onze terminal in Zeebrugge, geïntegreerd in ons totaalpakket van diensten. Maar Muizen staat uiteraard ook op zich met zijn functie voor intermodaal continentaal vervoer en overslag spoor-weg, spoor-spoor en mogelijk ook weg-weg."

Dubois glundert bij de vooruitzichten. De marktstudie leverde een voorspoedige prognose op.

"Ook voor het Duitse spoorverkeer van en naar de Kanaaltunnel nemen we de centrale plaats in. De Belgische spoorwegen zullen de wagens zelfs gaan oppikken aan de Chunnel en doortrekken op Frans grondgebied. Muizen wordt echt een kruispuntstation zoals Duisburg en Metz."

"Onze troeven?" weerkaatst Dubois de vraag. "We werken vlug en efficiënt, ook tijdens het weekend. We bieden niet alleen het transport, maar organiseren desgevraagd een deur-tot-deur distributie. Dankzij het draaischijf-concept met vaste pendels kunnen we ook voor voordelige prijzen werken. Voeg daar nog onze verregerende dienstverlening aan toe. We hebben onze eigen mensen in Engeland en Marokko, die de vracht van zeer nabij volgen." Hij wijst tevens op een andere jonge Ferry-Boats-telg, ACE - Auto Care Europe. ACE organiseert autotransport via de Kanaaltunnel.

Een ticket voor de kanaaltunnel

Unilog organiseert de spoorshuttle voor intermodale laadkisten tussen Muizen en Willesden (Londen) via de Kanaaltunnel. Er is aansluiting van en naar Duisburg en Manchester.

Unilog is een kleindochter van de Belgische en Britse spoorwegmaatschappijen. De NMBS en British Rail participeren niet rechtstreeks in de operator. De 100 miljoen frank kapitaal werd ingebracht door de filialen Ferry-Boats (45 %), Interferry (10 %) en Railfreight Distribution (45 %). Ook de ervaren medewerkers bezitten doorgaans professionele wortels in één van deze drie maatschappijen. Ze hebben hun intrek genomen in het pas ingerichte administratief centrum van Dry Port Muizen.

Bij het brede publiek zal de naam Unilog waarschijnlijk nooit vooraan op de tong liggen. De NV profileert zich immers als neutrale partner in het transportgebeuren. "Wij sturen de containers en wissellaadkisten of swap body's over het traject Londen-Muizen via de Kanaaltunnel. Beide uiteinden verbinden we door met Manchester enerzijds en Duisburg anderzijds," verklaart Daniël Vanparijs, algemeen directeur van de gloednieuwe vennootschap. "We beperken onze taak tot het versturen. Een deur-tot-deur-pakket laten we over aan de expediteur of behandelaar. Onze klanten zullen dan ook niet meteen te zoeken zijn bij de grote verladers, maar bij de operators van containers en wissellaadbakken."

Met die strategie springt Unilog bewust niet op de tendens van de one-stop-shopping: bedrijven vertrouwen hun uitbestedingen steeds vaker toe aan één eindverantwoordelijke. Zo sparen ze ontzettend veel tijd, energie en kosten. Vroeger zochten ze zelf een stouwer, operator en nabehandelaar. Nu zoeken ze één partner die alle taken op zich neemt. "Die partner besteedt op zijn beurt de gespecialiseerde opdrachten uit. Eén van die schakels in de distributieketting vormen wij," zo motiveert commercieel directeur Tony Davis de duidelijke taakafbakening van Unilog.

De keuze als Kanaaltunnel-specialist bindt Unilog evenwel geen ooglappen aan. Verduidelijkt



Daniel Vanparijs en Tony Davis (Unilog): "Vooral de snelle, zogeheten transitgevoelige vrachten zullen voor de Kanaaltunnel kiezen."

Vanparijs, die 15 jaar lang op de Zeebrugse terminal van Ferry-Boats werkte: "Ook de andere producten die vanuit Muizen vertrekken, zullen wij promotioneel ondersteunen. Uiteraard denk ik op de eerste plaats aan het intermodaal verkeer dat van hieruit opgezet wordt naar Marokko met operatiemogelijkheden onderweg in Frankrijk en in zowel noordelijk als zuidelijk Spanje."

Tony Davis, die voordien voor British Rail aan de slag was en verrassend vlot de Belgische talen spreekt, verwacht alle toegestane soorten goederen in de containers, wissellaadbakken en tankcontainers. Meent hij: "Vooral de snelle, zogeheten transitgevoelige vrachten zullen via de Kanaaltunnel rijden. De eerste treinen tonen het amalgaam al aan. In de containers tref je allerhande aan, van voeding over staal tot high tech-producten."



Marokko ligt vlakbij

Het goederenverkeer tussen de Maghreb-landen en de Europese Unie kent een sterke groei. Een klokvaste spoorshuttle speelt daarop in. Europese spil: Dry Port Muizen. Commercialisering: de Marokkaans-Belgische vennootschap Carré. Label: TEFEM. Joker: mogelijkheid tot aan- en afhaken in Parijs, Irun en Cadiz.

Sedert begin juni pendelt een klokvaste trein voor intermodale vrachten tussen Muizen en Marokko. In een eerste fase rijdt er een wekelijkse shuttle met een capaciteit van 900 ton. Zeer binnenkort wordt deze uitgebreid tot 1.400 ton. Verdere mogelijkheden wenken als het traject doorgetrokken wordt naar andere Maghreb-landen.

Over de ontstaansgeschiedenis vernam u alles reeds in ons vorig nummer. Herhalen we enkel dat het commerciële label TEFEM, dat op de shuttle kleef, staat voor "Train Express Fret Europe Maghreb". De commercialisering is in handen van Carré. Sinds begin april zijn de Carré-aandelen verdeeld tussen de Marokkaanse spoorwegmaatschappij ONCFM (39 %), een diverse groep (22 %) en een Belgische inbreng (39 %). Bij de Belgen horen stouwer Ferry-Boats (25 %), de NMBS (6 %), expediteur-vervoerder Depaire (4 %) en de zeebevrachter en Marokko-specialist MG Shipping (4 %).

Ook in dit initiatief vinden we de dynamische hand van NV Ferry-Boats. Directeur-generaal Marc Dubois merkt op dat de spoorpendel naar

Tanger goedkoper uitvalt dan over de weg. Zelfs tegenover de zeeweg via de haven van Casablanca blijft de spoorprijs competitief. Voor het Marokkaanse binnenland valt het spoorticket duidelijk goedkoper uit dan om het even welk ander transportmiddel. Een team zorgt ter plaatse voor een permanente opvolging.

