

B-CARGO news

*Tweemaandelijks
3/95*



FLANDERS CONTAINER TERMINAL

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

Verantwoordelijke uitgever:

Willy Van Gestel
Frankrijkstraat 85 -
1070 Brussel

Foto's: NMBS

**Tot uw dienst:
B-CARGO**

Centrale diensten

1070 BRUSSEL
Frankrijkstraat 85
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In uw streek

1070 BRUSSEL
Frankrijkstraat 85
Tel. 02/525 26 24
Fax 02/525 46 35

2600 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



INHOUD

EURAILCARGO

3 Soepel kwaliteitsprodukt.

LIJN 11

6 Bijkomende spoortroef voor Antwerpse haven.

VOLVO

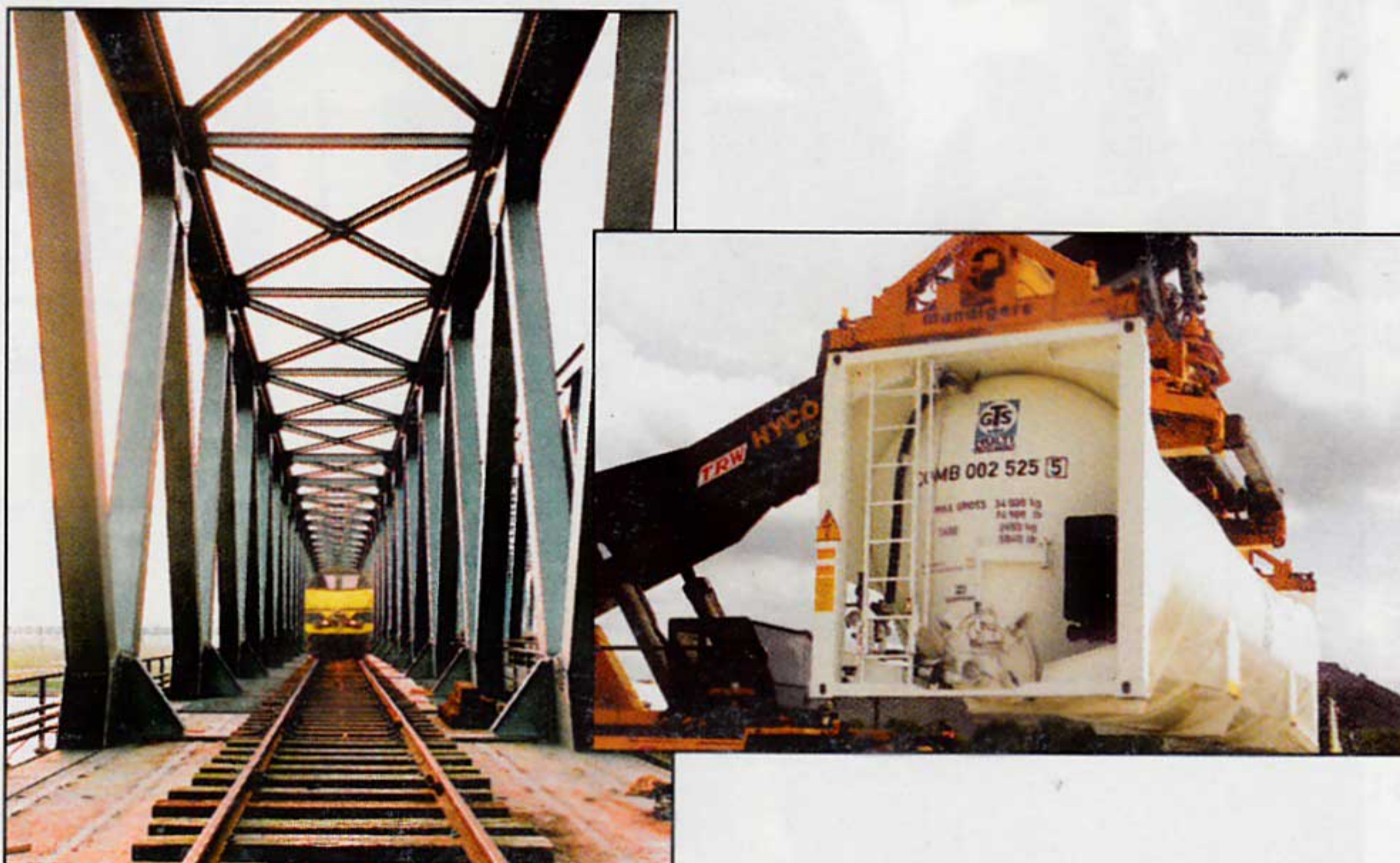
8 275.000 kisten precies op tijd.

FLANDERS CONTAINER TERMINAL

9 Klaar voor de volgende generaties.

MET DRIE SPOORWEGOPERATORS

12 GOS binnen treinbereik.



Ander adres, zelfde telefoonnummer

Eind juni verliet B-Cargo het stadscentrum en vervoegde de maatschappelijke zetel van de NMBS, in de buurt van Brussel-Zuid. De kantoren kijken uit op de Barastraat maar de post dient gestuurd naar: **Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel.** Ook bezoekers worden op dit adres verwacht. Makkelijk voor de klanten, leveranciers en partners van B-Cargo is dat de telefoonnummers dezelfde blijven.

Geen nummer, maar een naam

U verstuurt één of enkele spoorwagens, maar wil de voorwaarden van een klok-vaste "gesloten" trein? Dat kan perfect met de EurailCargo's: internationaal spoorvervoer met reservering en optimale opvolging.

Met de "gesloten" treinen (volledige treinen die in functie van één klant van afzender tot bestemming georganiseerd worden) konden de spoorwegmaatschappijen zich vlot aanpassen aan de hedendaagse marktvereisten. Het just-in-time-concept vereist immers waterdichte garanties. Zulke klok-vaste waarborgen kunnen echter ook met het "unit load"-vervoer. Daarvoor werden de EurailCargo's op de sporen gezet.

Walter De Rijck, chef van de afdeling Verkoop-lichte nijverheid bij B-Cargo, definieert deze service als volgt: "EurailCargo-verbindingen

zijn kwaliteitstreinen die de speerpunten vormen van het unit load-verkeer. Dankzij internationale samenwerking en stipte opvolging van de trafiek, kunnen we garanties geven dat de zending exact op het vooraf afgesproken tijdstip ter plaatse zal zijn. We gaan uit van het principe dag A/dag C voor de klant-klant-verbindingen. Voor zeer verre afstanden, zoals voor sommige delen van Scandinavië, geldt dag A/dag D."

Gerrit Allard, EurailCargo Product Manager bij B-Cargo, vult aan: "Binnen het goederenverkeer krijgen EurailCargo-zendingen altijd prioriteit. Dat geldt al vanaf het ogenblik dat de klant de zending aanbiedt tot ze bij de bestemming aankomt. Als je alle eigenschappen op een rij zet (zoals de stipte opvolging, klok-vaste waarborg en opmerkelijke snelheid), kom je vanzelf tot de conclusie dat het hier om een geïndividualiseerd vervoer gaat. We hebben het niet langer over een zending met een nummer, maar één met de naam van de klant." De Rijck en Allard wijzen op het opzienbarende succes van het concept, dat uiteraard in nauw overleg met het NMBS-departement Transport tot stand kwam. Reserveren is dan ook geen overbodige luxe. Vanzelfsprekend genieten

reservering voorrang bij overbezetting. Diverse klanten melden daarom al dagelijks de door hen gewenste capaciteit. Die zendingen hebben niet enkel prioriteit, ze krijgen ook een bijzondere opvolging. Hierna brengen De Rijck en Allard een beknopte voorstelling van de huidige zes EurailCargo-verbindingen.