Het traject loopt over Parijs naar het Noord Spaanse Irun. De "Spaanse hindernis" (lees: andere spoorbreedte) wordt genomen via overslag. "Daarin hebben we al jaren ervaring. Dat gaat bijzonder vlug en vlot," stipt Dubois aan. "Dank zij onze trein naar Valencia hebben we uitstekende contacten gelegd met de Spaanse spoorwegen. Ik doe trouwens mijn hoed af voor de Spaanse spoorwegmaatschappij. Hun dienstverlening is subliem. Binnen Spanje garanderen ze overigens een Dag A-Dag B-levering."

De trein rijdt tot het Zuid Spaanse Cadiz. Tussen de twee havensteden Cadiz en Tanger vaart een vaste ro-ro-dienst voor swap body's en containers. In Marokko volgen vlotte verbindingen met alle belangrijke steden en industriegebieden. Dry Port Muizen? Een open venster op de wereld. Het is niet eens een overdrijving.

| MUIZEN | IRUN | CADIZ |
|--------|--------|--------|
| DAG A | DAG B | DAG C |
| 15:05u | 10:35u | 21:05u |

| CADIZ | IRUN | MUIZEN |
|--------|--------|--------|
| DAG A | DAG B | DAG C |
| 15:30u | 13:55u | 15:32u |

Technische steekkaart

In Dry Port Muizen wordt een volledige trein met containers en wissellaadbakken gelost en geladen in minder dan twee uur. De toegangswegen over spoor en weg garanderen bovendien een snelle afwikkeling van het integrale intermodale traject.

Als "droge terminal" moet Muizen het zonder belangrijke waterweg in de onmiddellijke buurt stellen. Dat verhindert niet dat het maritiem transport voor Dry Port Muizen een belangrijke rol speelt. Hier worden immers ook treinen samengesteld met vracht die onder meer uit de havens van Antwerpen en Zeebrugge stamt.

De vele uitwijkmogelijkheden en de brede terreinen bieden de nodige ruimte voor een even snelle als soepele bundeling. Vanzelfsprekend stoelt de inplanting in het industriële hart van België niet op een lukrake beslissing. Vanuit Mechelen lopen ook over de weg vlotte verbindingen met de (zeer) wijde omgeving. Zowel de E19 (Antwerpen-Brussel-Charleroi) als de E40 (Oostende-Brussel-Luik) zijn vlug bereikbaar vanuit de terminal. De "steenweg" Mechelen-Leuven, waarop de terminal uitgaat, is een open venster op de nabije E19. In zijn huidige vorm kan de terminal jaarlijks 75.000 containers en laadkisten behandelen. Er lopen twee sporen van elk 600 meter, waarop volledige bloktreinen ontvangen en geladen of gelost

kunnen worden. Momenteel heeft Dry Port Muizen een stockeringsruimte van drie hectare. In een later stadium wordt die opslagcapaciteit uitgebreid tot vijf hectare.

Twee mobiele hefkransen (van het type reach-stacker) voeren de laad- en losoperaties uit. Zij kunnen alle soorten laadkisten aan, net als containers van 20', 30' en 40'. In minder dan twee uur lossen en laden zij een volledige trein.

Naargelang van de evolutie van de trafiekvolumes kan de capaciteit mettertijd opgevoerd worden tot 140.000 eenheden per jaar. In dat geval zullen twee bijkomende sporen aangelegd worden. Zij zullen bediend worden door twee transtainers (op spoor gemonteerde kranen).

De klanten vinden er tevens een "container freight station" (CFS) met overdekte opslagruimte. In de "repairshop" worden containers en mobiele laadkisten hersteld. In de onmiddellijke omgeving huzen ook diverse firma's die hun gespecialiseerde diensten aanbieden op het logistieke domein (zoals expeditie, wegvervoer en het vervullen van douaneformaliteiten).

Aan de nieuwe terminal hangt een voorlopig prijskaartje van een kleine 130 miljoen frank. Daarvan werd 82 miljoen ingebracht door NV Ferry-Boats. De factuur kan echter nog aardig oplopen. Als alle uitbreidingen en modernisering verwezenlijkt worden, tikt de totale investering aan tot een half miljard frank.



De reach-stackers voeren de los- en laadoperaties vlug en feilloos uit.



Belalpia en Belvetic

Alle EurailCargo-treinen samen vervoeren 2,7 miljoen bruto-ton goederen per jaar. Dit stemt overeen met ongeveer 15 % van de totale tonnage in internationaal gespreid vervoer per spoor. Dat het concept aanslaat, wordt niet alleen aangetoond door de positieve reacties en schouderklopjes van de klanten (zie ook de getuigenissen elders in dit nummer). Ook de naakte cijfers dragen bewijzen aan. Alle EurailCargo's hielden relatief goed tot uitstekend stand in het crisisjaar 1993, tegen de achtergrond van een sterk verzwakte transportmarkt. De resultaten over de eerste zeven maand van 1994 vertonen zelfs een uitgesproken stijgende lijn.

EURAILCARGO NIEUWELINGEN VERVOLLEDIGEN HET AANBOD

Op 1 september jl. stelde B-Cargo twee nieuwe EurailCargo's officieel voor aan de klanten en de pers. Het beproefde concept van snelheid en betrouwbaarheid wordt nu ook toegepast op de regio München en westelijk Oostenrijk, door de Belalpia, en op Zwitserland, door de Belvetic. Het grootste gedeelte van West-Europa ligt nu binnen het bereik van de EurailCargo's.

Interdelta

De Interdelta verbindt sinds 1986 België en Zeeuws-Vlaanderen rechtstreeks met de industriegebieden van Zuidoost-Frankrijk. Het vervoer tussen België en Frankrijk leed in 1993 over het algemeen zwaar onder de slechte economische conjunctuur. Niettemin trok de Interdelta zich goed uit de slag. De vervoerde bruto-tonnage steeg zelfs met 3 %. Deze stijging was evenwel volledig toe te schrijven aan de toename van het verkeer in de richting noord-zuid (van 509.000 bruto-ton in 1992 naar 575.000 bruto-ton, plus 12,6 %).



In de richting zuid-noord doken onweerswolken op. De 344.000 bruto-ton uit 1992 slonken tot 302.000 bruto-ton (min 12,2 %). Hierdoor vergrootte het onevenwicht tussen de vervoerstream van België naar Frankrijk en deze in omgekeerde richting.

De resultaten tijdens het eerste kwartaal van 1994 lieten vermoeden dat er moeilijke tijden in het verschiet lagen. Deze keer leek het vervoer in de richting noord-zuid iets te verzwakken (vooral door het onderbrengen van het TRW-voervoer in een andere trein), terwijl er vooruitgang was in de richting zuid-noord.

Inmiddels blijkt uit de gegevens over de eerste zeven maanden van 1994 dat de Interdelta-trafiek zich in beide richtingen herstelt. Indien de economische heropleving zich doorzet, kan dit jaar nog worden afgesloten met zeer behoorlijke resultaten die in de buurt liggen van deze uit het piekjaar 1993.

De gemiddelde bezettingsgraad van de Interdelta's vanuit Antwerpen is redelijk tot uitstekend: 62 % in de richting van Lyon, 100 % in de richting van Dijon (deze laatste trein neemt echter ook ladingen mee voor andere bestemmingen). Voor de treinen vanuit Frankrijk kan de bezettingsgraad beter (55 % vanuit Lyon, 44 % vanuit Dijon).

Norlink

Sedert mei 1990 verbindt de Norlink vanuit

Kinkempois België rechtstreeks met Scandinavië. In mei 1993 werd deze EurailCargo-verbinding ook in tegenovergestelde richting tot stand gebracht.

Na een explosieve groei (van 176.000 bruto-ton in 1991 tot 271.000 bruto-ton in 1992), kende de Norlink richting zuid-noord in 1993 een lichte terugval (247.000 bruto-ton). Vorig jaar immers werd het effect van de recessie op het vervoer versterkt door de devaluatie van de Zweedse kroon. Houdt men er rekening mee dat de export naar Zweden daalde met bijna 30 %, dan ligt de conclusie voor de hand dat de Norlink meer dan behoorlijk standhield. In deze vrij moeilijke periode, bleef de bezettingsgraad hoog (77 %, tegen 83 % in 1992).

De resultaten voor de eerste zeven maanden van 1994 zijn zeer bemoedigend. De Norlink vervoerde 158.000 bruto-ton naar het noorden en haalde een gemiddelde bezettingsgraad van 84 %. Indien deze tendens aanhoudt, kan het resultaat van het topjaar 1992 geëvenaard of zelfs verbeterd worden.

Ook de recente noord-zuid-verbinding stemt tot optimisme. De laatste zeven maand van 1993 leverden een vervoer op van 88.000 bruto-ton, voor een gemiddelde bezettingsgraad van 64 % (wat voor een nieuweling uitstekend is). Tijdens de eerste zeven maand van 1994 bevestigde de Norlink vanuit Scandinavië zijn potentieel: 109.000 bruto-ton, voor een bezettingsgraad van 77 %.



Belalpia en Belvetic

Cargo Bayern

Omdat de aan- en afvoer van de Cargo Bayern-zendingen via een netwerk van bestaande treinen gebeurt, is het moeilijk om een precies overzicht te verwerven van de evolutie. Voor 1993 houdt B-Cargo rekening met een achteruitgang van 4 % in vervoerde bruto-tonnage. Voor dit jaar wordt de lat weer hoger gelegd.

B-Cargo leidt de groeiende belangstelling voor de Cargo Bayern af uit het feit dat meer klanten gebruik maken van de mogelijkheid tot reserveren.

Scaldo

De Scaldo zorgt sedert 1990 voor een directe verbinding met de oostelijke helft van Oostenrijk. De

Scaldo hield tijdens de recessie van 1993 zijn resultaten op peil. In 1991 vervoerde hij (in beide richtingen samen) 375.000 bruto-ton. De bruto-tonnage steeg tot 432.000 in 1992, om slechts licht te dalen tot 426.000 vorig jaar (min 1,3 %). De daling van het vervoer in de richting noord-zuid werd voor een deel gecompenseerd door een stijging in de richting zuid-noord. Opmerkelijk in 1993 was dat niet alleen de bestaande klanten trouw bleven aan de Scaldo, maar dat tevens het gecombineerd vervoer in deze EurailCargo bijna verdubbelde. Voor de eerste zeven maand van dit jaar is de prestatie van de Scaldo ronduit schitterend. In de richting België-Oostenrijk tekende B-Cargo een vervoer van 163.000 bruto-ton op (plus 25 % vergeleken bij dezelfde periode in 1993). De gemiddelde bezettingsgraad bedroeg 82 % (tegen gemiddeld 70 % over 1993).

De vooruitgang van de trafiek van Oostenrijk naar België springt nog meer in het oog. De eerste zeven maanden vervoerde de Scaldo 164.000 ton (plus 34 %). De gemiddelde bezettingsgraad klonk op tot 82 % (tegen 64 % in 1993). Daarmee is de balans van beide richtingen in evenwicht.

B-Cargo stelde 450.000 bruto-ton als objectief voor 1994. Wellicht is deze raming te bescheiden, als de recente evolutie de volgende maanden aanhoudt. Sinds begin juni werd bovendien de maximumlast van de Scaldo's verhoogd en maakt een aanpassing van de dienstregeling bij vertrek vanuit Linz deze EurailCargo bereikbaar voor meer potentiële Oostenrijkse klanten.



Belalpia

Eind mei 1994 zag de Belalpia het levenslicht. Deze EurailCargo-trein rijdt rechtstreeks naar München en westelijk Oostenrijk. Elke werkdag vertrekt de Belalpia om 23.30 uur vanuit Antwerpen-Noord. In Montzen wordt de trein aangevuld met wagens uit Zeeuws-Vlaanderen en andere Belgische regio's. Om 16 uur rijdt hij München Nord binnen. Daar wordt de trein getrieerd. Voor de wagens naar westelijk Oostenrijk en Italië (via de Brenner) is er nog dezelfde dag een aansluiting. In westelijk Oostenrijk komen nu ook Innsbruck, Villach, Klagenfurt en Salzburg rechtstreeks binnen bereik. Voor de meeste bestemmingen geldt een gewaarborgde leveringstermijn (klant-klant) dag A/dag C. Via Salzburg kunnen de zendingen desgewenst verder naar Slovenië en Kroatië. Voorlopig geldt de zeer strikte EurailCargo-garantie daar nog niet. Dat is evenzeer zo voor het deel dat naar Italië doorreist via de Brenner. In principe is daar een dag A/dag D-leveringstermijn van kracht. Nu al wordt de klant-klant-leveringstermijn voor al deze bestemmingen met ten minste 24 uur verbeterd. B-Cargo mikt voor de Belalpia op een vervoer van 65.000 bruto-ton tijdens de tweede helft van 1994. In juni en juli jl. transporteerde hij respectievelijk 15.000 en 14.000 bruto-ton, wat overeenstemde met een gemiddelde bezettingsgraad van 53 %. Voorlopig rijdt de Belalpia uitsluitend in de richting noord-zuid. De mogelijkheid om de verbin-

ding ook in tegenovergestelde richting tot stand te brengen wordt momenteel onderzocht.