Norlink brengt Scandinavië naast de deur

De "spoorbrug" tussen België en Scandinavië kwam tot stand Op 28 mei 1990. Toen reed de eerste EurailCargo-trein van België naar Zweden. Sedert mei 1993 rijdt de trein ook in de tegenovergestelde richting. Allicht kent u beide treinen beter als Norlink. Bekend zijn ze zeker. Dat leiden we af uit hun overweldigende succes. Sedert eind mei 1995 rijdt er zelfs een tweede dagelijkse EurailCargo-trein richting Scandinavië.

Naar Scandinavië gaan vooral staal (54%) en chemische producten (30%) mee. In de omgekeerde richting bracht de Norlink tot dusver hoofdzakelijk vrachtwagencabines, papier en hout mee. Het traject wordt afgelegd in nauwelijks 24 uur, inclusief de twee overtochten met de ferry. 's Ochtends op dag C arriveert

Walter De Rijck, chef van de afdeling Verkoop-lichte nijverheid bij B-Cargo: "EurailCargo-verbindingen zijn kwaliteitstreinen die de speerpunten vormen van het unit load-verkeer. Dankzij internationale samenwerking en stipte opvolging van de trafiek, kunnen we garanties geven dat de zending exact op het vooraf afgesproken tijdstip ter plaatse zal zijn."



EurailCargo

de Norlink al in het Zuidzweedse Helsingborg. In de omgeving van Oslo komen de wagens een dag later aan. Vanuit Helsingborg naar België duurt de rit amper 28 uur. Daarmee illustreert de Norlink andermaal de EurailCargo-snelheid. De tweede trein, die vanaf 28 mei 1995 rijdt, verbetert de vervoerduur voor bepaalde bestemmingen in zuidelijk Zweden nog.

Scaldo: Schelde-Donau over land

Sedert 28 mei 1990 weeft de Scaldo een permanent spoorkanaal tussen de regio Noordzee-Schelde-Maas enerzijds en de Donau anderzijds. Deze EurailCargo verlaat België via Montzen en spoort verder via Aachen-West en de Duits-Oostenrijkse grens in Passau. Op de vroege avond van dag B arriveert de Scaldo al in het Oostenrijkse Wels, waar de verdere aansluitingen prompt volgen. Zowat even snel gaat het in de tegenovergestelde richting. Het traject wordt in de vroege ochtend aangevangen. 's Avonds bereikt de trein al zijn eindstation Antwerpen-Noord, van waaruit de verdere verdeling in België gebeurt.

De zendingen richting Oostenrijk bestaan vooral uit grondstoffen voor de papierproductie, bananen en scheikundige stoffen. Op de terugweg gaat het in belangrijke mate om papier, staal en meststoffen. In de papiersector tussen deze regio's is het transport al zowat synoniem met de Scaldo.

Hier tekent zich nog een opvallende tendens af: steeds meer klanten vragen een Scaldo-kwaliteit voor hun zendingen

naar verder afgelegen bestemmingen (zoals Hongarije, Slovakije en Roemenië). Vorig jaar reed ongeveer 12% van het Scaldo-vervoer richting Oostenrijk door naar deze landen.

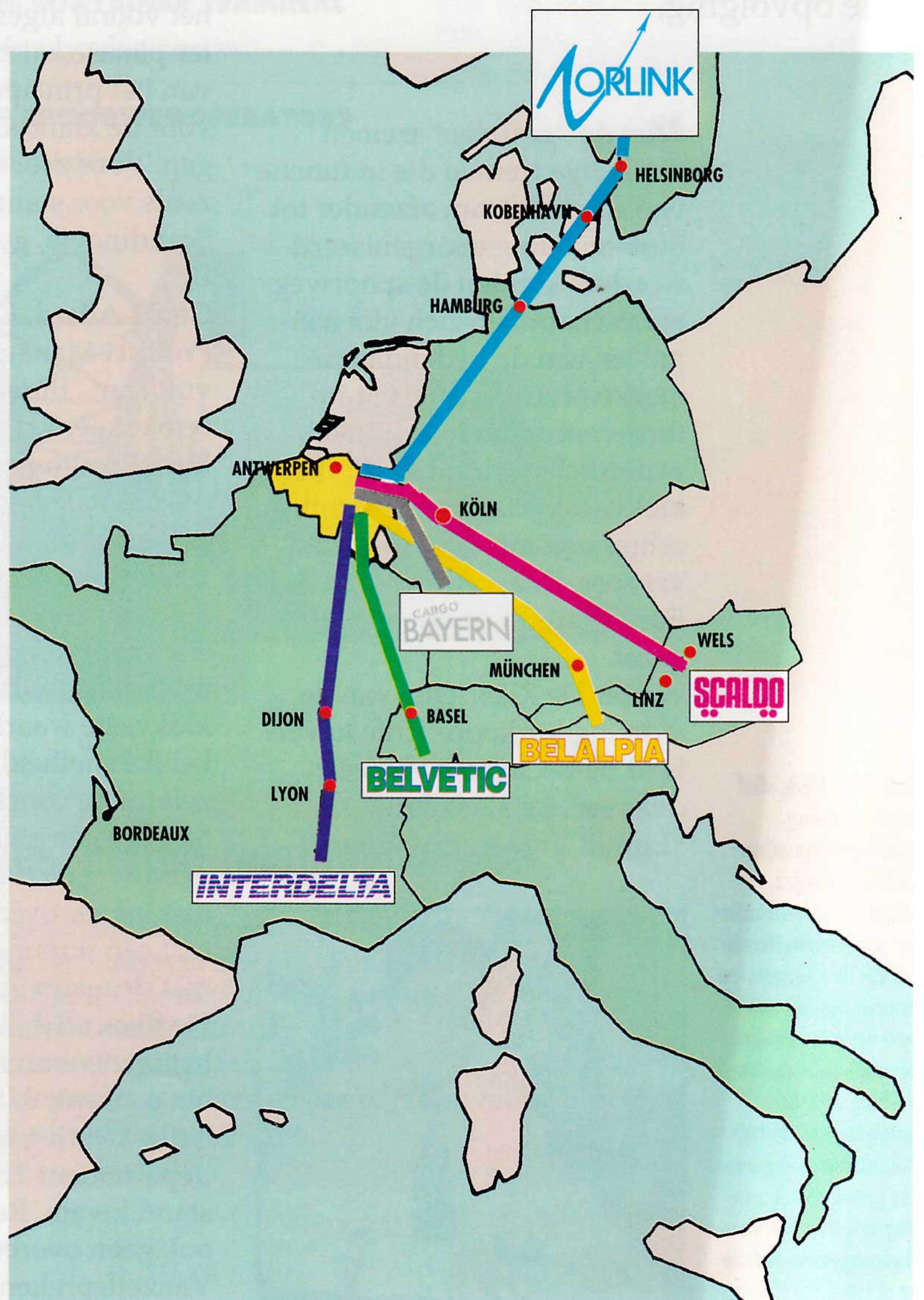
Belalpia: München en westelijk Oostenrijk

Na vier proefmaanden liep in september 1994 de Belalpia van stapel: de EurailCargo-verbinding met de regio München en westelijk Oostenrijk. Die prille leeftijd verhindert niet dat de Belalpia nu al zonder gevaar voor overdrijving een

schot in de roos genoemd mag worden. Binnenkort kan wellicht ook een rechtstreekse trein in de richting zuid-noord overwogen worden.

Momenteel transporteert de Belalpia vooral staalproducten, chemische goederen en grondstoffen voor de papierproductie. Deze zendingen gaan naar de omgeving van München of komen Oostenrijk binnen via de grenspunten Salzburg en Kufstein. Ze kunnen ook via de Brenner doorrijden naar Italië. Wie van deze dienst gebruikt maakt, heeft de garantie dat zijn zending al om 5 uur in de ochtend van dag C

EurailCargo



arriveert in Verona. Iets later, om 10 uur in de voormiddag, komt de trein aan in Bologna.