Belvetic

Op 1 september 1994 klonk het officiële startschot voor de Belvetic, de EurailCargo tussen België en Zwitserland. De trein rijdt meteen in beide richtingen.

De Belvetic vertrekt vanuit Kinkempois en wordt aangevuld in Stockem, waar hij elke werkdag om 9.50 uur het station verlaat. Hij komt aan te Basel om 18.59 uur. Nog dezelfde nacht worden de wagens naar de andere Zwitserse bestemmingen afgevoerd.

In de andere richting gebeurt de bundeling in Basel, waar de trein vertrekt om 11.35 uur. In Stockem komt hij aan om 19.46 uur. Daar wordt de Belvetic uitgerangeerd en nemen de wagens plaats in rechtstreekse treinen naar de Belgische vormingsstations.

In beide richtingen bereikt hij voor de meeste bestemmingen een dag A/dag C-leveringstermijn van klant tot klant. Uiteraard krijgt de klant ook hier de garantie dat de termijn absoluut gerespecteerd wordt. Zoals alle EurailCargo's, rijdt de Belvetic met "Zwitserse" precisie.

Belalpia

VULT BANANENEXPRESS EN SCALDO AAN

Jaarlijks verstuurt het Antwerpse Norexa ongeveer 40.000 ton fruit per spoor. Dankzij de recente invoering van de Belalpia-verbinding zal die hoeveelheid wellicht nog stevig stijgen.



Jean Van Regemortel (Norexa): "De bijzonder positieve ervaring met de Scaldo naar oostelijk Oostenrijk wetigt hoop op een puike prestatie van de Belalpia naar westelijk Oostenrijk."

Met zijn 41 vaste personeelsleden realiseert NV Norexa een kranige omzet. In 1993 werd de kaap van de 1,176 miljard frank gerond. Deze dochter van de bekende Noord Natie is een typische commodity forwarder. Het produktengamma valt uiteen in drie groepen: fruit en bederfbare goederen, suiker, koffie en cacao.

Gewaarborgd

Het aanzienlijke spoorvervoer van fruit kwam vooral tot stand na de invoering van de zogeheten "Bananenexpress" naar Duitsland en de EurailCargo Scaldo naar het oosten van

Oostenrijk. "De rechtstreekse en gewaarborgde leveringstermijnen van deze treinen droegen in sterke mate bij tot de toename van het spoorvervoer vanaf de fruitterminal van Noord Natie," bevestigt Jean Van Regemortel, Commercial Manager Perishables bij Norexa. De bananen en ander fruit sporen hoofdzakelijk in Interfrigowagens naar Duitsland en Oostenrijk. "Voor bepaalde produkten en afhankelijk van het seizoen wordt ook gebruik gemaakt van normale netwagens van het type GBS of H-bis," vervolledigt Van Regemortel.

Snelheid

Het laden en lossen moet de jongste tijd alsmaar sneller verlopen. Om aan die druk te beantwoorden, werden nieuwe methoden op het getouw gezet. Licht Van Regemortel toe: "Distributie van ongepalletiseerd fruit is vandaag ondenkbaar geworden. De wagens moeten in de kortst mogelijke tijd door het gebruik van vorkheftrucks en transpallets geladen en gelost worden." In die wedloop om snelheid en doelmatigheid speelt ook het just-in-time-concept en het rolling stocks-principe een kapitale rol. "Vooral groothandelsmarkten en distributieketens eisen just-in-time-leveringen," aldus Van Regemortel. Hij heeft de evolutie van zeer nabij meegemaakt. Al meer dan twintig jaar is hij bedrijvig in de Antwerpse maritieme sector. Zo verzamelde hij een rijke ervaring in het logistieke beheer en de expeditie van vers fruit en bederfbare goederen. Van de nieuwe Belalpia-verbinding naar westelijk Oostenrijk en Tirol verwacht Van Regemortel een nieuwe injectie voor het aandeel van het vervoer over het spoor. "De ervaring met de Scaldo, die de belangrijkste industriële regio's van oostelijk Oostenrijk verbindt met België, is ronduit positief. Zijn jonge westelijke zuster, de Belalpia, vertrekt dan ook onder een goed gesternte. Nu komen immers ook Innsbruck, Villach, Klagenfurt en Salzburg meteen binnen bereik."

De Vogezen?

Al twintig jaar lang promoot Cita-Brambles Logistic Services enkel en alleen het spoorvervoer. Volledige treinen zijn er dagelijkse kost. Kleinere zendingen gaan (onder meer) mee met de Interdelta naar Zuid-Frankrijk.

Cita-Brambles Logistic Services (Cita-BLS) vormt een operationele tweeling. Cita is actief in het spoorvervoer van granen, derivaten en suiker in bulk. Zowel binnenverkeer als internationaal transport behoren tot de opdrachten. BLS is operationeel in de woudprodukten (vooral cellulose en papier). Het bruggehoofd op de Antwerpse Ankerrui fungeert tevens als Belgische antenne van de meeste Brambles-filialen. Het elfkoppige team verzorgt een jaarlijks gemiddelde van 650.000 ton Cita-transport. Internationaal versluist Cita meer dan drie miljoen ton. Dit immense pakket wordt vrijwel uitsluitend met volledige treinen afgewerkt. Daarvoor staat een eigen wagenpark van 500 vierassige graanwagens ter beschikking.

Papier hier!

Al in 1987 maakte Cita gebruik van de Interdelta-trein. Destijds werd sojaschroot (een basisproduct voor de veevoederindustrie) naar Zuidoost-Frankrijk gestuurd. Eindbestemmingen waren Dijon, Chalon, Macon en Portes-les-Valence. In de

piekperioden werden maandelijks 4.000 tot 5.000 ton verzonden. Sinds de opening van een nieuwe fabriek voor verwerking van oliehoudende zaden in Sète, viel dit verkeer weg.

Dat verlies werd ruimschoots gecompenseerd door de woudprodukten van BLS. De jongste jaren vervoert BLS steeds meer cellulose naar Grenoble en papier naar Avignon via de Interdelta. Er worden jaarhoeveelheden van 20.000 tot 35.000 ton geregistreerd, al naargelang de schommelende marktomstandigheden. Verduidelijkt Johan De Sutter, directeur Cita-BLS België: "Voor deze trafoeken gebruiken we doorgaans vierassige netwagens van het huiftype Rils voor de cellulose en twee-assige netwagens of vierassige P-wagens van het type Hbis en Habis voor het papier. Met grote regelmaat bedienen we de bekende TMF-Plateformes uit de Brambles Groep. In dit geval gaat het om de entiteiten in Grenoble (Alpen), Docelles (Vozezen) en Le Boulou (aan de Frans-Spaanse grens)." Voor deze transporten neemt Cita-BLS uitsluitend de logistiek op zich. Voor de belading staan de diverse gespecialiseerde terminals in. De lossing en just-in-time-levering is een kolfje naar de hand van de TMF-Plateformes.

Primeur

De Sutter heeft nog een primeur in petto: "Onlangs dienden we een studie in voor een nieuwe EurailCargo naar de Vozezen. We wachten nu op het onderzoek van B-Cargo. In die regio ontbreekt het beslist niet aan potentieel. "De directeur steekt zijn enthousiasme voor het EurailCargo-concept niet onder stoelen of banken. Verklaart hij: "Onze ervaring met de Interdelta valt uitermate positief uit. Vooral de factor programmering stelt ons in staat om onze klanten tijdig van de aankomst van hun goederen op de hoogte te brengen. Vanzelfsprekend slaat de vaste dienstregeling enorm aan."

Tot voor kort stuurde Cita-BLS ook veevoerders in bulk mee met de Interdelta. Deze geringe tonnage werden inmiddels ingepalmd door het wegtransport. "Maar", voegt De Sutter er meteen aan toe, "we sluiten niet uit dat we deze transporten weldra terugwinnen voor het spoor, temeer omdat de Interdelta-trein een uitstekend alternatief biedt voor het wegvervoer op lange afstand."

Johan De Sutter
(Cita-Brambles
Logistic Services):
"Wellicht is er voldoende potentieel voor een nieuwe EurailCargo naar de Vozezen."



Streng just-in-time

DANKZIJ NORLINK EN BLOKTREINEN

Voor Volvo Europe Transport zijn just-in-time leveringen cruciaal. Een aanzienlijke trafiek tussen Zweden en Gent wordt dan ook toevertrouwd aan stipte bloktreinen en aan de klokvaste EurailCargo Norlink.

Juridisch beschouwd, behoort Volvo Europe Transport tot de Gentse personenwagenfabriek (Volvo Cars Europe Industry). Maar de entiteit staat even goed in voor de organisatie van alle transporten van de overige twee Volvo-plants in Gent (Volvo Europe Truck en Volvo Truck Parts).

Binnen deze drukke dienst (in totaal goed voor een omzet van 2,8 miljard frank met 69 personeelsleden) is manager Urbain Boone verantwoordelijk voor twee aanzienlijke luiken: de import en export van goederen enerzijds en de havenactiviteiten anderzijds. Dat impliceert dat hij ook de uitbesteding van het vervoer regelt en het lossen en laden van de Tor Line-schepen organiseert en leidt. Over de Tor Line-trafiek vult Boone aan: "Momenteel hebben we zes afvaarten vanuit Gent én Göteborg per week. Het laden en lossen gebeurt tijdens de nacht, zodat late ontvangsten nog mee kunnen. Deze nieuwe maritieme lijn past in de jongste normen voor onze lead-time projecten. Ruw samengevat komt het erop neer dat zowel voor de losse onderdelen als voor de afgewerkte producten kortere transit-tijden vooropgesteld moeten worden. Lukt dat niet, moeten we alternatieven creëren."

Wachten kan niet meer

Vanzelfsprekend hebben de scherpere eisen ook



Urbain Boone (Volvo Europe Transport): "Waarom we voor het spoor kiezen? Omwille van het klokvast kunnen rijden van een groot en zeer regelmatig volume binnen een zekere tijdslijm. En dat tegen concurrentiële prijzen."

hun impact op de transporten over het spoor. "We kijken uit naar nog kortere transit-tijden," bevestigt Boone, die redelijk tevreden is over de geleverde spoorservice. Hij schuift twee factoren naar voor die pleiten voor de trein:

"Een concurrentiële transportprijs binnen de aanvaardbare transit-tijden en de betrouwbaarheid van aanlevering, althans voor bloktreinen en EurailCargo-trafiëk."

Een gegarandeerde leveringstermijn blijkt van kapitaal belang. Just-in-time is geen hol begrip voor Volvo. De assembleur en onderdelenverdelers werkt met stocks die voor nauwelijks een halve tot een volledige dag volstaan. Geen enkele schakel mag ontbreken of er dreigen directe gevolgen voor diverse fabrieken. Dat vertaalt zich onmiddellijk in oponthoud voor duizenden medewerkers en ettelijke klanten. Wachten kan niet meer. Ook de truck-cabines worden aangeleverd in sequentie van de lijnproductie. Hier varieert de stock van één tot hooguit twee dagen. Veel ruimte blijft er niet.

Naar het hoge noorden

Transport over het spoor is niet nieuw voor Volvo. Sedert 1981 worden geperste staalplaten vanuit het zuiden van Zweden (Olofstrom) naar Gent in containers over het spoor vervoerd. In Gent worden de onderdelen tot een koetswerk voor de succesrijke Volvo 850 gelast. De spoorwagens worden ter beschikking gesteld door Intercontainer. Dit jaar mogen ongeveer 24.000 roundtrips verwacht worden. Dat komt neer op gemiddeld 30 zesassige wagens per dag, goed voor een totaal van 120 containers.

Begin 1990 werd ook gestart met het vervoeren van truck-cabines in conventionele wagens vanuit het hoge noorden van Zweden (Umea) naar de truck-plant in Gent. Deze spoorwagens

komen van Interwagon. In Gent arriveren de afgewerkte cabines. Vanuit Gent vertrekt de trein leeg of met cabine-stoelen terug richting Umea. Deze trafiek brengt ongeveer 18.000 cabines per jaar, verdeeld over negen tot tien spoorwagens per dag.

Telkens wordt zoveel mogelijk geopteerd voor bloktreinen. De overige spoorwagens gaan mee met de EurailCargo Norlink, die uiteraard klok-vaste verbindingen garandeert.

Nieuwe uitdaging

Zowel in Zweden als Gent zorgen zware heftrucks voor een snelle, vlotte en feilloze belading. De spoorinfrastructuur werd stevig uitgebouwd. In de Zweedse fabrieken loopt de spoorverbinding binnen de betrokken bedrijven zelf. In Gent worden de containers gelost op de kaai van het Sifferdok. Voor de cabines geschiedt dat op het Noorddok.