Belvetic: Zwitserse precisie

In september vorig jaar werd ook de EurailCargo-verbinding naar Zwitserland boven de doopvont gehouden: de Belvetic. Hij spoort naar Bazel en geeft daar aansluiting naar alle belangrijke Zwitserse stations.

Zijn pakket bestaat grotendeels uit auto's en staalprodukten. Samen zorgden ze voor driekwart van de Belvetic.

Cargo Bayern: Zuid-Duitsland binnen handbereik

De Cargo Bayern is een buitenbeentje in dit hoogkwaliteitsaanbod. In tegenstelling tot de overige EurailCargo-verbindingen, gaat het hier niet om één trein, maar om een aaneenschakeling van (bestaande) treinen. Nieuw daarbij is wel dat de Deutsche Bahn haar befaamde Intercargo-net opent voor het Belgische verkeer. Dat zegt veel over de uitstekende EurailCargo-reputatie, die de grenzen duidelijk overschrijdt. Intercargo is

immers een gerenommeerd Duits net van binnenlandse kwaliteitstreinen. Door de openstelling ervan krijgen de Belgische klanten een tijdwinst van liefst 24 uur.

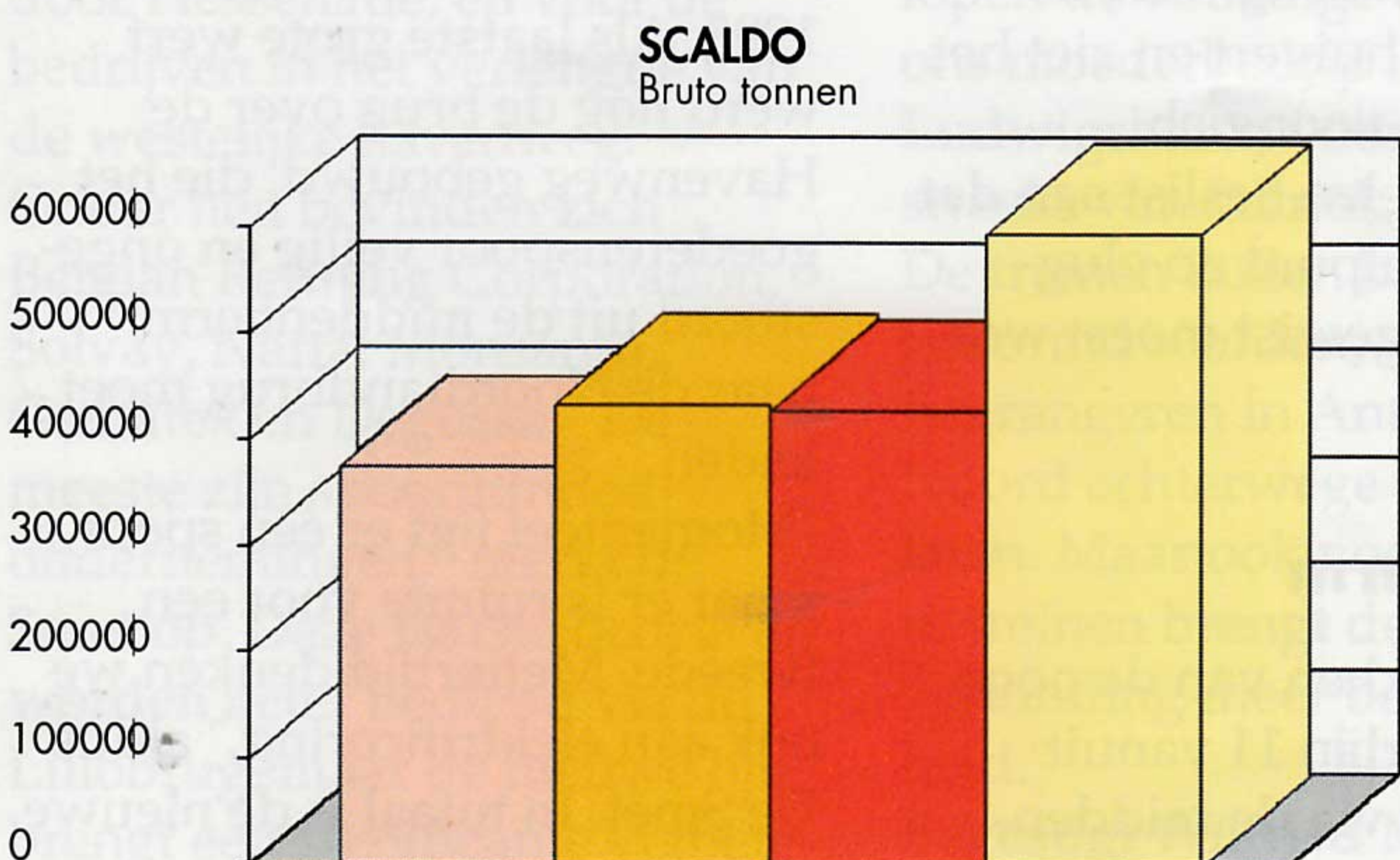
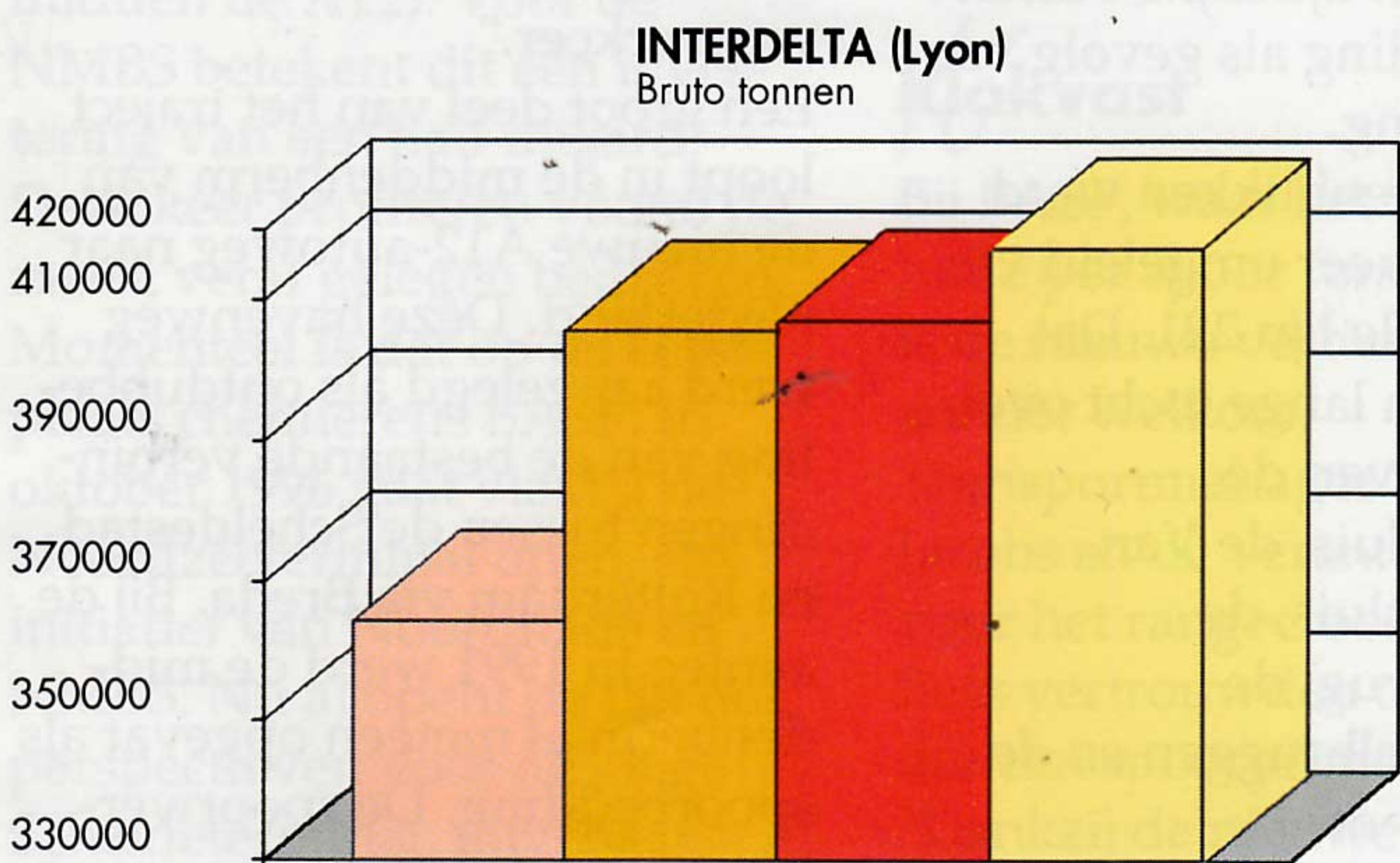
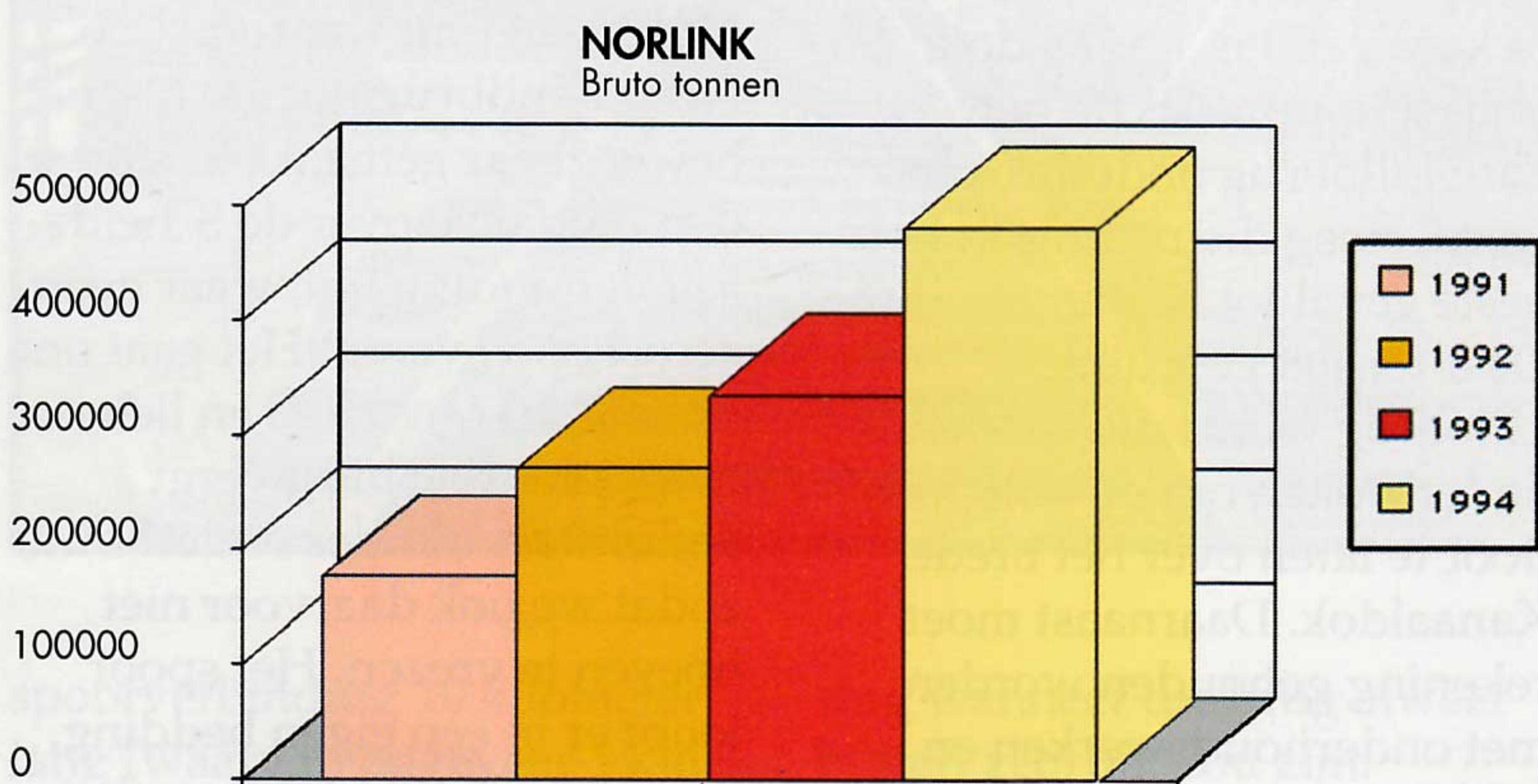
De eerste Cargo Bayern reed op 2 juni 1991. Vier maanden later was de proeftijd beëindigd en stapelde de Cargo Bayern de successen op. Hij rijdt nu elke werkdag in de twee richtingen.