Wat deed Volvo Europe Transport beslissen om het transport van deze onderdelen en truck-cabines aan het spoor toe te vertrouwen? Het antwoord van Urbain Boone laat geen seconde op zich wachten: "Omwille van het klokvast kunnen rijden van een groot en zeer regelmatig volume binnen een zekere tijdslimiet. En dat tegen concurrentiële prijzen. De nog strengere en beperkter transit-tijden in verband met de kortere lead-times worden een nieuwe uitdaging voor de spoorwagens om aan de nieuwe, scherpe eisen in tijd te kunnen voldoen. Maar ik zie niet in waarom dat niet zou lukken."

Libramont

Wekelijks een volledige trein, maandelijks meer dan honderd containers, jaarlijks 44 miljoen liter: deze B-Cargo-trafiek naar Italië maakt indruk.

Tegelijkertijd toont dit staaltje van specifiek transport aan dat de Spoorwegen zich moeiteloos weten aan te passen aan de noden van zijn klanten.

Op het einde van het jaar zal B-Cargo ruim 40 miljoen liter melk uit de fabriek van Solarec in Recogne (uit de Compagnie Laitière Européenne, Bongrain-groep) over de Alpen geleid hebben. Waarom een schijnbaar overvloedig aanwezige basisstof dwars door Europa sturen in plaats van ze ter plaatse te betrekken? Net als voor wijn, gaan kwaliteitsboter en dito kaas prat op een "beschermd naam" met "gewaarborgde herkomst". Het klinkt vertrouwd in het Frans: "appellation d'origine contrôlée", kortweg AOC. Om het etiket "Isigny-boter" te mogen dragen, bijvoorbeeld, moet de room opgehaald worden in een streek waarvan de omtrekken zeer precies door de wet voorgeschreven worden. Door het succes van zijn merkproducten, kampt Bongrain met een gebrek aan dergelijke beschermde AOC-melk. Voor de onderneming zit er niets anders op dan aan te kopen bij zijn Italiaanse concurrent Parmalet, die twee verzamelinstallaties heeft in Normandië. In ruil daarvoor leveren de Fransen melk uit andere streken aan de Italianen. In dit compensatiesysteem past het transport uit Recogne, een gemeente in de schaduw van Libramont.

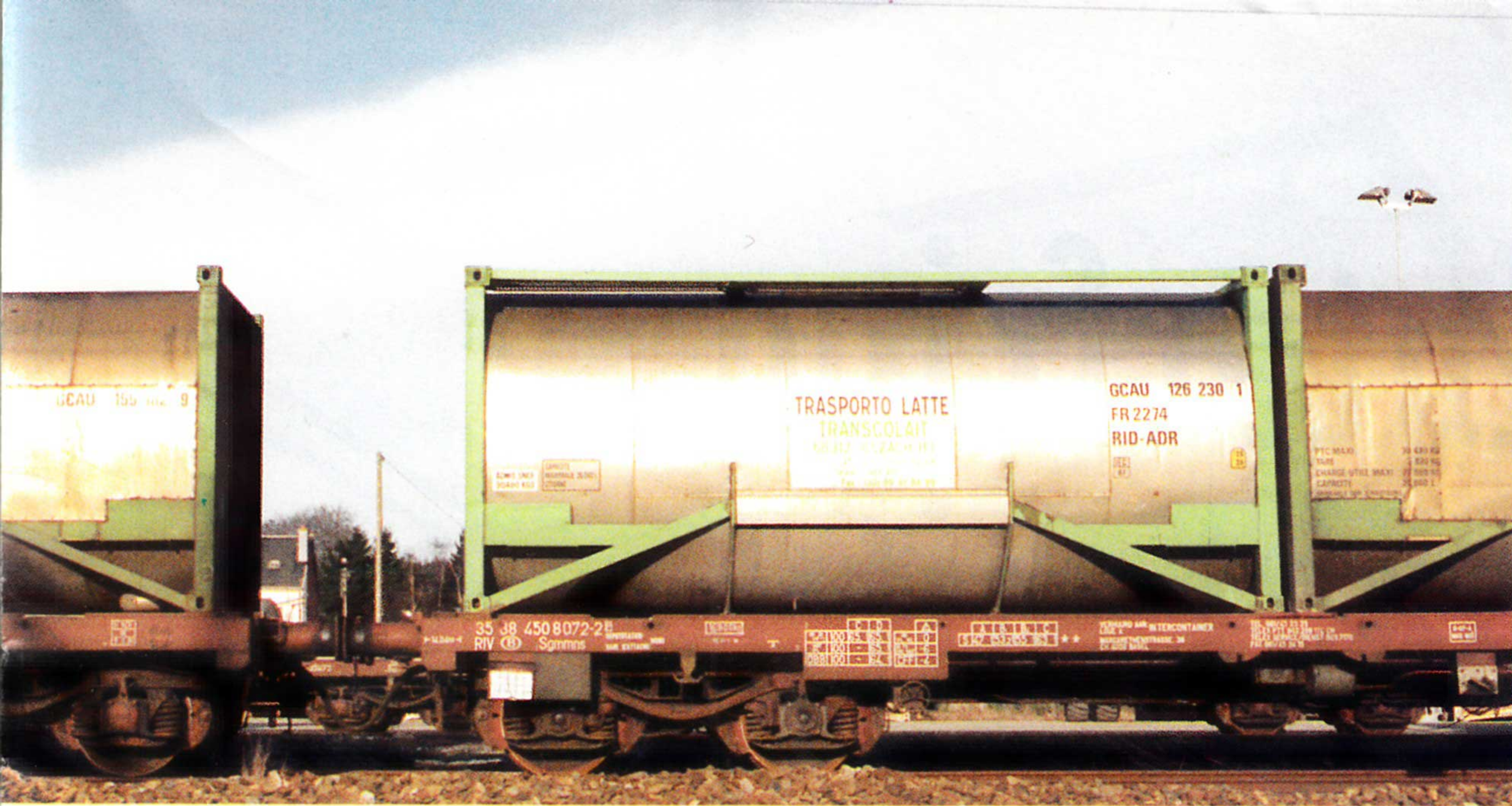
Duizenden kilometers besparen

In december 1993 stelden B-Cargo en de collega's van transport een oplossing voor om de vervoerkosten van deze enorme melkhoeveelheid te verminderen. Voordien werd de trafiek georganiseerd vanuit het Groothertogdom Luxemburg. De ruim 90 kilometer tussen de fabriek in Recogne en de spoorterminal in Bettemburg moesten overbrugd worden door een wegkonvooi met 26 geïsoleerde tankcontainers. "De keuze voor het station van Libramont, dat grenst aan onze gebouwen, bespaart ons dit jaar enkele duizenden kilometers wegtransport," beklemtoont de heer Dejardin, directeur van Solarec. Op 5 maart 1994 werd het eerste konvooi afgevlagd uit Libramont. Drie maanden later hadden al 259 spoorwagens het station verlaten, alle geladen met twee tankcontainers melk. Om een bijkomende wekelijkse volle trein van 1.100 ton aan te kunnen, moest het station van dit Luxemburgse provinciestadje in een recordtijd aangepast worden. De goederenkoer was zelfs minder goed uitgerust dan in de andere stations uit de omgeving. De eis van Recogne stond echter vast: er moest geladen worden in Libramont. Het wegtransport moest immers drastisch beperkt worden. De NMBS slaagde erin een structuur aan te brengen die de 26 bijkomende tankcontainers per week vlot en vlug kan behandelen. Vandaag vergt het amper 36 uur om er een volledige trein van 13 wagens te vormen.