Interdelta: wijnkastelen en industrie

De Interdelta lijkt wel de pater familias van de kroostrijke EurailCargo-familie. Hij was er negen jaar geleden al, nog voor het kwaliteitslabel EurailCargo tot stand kwam. Als draaischijf op Franse bodem fungeren vandaag Dijon en Lyon. In de wijde omgeving vinden we zowel de geurige lavendelvelden, befaamde wijnkastelen als belangrijke industriezones. Vanuit deze belangrijke distributiecentra wordt ook doorgespoord naar de haven- en industriestad Marseille en naar Grenoble bij de voet van de Alpen. Er zijn ook vlotte aansluitingen naar Spanje mogelijk. Naar de zone Lyon wordt er vijf keer per week gespoord, net als naar de zone Dijon. Telkens gaat het om een dag A/dag C-service. Uit Dijon vertrekken er eveneens vijf Interdelta's per week naar België, uit Lyon vier.

Tussen de zendingen naar het zuiden treffen we onder meer cokes, fosforzuur, plaatstaal, auto's, cellulose en papier aan. Naar België brengt de Interdelta onder meer machines en heel wat chemische goederen.

Kortom, het "oudje" onder de EurailCargo's blaakt van gezondheid, dynamiek en souplesse. EurailCargo is een blijver aan de top van het internationale spoorvervoer.



Bedrijfszekerheid

De Antwerpse haven heeft er alweer een spoortroef bij. Op 2 juni werd de nieuwe spoorlijn over de vaste Noordlandbrug in gebruik genomen. Daarmee wordt de duur van een havenrit naar de bedrijven ten westen van het Kanaaldok gereduceerd tot minder dan de helft. Bovendien is deze snelheid voortaan een zekerheid.

Tot dusver duurde een rit tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en BASF, het verste bedrijf aan de andere kant van het Kanaaldok, krap 1.10 uur. Als de beweegbare Lillobrug onderbroken werd, steeg die ritduur in het beste geval tot zowat vier uur. De intensief gebruikte Lillobrug wordt niet zelden onderbroken om de schepen door te laten over het brede Kanaaldok. Daarnaast moet rekening gehouden worden met onderhoudswerken en zelfs met een tijdelijke buitenwerkingstelling als gevolg van een aanvaring.

Op zulke ogenblikken werd het treinverkeer omgeleid via de industriële lijn 221. Dat betekent een lange tocht over de bruggen van de Boudewijns-luis, de Van Cauwelaertsluis, de Petroleumbrug, de Noordkasteelbruggen en de Oosterweel- of Wilmarsdonkbrug. Wie de haven kent, huivert en ziet het lange traject voor zich. Anderen voelen beslist aan dat dit acute knelpunt zo vlug mogelijk uitgewist moest worden.