Verregaande flexibiliteit

Bij de planning van de trafiek moesten de Spoorwegen vanzelfsprekend rekening houden met de specifieke eisen die voortspruiten uit het vervoer van voedingswaren. Een snelle rotatie van de tanks, bijvoorbeeld, is belangrijk om ze na elke reis gemakkelijker te kunnen reinigen. Deze eis wordt verwezenlijkt door de optimale samenwerking met Intercontainer (die het rollend materieel verschaft) en de Italiaanse spoorwegen. Zodra een wagen gelost is in de Italiaanse fabriek van Castelguelfo, wordt hij aangehaakt bij een Quality Net-konvooi, dat geregeld naar België terugkeert. Aan deze stiptheid mag nooit verzaakt worden. Elke maandag ontvangt Castelguelfo 80 melkwagens uit alle Europese contreien. Dit spoorballet mag uiteraard niet ontsierd worden door een late aankomst. Het station van Libramont zet haar beste beentje voor om de wekelijkse trein tijdig te vormen. Daarvoor dienden de werkuren van sommige personeelsleden aangepast te worden. Tevens werden een reeks schikkingen getroffen om de voorbereidingen van elke reis vlug te kunnen afhandelen. Solarec (en de groep waartoe het bedrijf behoort) munt trou-



wens uit in flexibiliteit. Verklaart directeur Dejardin: "We passen onze produktie voortdurend aan de seizoensgebonden markt aan." Een voorbeeld van seizoensgevoeligheid? We smullen meer harde kazen van oktober tot maart. Ook al is het vervoer uitgesmeerd over het ganse jaar, Solarec kan de volumes vlug aanpassen. Om een trein van 1.200 in plaats van 1.100 ton samen te stellen, is slechts een verwittiging 48 uur vooraf nodig. Eén week vooraf kan een volledige extra-trein aangevraagd worden.

Zeldzame eiwitstof

Via zijn afdeling Compagnie Laitière Européenne bezit de Bongrain-groep drie installaties in België. Naast Recogne zijn er ook Dison en Goé. Beide gemeenten liggen in de buurt van Verviers. De Waalse melk wordt verwerkt in Dison en Recogne. Goé, leunend tegen de kronkelende Vesder, heeft zich toegespitst op vetten. Deze fabriek is zelfs de wereldwijde spil van de Bongrain-groep inzake vetstoffen. Ze ontvangt grondstoffen uit tal van Europese landen, waaronder Frankrijk, Polen en Ierland. Solarec houdt zich niet bezig met de ophaling van melk, maar concentreert zich op de omzetting. Boter en melkpoeder vormen er de specialiteiten. Het

bedrijf fungeert als dispatcher voor de groep in gans België en Noord-Frankrijk. Het behandelt tevens de overschotten van melk uit andere regio's, die niet lokaal verwerkt kunnen worden. Door die organisatie verloopt de aankomst van grondstof erg onregelmatig. Op zaterdag, bijvoorbeeld, ontvangt Recogne tot vijf keer meer melk dan op woensdag. Er worden dagpieken van 2,5 miljoen liter bereikt. De onderneming beschikt eveneens over een zeer bepaalde eigenschap: de extractie van lactoferrine, een uitermate zeldzame proteïne. Legt Dejardin uit: "De totale wereldproduktie van lactoferrine bedraagt nauwelijks zes ton per jaar. Wij produceren vier ton." Deze eiwitstof bezit de eigenschappen van bacteriëndodend serum. Ze wordt gebruikt om de voedingskwaliteiten te versterken van poeder dat verstuurd wordt naar ontwikkelingslanden, bijvoorbeeld als hulp bij hongersnood. De belangrijke melktrafiek naar Italië stemt mooi overeen met de prioriteiten van B-Cargo. Ze zorgt ervoor dat de goederenafdeling van de NMBS haar positie kan verstevigen in het internationaal transport over lange afstand en in het vervoer van landbouw- en voedingsprodukten. Meteen geeft B-Cargo ook een sterk staaltje van zijn soepelheid en zijn mogelijkheid om vlot tegemoet te komen aan de eisen van zijn klanten.

EEN UUR PER KETELWAGEN

De terminal van Athus behandelt in onderaanneming de ketelwagens met melk op de goederenkoer van Libramont. De containers van 30 ton worden opgehesen door een krachtige Valmet-heftruck met een hijscapaciteit van 42 ton. De keuze van deze methode laat toe alle noodzakelijke handelingen zo snel mogelijk uit te voeren, zowel in het station van Libramont als in de fabriek te Recogne.

De heftruck hijst eerst een lege container van de spoorwagen en laadt hem op een vrachtwagen. Deze voert de container naar de fabriek, waar hij met stoom gereinigd en ontsmet wordt. Daarna wordt hij gevuld met melk, gewogen en verzegeld. Ondertussen heeft de vrachtwagen alweer een volle container naar het station overgebracht, waar hij op de spoorwagen wordt geplaatst. Het hele proces neemt twee uur in beslag. De laadtijd, vulling inbegrepen, duurt een uur. Om een volledige trein met twee ketels per spoorwagen te beladen is er 36 uur nodig.

Interfrigo pakt uit

met nieuwe

bananewagen

Eind juni hield Intercontainer-Interfrigo zijn jongste telg boven de doopvont. In het Gentse Sint-Pietersstation werd de fonkelnieuwe bananewagen voorgesteld.



Wolfgang Gritz (ICF) en Louis Devillers (B-Cargo):
"Voorbeeldige samenwerking van alle partners maakte vlugge ontwikkeling van nieuwe wagen mogelijk."