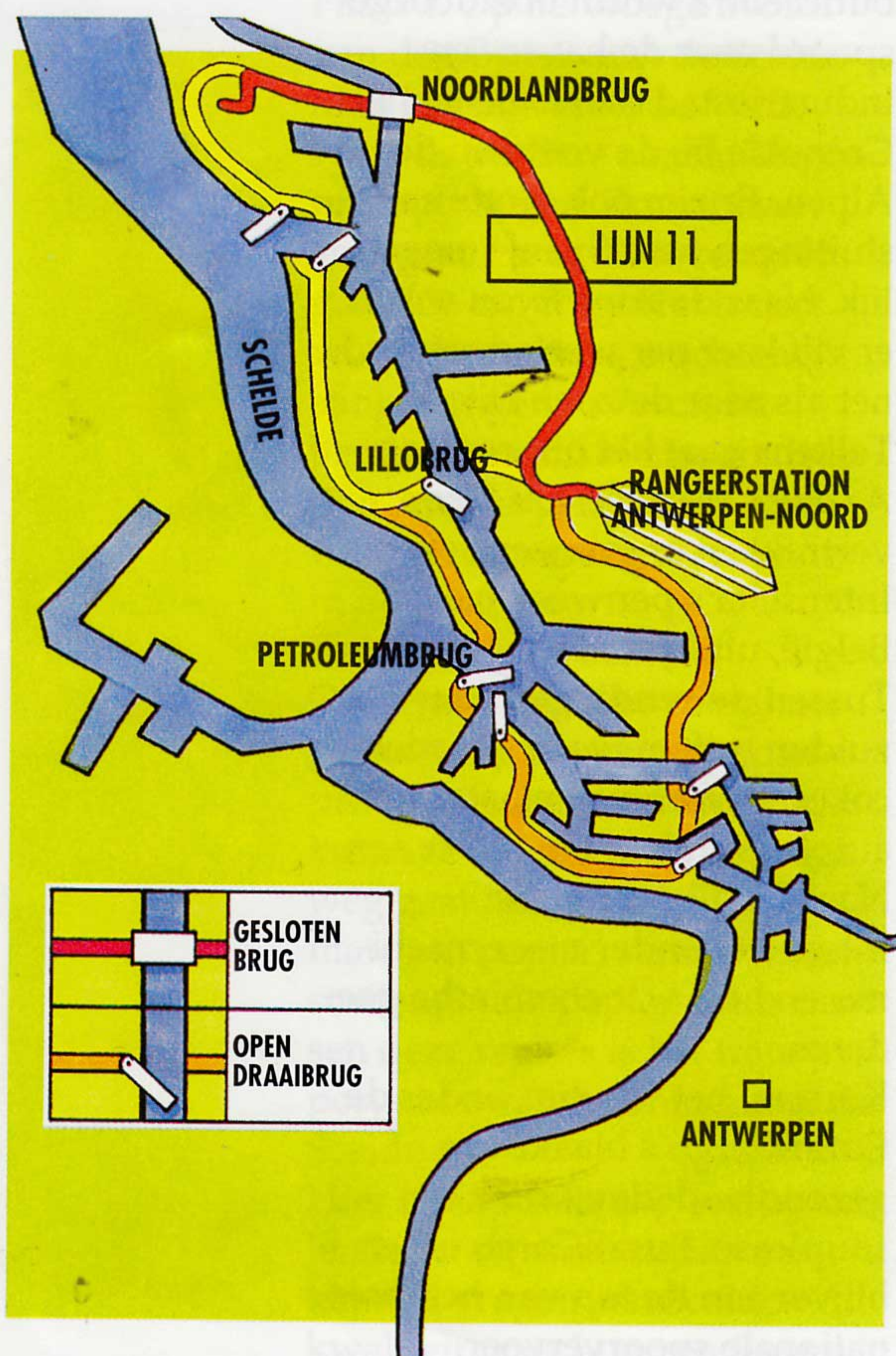
Middenberm

Het doortrekken van de noordelijke spoorlijn 11 vanuit Berendrecht via de midden-

berm van de autoweg A12 en de vaste Noordlandbrug, lost dit probleem op. Etienne De Smet, eerste inspecteur haven NMBS, legt uit waarom: "De Noordlandbrug hoefde niet beweegbaar gemaakt te worden omdat ze over de Schelde-Rijnverbinding ligt, waar geen zeeschepen varen. Het gaat om duwvaartkonvoeien en lichters. Een vaste brug vergt beduidend minder onderhoud, zodat we ook daarvoor niet hoeven te vrezen. Het spoor loopt er in een eigen bedding, volledig afgezonderd van het wegverkeer."

Een groot deel van het traject loopt in de middenberm van de nieuwe A12-autoweg naar Nederland. Deze havenweg werd aangelegd als ontubbeling van de bestaande verbindingen tussen de Scheldestad en Rotterdam via Breda. Bij de aanleg in 1991 werd de middenberm al meteen opgevat als spoorbedding. De spoorwerken begonnen in de zomer van 1993. Als laatste grote werf werd nog de brug over de Havenweg gebouwd, die het goederenspoor veilig en ongestoord uit de middenberm naar de Noordlandbrug moet leiden.

"Momenteel ligt er één spoor, maar er is ruimte voor een tweede. Mettertijd denken we ook aan elektrificering," aldus De Smet. In totaal is de nieuwe





"De Noordlandbrug hoefde niet beweegbaar gemaakt te worden omdat ze over de Schelde-Rijnverbinding ligt, waar geen zeeschepen varen."

afdelingschef Planning Goederen NMBS: "Via lijn 11 kunnen de treinen gewoon naast het vormingsstation Antwerpen-Noord rijden en onmiddellijk aansluiting vinden op het net.

Vanzelfsprekend kunnen ze desgewenst ook het vormingsstation binnen. Klokvast rijden behoort er nu tot de mogelijkheden. Wie just-in-time werkt, zelfs met een zeer smalle marge, kan ook in die verre havenhoek nu 100% op het spoor vertrouwen. Lijn 11 heeft trouwens nog een andere troef. Ze kan eventueel aangesloten worden op de lijn Vlissingen-Rosendaal en zo een alternatief vormen voor lijn 12. Die loopt van Antwerpen via Kapellen en Essen naar Rosendaal. Zo komt er enerzijds ruimte vrij op lijn 12 voor andere projecten en wordt er anderzijds een performante spoorverbinding tussen de Antwerpse en de Rotterdamse haven gecreëerd."

Haakt De Smet in: "Er staat al één rechtstreekse trein in beide richtingen per dag op het programma tussen BASF-Antwerpen en Ludwigshafen. Hij zal vertrekken en aankomen in de vroege namiddag in plaats van 's nachts zoals vandaag het geval is. Dat is ook mooi meegenomen als ontlasting voor de zware nachtpiek in de haven." Zo merken we het nog maar eens: als bedrijven en de NMBS/B-Cargo samen zoeken naar oplossingen, ligt een win-win-situatie voor de hand.

spoorverbinding 10 kilometer lang (waarvan ongeveer 5 km midden de A12). Voor de NMBS betekent dit een investering van een half miljard. Deze keer profiteren vooral de meest veraf gelegen bedrijven. Momenteel is dat op de eerste plaats chemiereus BASF. In oktober 1996 gaat vlakbij de Noordzeeterminal open, een initiatief van Noordnatie en NMBS. Nu al opent de lijn ook perspectieven voor de jonge Scheldeterminal, uitgbaat door Hessenatie, en voor de bedrijven in het verlengde van de westelijke havenweg. Onder hen bevinden zich Belgian Refining Corporation, Solvay, Nafta, Monsanto, Gamatex en Degussa. "De meeste zijn spoorminded-ondernemingen," merkt de Smet op. Deze laatste bedrijven worden beter bediend via de Lillobrug, maar de nieuwe lijn brengt een significante verbetering

wanneer die brug alweer buiten gebruik zou zijn.

Klokvast

Bij BASF, waar het vervoervolume per spoor fors toeneemt, is de nieuwe verbinding bijzonder welkom.

Transportmanager Willy Jacobs en de verantwoordelijke voor het rangeerbedrijf Dirk Betz vertrouwden ons al eerder een spoorprimeur toe: "Dankzij de nieuwe lijn 11 lopen de volledige treinen naar ons moederbedrijf in Ludwigshafen voortaan rechtstreeks van fabriek tot fabriek. De treinen zullen bij ons gevormd worden, zodat we het rangeren in Antwerpen-Noord achterwege kunnen laten. Maar ook voor alle andere treinen brengt de nieuwe verbinding meer bedrijfszekerheid."

Bevestigt Wilfried Moons,



VOLVO: 275.000 kisten precies op tijd

Op 30 maart vierde Volvo Gent het vertrek van de 275.000ste door Intercontainer-Interferry (ICF) vervoerde container.

Vorig jaar assembleerde de Volvo-groep 351.000 auto's en 69.000 vrachtwagens, voornamelijk in Zweden, Nederland en België. De Gentse vestiging tekende voor 42% van de auto's en 26% van de vrachtwagens (respectievelijk 147.600 en 17.900 eenheden). Daardoor is zij de belangrijkste fabriek van de groep. In Gent werken 3000 arbeiders en 500 bedienden, die deel uitmaken van een geheel dat in totaal 5750 mensen tewerk stelt en tevens actief is in distributie, verkoop, leasing en renting. Vorig jaar boekte de groep een globaal omzetcijfer van 132 miljard frank.

Voor de montage van de wagens worden carrosserieonderdelen geleverd door de fabriek van Olofström in Zuid-Zweden. Om de bevoorrading volgens de regels van het just-in-time-principe te laten verlopen, moest Volvo een beroep kunnen doen op een perfor-

mante vervoerder. Just-in-time leveringen zijn immers de losprijs voor financiële gezondheid in de automobielsector die bij uitstek onderhevig is aan schommelingen in de verkoop.

Olofström en Gent liggen 1300 kilometer van elkaar verwijderd. Reeds in 1981 opteerden de spoorwegen voor een rigoreuze organisatie om Gent's woensdags in de vroege ochtend het materiaal te leveren dat 's maandags in de namiddag door de Zweden werd geladen. Het regime dag A/dag C is elke werkdag geldig. Het vervoer in containers is zeer performant: de behandeling verloopt gemakkelijk en het verkeer in volledige treinen is volledig onder controle. Deze trafiek - het resultaat van een zeer strikte programmatie - wordt bovendien met de grootste zorg opgevolgd door de Belgische operator die voor rekening van ICF werkt.

De treinen bestaan uit 30 zes-assige wagens, beladen met 120 containers die het Volvo logo dragen. Om continu verkeer te garanderen, gebruikt ICF hiervoor 210 van zijn 5500

containerwagens.

Vanaf het begin groeide het vervoer gestaag, om in 1987 een gemiddelde van 20.000 containers per jaar te bereiken. Dat aantal bleef ongeveer stabiel tot in 1992, waarna het steil de hoogte inging. Vorig jaar werd zelfs een volume van 50.000 containers opgetekend, of een gemiddelde van meer dan 1000 per week. Deze evolutie vindt gedeeltelijk haar oorsprong in het succes van het Volvo 850-model. Sedert 1992 laat Volvo per trein ook cabines voor vrachtwagens vervoeren vanuit Umea (Noord-Zweden) naar Gent. Hiervoor werden speciale spoorwagens ontworpen. ICF vertrouwde aan het NMBS-filiaal Interferry de organisatie toe van dit intens verkeer. De opdracht bestaat uit het ter beschikking stellen van wagens, de opvolging van de rit, het terugzenden van de lege containers naar Zweden en de bewaking van de rotatie van de wagens in het raam van een programma dat toegespitst is op maximale rendabiliteit.

Klaar voor de volgende generaties

Eind april meerde het eerste schip aan bij de gloednieuwe Flanders Container Terminal (FCT) in de voorhaven van Zeebrugge. Met een capaciteit van 1,2 miljoen TEU (Twenty Foot Equivalent Units) per jaar krijgt de terminal een gigantische weerslag op zowel de havenactiviteiten als het spoorverkeer.

Toen Seaport Terminals, de grootste telg uit de Katoen Natie-groep van Fernand Huts, in 1987 een concessie verwierf om een kolossale containerterminal uit te baten voor de sluisen, leek de verwezenlijking nog een verre droom. Het gebied van 100 hectare diende gewonnen te worden op de zee, de 1300 meter lange kaai moest nog in de kustbodem geheid worden. Inmiddels werken al 50 havenarbeiders, 10 technici en 20 bedienden op FCT, die een autonome onderneming werd met Huts als voorzitter. "Binnen twee jaar verwachten we op zijn minst een verdubbeling van het aantal werknemers en binnen vier jaar nogmaals," vult Joris Thys, manager bij FCT, aan. Thys, geboren en getogen in de Westhoek, werkte geruime tijd in de Antwerpse haven en sprokkelde al heel wat ervaring bijeen in het opstarten van terminals.

Post-panamax

We vroegen Thys eerst waarom er halsreikend uitgekeken werd naar FCT. Met andere woorden: hoe wordt die enorme investering (zowat 6 miljard frank eens de terminal op volle kracht draait) verantwoord? Hij wijst ons op de ongelooflijk snelle groei van de containertrafiek: "Vorig jaar kenden zowel Antwerpen als Zeebrugge een toename van zowat 10%. De prognoses tot het jaar 2000 voorspellen een groei van 5%. Dat fenomeen manifesteert zich in zowat alle wereldhavens. Overal is containeroverslag het snelst groeiende marktsegment. Met dit tempo krijgen we zeer binnenkort gewoon een tekort aan terminals in onze zeehavens." De keuze voor FCT viel op Zeebrugge omdat de dimensie van de schepen nog steeds toeneemt. Thys gewaagt al van containerschepen van de vierde en vijfde generatie. Het gaat om post-panamax-vaartuigen (die te groot uitvallen voor het Panama-kanaal) die nu al tot 4000 TEU vervoeren. Binnen



Joris Thys (FCT): "We laten de treinen bij voorkeur rechtstreeks van terminal tot terminal rijden."

Flanders Container Terminal

afzienbare tijd worden schepen voor 6000 TEU gebouwd.

Merkt Thys op: "Zulke schepen hebben het moeilijk om vele havens binnen te varen. Met een diepgang van 15,4 meter geraken ze wel snel en probleemloos bij onze kade." Met een knipoog: "Bij het opzet van deze terminal werd dus rekening gehouden met de volgende generaties."

De operatiesnelheid is cruciaal. Legt Thys uit: "Zo'n schip in de vaart houden kost al gauw één miljoen frank en meer per dag. Elke seconde telt. De grote rederijen kiezen dan ook steeds meer voor één vlotte aanleghaven, waar de schepen binnen de kortste keren gelost en geladen kunnen worden. Van daaruit worden de containers vervolgens naar de diverse bestemmingsoorden getransporteerd. Het systeem is vergelijkbaar met het hub-concept in de luchtvaart. Een intercontinentale vlucht landt bijvoorbeeld op Zaventem en van daaruit is er een vlotte aansluiting naar andere Europese bestemmingen."