Bij de afvlagging van de nieuwe geïsoleerde wagen (type WAI 28B) wees Louis Devillers, bestuurder-directeur B-Cargo, op het steeds toenemende belang van het bananentransport. In 1993 vervoerden de Belgische spoorwegen net geen 140.000 ton van de kromme, vitamine B-rijke vrucht. Het leeuwedeel daarvan, bijna 100.000 ton, spoorde naar Duitsland. Zowat 20.000 ton had Zwitserland als bestemming en 10.000 ton ging naar Oostenrijk. De overige 10.000 ton reden vooral naar Oosteuropese landen. Bananentransport behoort nochtans niet tot de Belgische spoortraditie. Midden jaren tachtig werd nog een geringe hoeveelheid vervoerd. Zelfs in 1987 rolden er "slechts" 10.000 ton over de Belgische sporen naar Duitsland.

Exotische express

De ommekeer werd ingeluid door de komst van de "Bananenexpress", die zijn maiden trip maakte op 29 februari 1988. Deze exotische express wordt samengesteld in Mechelen-Muizen. Daar komen de wagens toe van de verschillende gespecialiseerde overslagbedrijven uit de havens van Antwerpen en Zeebrugge. De volgende morgen zijn de vruchten al op hun bestemming in Noord- en Zuid-Duitsland. Onze oosterburen zijn trouwens

de grootste consumenten van bananen ter wereld.

Interfrigo, sinds eind 1992 versmolten met Intercontainer, treedt op als operator voor het bananentransport.

Intercontainer-Interfrigo (ICF) telt 26 spoorwegmaatschappijen als aandeelhouder. In ons land wordt de onderneming (met hoofdzetel in het Zwitserse Basel) commercieel en operationeel vertegenwoordigd door Interferry voor wat het gecombineerd vervoer betreft en door de NMBS voor het transport onder geleide temperatuur. Op het succes van de bananen- en citrusfruitafdeling valt wel de schaduw van de Europese bananenmarktverordening, die het aandeel van de zogeheten dollarbananen beperkt.

"Daardoor hebben we vorig jaar ongeveer 6.500 transporten, goed voor 130.000 ton bananen, minder vervoerd dan in 1992," vertrouwde Hennie Jacobs ons toe. "In totaal vervoerden we in 1993 500.000 ton bananen," aldus nog de directeur van de business unit "Frigo" van ICF. "Die terugloop met ongeveer 20 % stemt overeen met de daling van de dollarbananen in Europa. Dat betekent dat we ons marktaandeel konden behouden."

"Op ons bananenverkeer vanuit België heeft de Europese marktverordening evenwel nog geen nefaste impact," merkte Wolfgang Gritz, algemeen directeur van ICF, op.



De "bananenwagen Interfrigo" (type WAI 28B) laadt tot 33 % meer bananenkartons dan zijn voorganger (de WAI 24, Serie 8258).

"Integendeel, tijdens de eerste vijf maanden van dit jaar tekenden we zelfs een toename met meer dan 20 % op. Op 20 mei boekten we een dagrecord. Van de vier bananenoverslagbedrijven in Antwerpen en Zeebrugge ontvingen we toen 111 Interfrigo-wagens met in totaal 2.200 ton bananen."

Tot 33% meer kartons

Directeur Jacobs verklaarde alle hens aan dek te roepen om de belangrijkste bananencarrier in Europa te blijven. Zijn strategie bestaat uit vier luiken. Primo: de nieuwe bananenwagen. Secundo: verbetering van het aanbod naar de voormalige Oostduitse regio. Tertio: verdere uitbouw van het verkeer naar Tsjechië, Slowakije en Hongarije. Quarto: ontwikkeling van de markten naar Polen en het GOS.

Niet toevallig noemt Jacobs de nieuwe bananenwagen de speerpunt van de strategie. Voor de introductie van het kersverse type schuift hij twee redenen naar voor. De bestaande isothermwagens bereiken stilaan het einde van hun levensduur. Om de bikkelharde concurrentie met het wegtransport aan te kunnen, is het bovendien noodzakelijk om perfect te beantwoorden aan de hogere markteisen. Daarom werd in samenwerking met alle betrokkenen een lastenboek opgesteld, die in de praktijk omgezet werd door de Duitse constructeur Graaff. In een eerste fase worden tien prototypen ingezet. Als alles goed loopt, wordt begin 1995 het licht op groen geplaatst voor de serieproductie. De kersverse twee-asser kan tot 33 % meer kartons vervoeren dan zijn voorganger. Dankzij

een verhoging van de deurhoogte tot 2,40 m kunnen nu negen bananenkartons opeengestapeld worden. De laadruimte stijgt met bijna een kwart tot 84,8 m³. De capaciteit neemt toe van 26,3 tot 28,5 ton. Revolutionaire schokdempers in de lengterichting voorkomen schade bij het rangeren. Ook de isolatie werd geoptimaliseerd. Daarvoor zorgt vast polyuretaanschuim, dat onder druk ingespoten werd tussen de wanden. De thermostatische bodemverwarming voorkomt de noodzaak om kachels te gebruiken tijdens de winter. Hoewel hij niet beschikt over een koudebron, kan de wagen uiteraard ook ingezet worden voor andere goederen die een bescherming tegen warmte of koude eisen. Trek in een banaan? De WAI 28B is op komst!



HET TRANSPORT VERLEGT ZIJN GRENZEN.

Het Europa van morgen vormt een nieuwe uitdaging voor het goederen-transport. De Belgische Spoorwegen zijn er klaar voor. Want met B-Cargo stellen ze hun jarenlange ervaring in dienst van de toekomst. Een toekomst zonder grenzen.

Als zelfstandige entiteit binnen de Belgische Spoorwegen, koppelt B-Cargo snelheid en service aan flexibiliteit en betrouwbaarheid.

Ofwel reizen uw goederen in volledige treinen, echt

maatwerk afgestemd op uw organisatie.

Ofwel doet u, voor kleinere ladingen, een beroep op de dagelijkse EurailCargo-treinen naar tal van Europese bestemmingen. Zonder grensoponthoud, snel, betrouwbaar en klokvast.

Kortom, de beste transportkwaliteit voor het Europa van morgen.

Wenst u te vernemen hoe B-Cargo nu reeds de grenzen verlegt voor het transport van de toekomst?

Contacteer dan uw commercieel afgevaardigde van B-Cargo.



DE NIEUWE IMPULS IN EUROPEES TRANSPORT.

B-Cargo in uw regio: Brussel - Tel. 02/525.26.24 - Charleroi - Tel. 071/60.23.60 - Liège - Tel. 041/23.63.13 - Antwerpen - Tel. 03/272.07.22 - Gent - Tel. 09/241.23.61 - Brugge - Tel. 050/38.81.64.

B-Cargo Hoofdzetel: Brussel - Tel. 02/525.46.62.

B-Cargo in het buitenland: Köln - Tel. (49)221/13.47.61 - Basel - Tel. (41)61/27.27.285 - Paris - Tel. (33)1/42.09.13.13.