Met de shuttle

Die werkwijze impliceert dat een terminal soepel, snel en zeer produktief moet werken om de kost zo laag mogelijk te houden. Robuuste en gesofisticeerde post-panamax-portaal-kranen blijken daarbij onontbeerlijk. Er komen er zes op de FCT-kade. Straddle carriers pikken de laaddozen vervolgens op en stouwen ze op de

terminal. Het komt er immers op aan het schip in een mum van tijd leeg of vol te krijgen. Op de kade zelf mogen dus geen andere activiteiten de behandeling ophouden. "Dat is ook de reden waarom er geen sporen liggen op de voorkade," voegt Jean-Marie De Block, stationschef Zeebrugge-Vorming, eraan toe. "De bestemming van de containers staat overigens ook niet altijd vast bij het lossen. De treinen wachten dus op de drie sporen op de landzijde van de terminal, waar ze over een volledige kilometer gelost en geladen kunnen worden. Daarvoor zorgen momenteel twee Rail Mounted Gantry-kranen met een reikwijdte van 30 meter."

Het prijskaartje van een transportketen wordt ook bepaald door het landinwaartse transport. Precies in de verkeersontsluiting lijkt Zeebrugge kwetsbaar. Moet het op dat terrein de voorsprong die aan de kade opgebouwd werd prijsgeven? Thys ontkent: "In samenwerking met partners zoals de NMBS en B-Cargo, hebben we concepten ontwikkeld die een vlotte af- en aanvoer garanderen. Daarom hechten we veel belang aan het shuttle-systeem tussen Antwerpen en Zeebrugge." Wilfried Moons, NMBS-afdelingschef Planning Goederen, waarschuwt om dit concept niet te verwarren met een bloktrein: "Een bloktrein rijdt niet altijd in dezelfde samenstelling heen en terug tussen twee punten. Een shuttle pendelt voortdurend onveranderd tussen dezelfde terminals of stations. Zo vermijd je rangeren en je kan een vaste dienstregeling waarborgen. Zo'n pendel heeft een enorme aantrekkingskracht, ook op nieuwe klanten. Hij rekt af met vooroordelen tegenover spoorvervoer."



Momenteel rijdt er al een shuttle tussen Zeebrugge en de Antwerpse rechteroever (in casu de Berendrecht- en de Interferry-terminal). Thys signaleert dat er ook belangstelling bestaat voor een shuttle naar Linkeroever. Poneert hij: "We laten de treinen sowieso bij voorkeur rechtstreeks van terminal tot terminal rijden. Het schouwen gebeurt dus al bij het vertrek bij ons."

Repliceert Moons: "Dat levert inderdaad een mooie tijdswinst op. Zowel de terminaluitbaters als de treinoperatoren zien het belang ervan in. Uiteraard vergt die werkwijze goede wederzijdse afspraken."

Dergelijke nieuwe systemen moeten er ook voor zorgen dat de spectaculaire toename van het spoorverkeer van en naar Zeebrugge vlot opgevangen wordt. Thys verwacht dat ongeveer 35 tot 40% van de 1,2 miljoen TEU af- en aangevoerd zal worden met feederschepen. Deze kustvaarders zullen vooral de goederen richting Rotterdam, Duisburg en de Boven-Rijn transporteren. Licht Thys toe: "Hoewel ook de feederdiensten op Groot-Brittannië sterk vertegenwoordigd zijn in Zeebrugge, zullen de diepzeeschepen bij voorkeur zelf een haven in het Verenigd Koninkrijk aanlopen."

Een even groot aandeel gaat naar het spoor. Anders uitgedrukt: meer dan duizend boxen per dag komen en gaan met de trein. "Misschien hebben we wel bijkomende sporen



Eén van de imposante post-panamax-portaal-kranen: vlot en razend snel lossen en laden van de gigantische containerschepen.

nodig op de terminal. Daarvoor werd de nodige plaats vrijgehouden," merkt Thys op.

Fors uitbreiden

Inmiddels vorderen de plannen voor de verdere (opzienbarende) uitbreiding van de westelijke voorhaven in Zeebrugge. Blikvanger is het voornemen van CMB-dochter Hessenatie om een containerterminal uit te bouwen aan de overzijde van FCT. Daar komt een kaaimuur van 750 meter. In het verlengde daarvan heeft Hessenatie een optie op nog eens 750 meter. Nog noordelijker wordt het Wielingendok aangelegd. Ook daarvoor heeft Hessenatie interesse om er een verlengstuk van de containerterminal te bouwen. Daarmee zou de overslagcapaciteit rond het containerdok uitbreiden tot meer dan 2,2 multimodale verkeerseenheden per jaar. Verder is er daar ruimte voor een ultra-performante roll-on/roll-off terminal. Sea-Ro wordt de exploitant en hoopt daar nog voor het einde van dit jaar operationeel te zijn. Naast dit alles gonst het nog van plannen om de ruimte van en rond de Ocean Containerterminal (OCZ), eveneens in de westelijke voorhaven, te optimaliseren.

De NMBS heeft de nieuwe initiatieven al beantwoord. Momenteel wordt druk gewerkt aan een tunnel onder de kustweg. Er komt een koker met ruimte voor drie sporen.

Eén daarvan is allicht bestemd voor het nieuwe reizigersstation dat gepland staat aan het uiteinde van de zeedijk. Dit zou het huidige reizigersstation vervangen, dat door zijn ligging achter de kustweg inboet aan aantrekkingskracht. In de voorhaven zelf is de bundel voor FCT vanzelfsprekend al klaar. De werken voor de nieuwe bundel voor de westelijke voorhaven zijn begonnen. Commentarieert Thys: "We kijken tevens uit naar de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent, alsook naar capaciteitsuitbreiding tussen Brugge en Zeebrugge." We legden zijn wens voor aan Wilfried Moons: "Met deze optimaliseringen is reeds rekening gehouden. De NMBS volgt de uitbreiding van de Zeebrugse haven op de voet en staat klaar om adequaat in te spelen op de noden." Tussen terminalexploitanten en NMBS/B-Cargo heerst blijkbaar een sfeer van vertrouwen en dynamiek. Die vertaalt



zich ook in de inspanningen om het spoorvervoer verder te informatiseren. Bij FCT wordt alvast alles in gereedheid gebracht om aan te sluiten op RailEdi. Deze innovatie vervangt de papieren vrachtbrief door een elektronische versie. Nu al kan er een beroep gedaan worden op RailEasy, een systeem waardoor de bedrijven via mailberichten de wagens kunnen lokaliseren. Vertrouwt Thys ons toe: "Op de terminal streven we naar een on line real time-computersysteem. Zo kunnen we alle opdrachten geven op het ogenblik van uitvoering zelf. Dat kadert in het zo efficiënt en produktief mogelijk beheren van deze terminal. De concurrentie is bikkelhard, maar de troeven van de voorhaven en de lagere aanloopkosten spelen in ons voordeel."

Niet toevallig was het eerste schip dat aanmeerde, de Cast Elk, eigendom van de eerste klant op FCT, rederij Cast. Tot dusver baatte Cast zelf een terminal uit in de achterhaven. Nu koos het bedrijf echter voor de snellere, sluisvrije toegang in de voorhaven. Alleen al Cast is goed voor ten minste 120.000 scheepsbewegingen per jaar. FCT maakte ook al een afspraak met de NV Ferry-Boats, die hun containers voor de Deense rederij Maersk in samenwerking met P&O vanaf midden juni 1995 op FCT laten behandelen. Op het ogenblik dat deze editie in de brievenbus valt, heeft wellicht al een volgende grote reder een contract getekend. .

Rusland op het spoor

Stilaan ontluikt het economische leven in Rusland. Het transport van en naar de GOS-staten stijgt navenant. Het spoor heeft meer dan één streepje voor. In de voormalige Sovjetunie werd immers een degelijke en omvangrijke spoorinfrastructuur opgebouwd. Bij drie spoorklanten polsten we naar een eerste evaluatie van "Rusland per spoor". De getuigenissen komen van Depaire, Interferry en TRW.

Vrij eensgezind waarschuwen economische analisten nog voor de mogelijke nukken van het handels- en industriële leven in Rusland en de GOS-staten. Tegelijkertijd zijn ze het er roerend over eens dat de economische activiteiten duidelijk blijven toenemen. Wie er straks de rijpe commerciële vruchten wil plukken, mag de Russische beer niet te lang uit de boom kijken. Dat beseffen ook de Belgische bedrijven meer en meer. De NMBS ziet het aantal treinen en wagens richting Rusland dan ook alsmaar toenemen. "Gemiddeld gaan er nu drie treinen per week vanuit ons land naar Rusland," weet Wilfried Moons, afdelingschef Planning Goederen NMBS. "Momenteel houden we twee mogelijke rijpaden per dag vrij tussen België en Malasewice aan de

Pools-Russische grens. Daarenboven hebben we ons dagelijks aanbod via het internationale transportplan, dat echter in die richting minder performant is."

GOS: grote interesse

Van het Poolse Malasewice rijdt de trein de Witruisische grensstad Brest binnen, waar de containers of de goederen noodgedwongen overgeladen worden. De GOS-staten kennen immers een andere spoorbreedte. Vanuit Brest rijden de meeste treinen dwars door Wit-Rusland. Ze komen Rusland binnen in de buurt van Smolensk en bereiken een weinig later Moskou. De Russische hoofdstad is evenwel al lang niet meer de enige courante bestemming. Het noordelijker Sint-Petersburg ontvangt aardig wat trafiek. Maar ook Kiew in Oekraïne en exotischer klinkende oorden in de overige GOS-staten prijken steeds vaker op een vrachtbrief.

Onlangs nog stokten grote delen van het transport op Rusland omdat enkele invoerformaliteiten abrupt gewijzigd werden. Gelukkig worden zulke onvoorziene administratieve problemen alsmaar zeldzamer. De markt wordt stabiel. Waarop Moons reageert met een voorstel naar de

Belgische verzenders: "We hopen een dagelijkse geprogrammeerde trein naar Rusland te sturen. Die zou samengesteld zijn door de aanbreng van diverse spoorklanten. De zekerheid dat er elke dag op zijn minst één trein vertrekt, zou het volume beslist de hoogte injagen."

"Grote interesse is er zeker," voegt Moons eraan toe. "Het spoorvervoer kent immers minder oponthoud aan de grens dan het wegvervoer, alhoewel het soms nog kan tegenvallen. Het spoor hoeft uiteraard evenmin rekening te houden met de vaak slechte toestand van het Russische wegennet. Bovendien blijkt spoorvervoer ook veiliger. Desgewenst krijgen de treinen trouwens een veiligheidsescorte mee."

Edmond Depaire: Russisch totaalpakket

De spoorexpeditie-afdeling van Edmond Depaire nv, filiaal van de NMBS en houder van het ISO 9002 kwaliteitscertificaat, heeft van het "Ruslandvervoer" een specialisatie gemaakt. Dit is niet zomaar tot stand gekomen, legt André Buekers, directeur Spoorafdeling Edmond Depaire, ons uit: "Eerst moet u weten dat we met onze 22 gespecialiseerde mensen,



TRW plaatst als het ware een supersnelle, veilige autoweg op het spoor.

waarvan er één Russisch spreekt, hoofdzakelijk spoorvervoer organiseren in al zijn vormen en met alle mogelijke combinaties: zo'n 750.000 ton per jaar in gans Europa, waarvan wij vrachtbetalers zijn en waarbij wij erg steunen op onze vertegenwoordiging in West- en Oost-Europa." "Wij zijn al meer dan 20 jaar de wederzijdse vertegenwoordiger, voor spoorvervoer, van de voormalige staats-Oostblok-expediteurs," zo stipt de heer Buekers nog aan. "Terwijl deze monopolies niet meer bestaan, zijn de betrouwbare, gespecialiseerde partners er nog steeds voor ons. Reeds voor de glasnost stuurden en ontvingen we belangrijke tonnages en uiteraard helpen deze uitstekende contacten ons nog dagelijks. Onze afdeling biedt immers een toegevoegde waarde aan haar klanten, namelijk een logistiek gebaseerd op hun specifieke eisen, waarbij wij verantwoordelijk zijn voor het finale logistieke resultaat. Wij treden op als afzender of

bestemming in opdracht van de klant, wij betalen de vrachtkosten en rekenen nettoprijzen aan onze opdrachtgevers aan." André Buekers geeft enkele cijfers om de evolutie met de Voormalige Sovjetrepublieken (VSR) te verduidelijken: "Tot 1992 organiseerden we gemiddeld 500 à 600 wagens per jaar, waarbij het transport vooral beëindigd werd aan de grenspunten: Brest, Chop, Zahony,... In 1992 vervoerden we, samen met een Russische gespecialiseerde expediteur, daarbovenop 856 wagens met katoen van Uzbekistan naar vooral Antwerpen en ook Bremen." Enzo Ongaro, commercieel verantwoordelijke, voegt hieraan toe dat het exploitatienemen in september 1993 op vraag van B-Cargo, "ons duidelijk maakte dat een huis-huis-dienst in concurrentie met de vrachtwagen, ons marktaandeel drastisch kon verhogen." Toen zorgde Edmond Depaire voor de commercialisatie en expeditie van 40 koelcontainers (met een autonoom

koelsysteem) huis-huis, Benelux via Antwerpen tot Moskou-regio. Na lossing en cleaning spoorden de containers naar de zuidelijke Kaukasus, waar ze geladen werden met groenten en fruit. Van daaruit liep het traject verder naar Siberië. Nadien ging de reis naar Wladiwostok, waar de containers herbeladen werden met vis voor Moskou. Het ging om een pilootproject in opdracht van NMBS-dochter Transurb Consult, die een haalbaarheidsstudie in opdracht van de EU geconcretiseerd wilde zien.

Dat jaar realiseerde Edmond Depaire reeds 204 TEU's (standaard 20-voet-containers Dry Box) en 326 wagens inclusief koel- en temperatuurgecontroleerde wagens, met diverse bestemmingen in de VSR met een all-in logistiek.

"En 1994 was een topjaar voor ons Ruslandverkeer," zegt commercieel vertegenwoordiger Jan Vermassen, "namelijk 2034 TEU's en 1442 conventionele wagens. De Edmond Depaire-klantenkring beperkt zich al lang niet meer tot de Benelux, maar omvat ook Frankrijk, Duitsland, Denemarken, Oostenrijk,... Deze verzendingen te Brest worden toegevoegd aan deze bij vertrek uit België. Ter ondersteuning van ons spoorvervoer bieden we ook vrachtwagenvervoer in onderaanneming aan, deur-deur, en meestal gebruikmakend van de voertuigen van onze agenten." Volgens de heer Baeb, verantwoordelijke tarifiering, is dit succes geschoeid op: "Het programmeren en inleggen van volledige treinen (alleen al de Russische Federatie kent 19 spoorwegmaatschappijen), hetgeen een competitieve transitijd inhoudt, een gedegen kennis van de plaatselijke douane- en andere wettelijke bepalingen

gen, het doorgedreven opvolgingssysteem tot bij aflevering, de controle bij de overgang van het Europees spoorwegnet naar het Russische, het aanbieden van desgewenst een goederenverzekering, diversificatie in reisinstituten en vooral onze plaatselijke vertegenwoordigers. Zo laten we ook regelmatig accijnsgoederen gewapend escorteren op het grondgebied van de VSR. Wij menen dat het voornamelijk dankzij onze organisatie is dat we, niettegenstaande de gigantische hoeveelheden, nog geen lading verloren hebben en noch met manco's, noch met diefstal geconfronteerd werden."

"De spoorexpeditie-afdeling Edmond Depaire", zegt André Buekers, "ziet de toekomst van het spoorvervoer van en naar de VSR met vertrouwen tege-

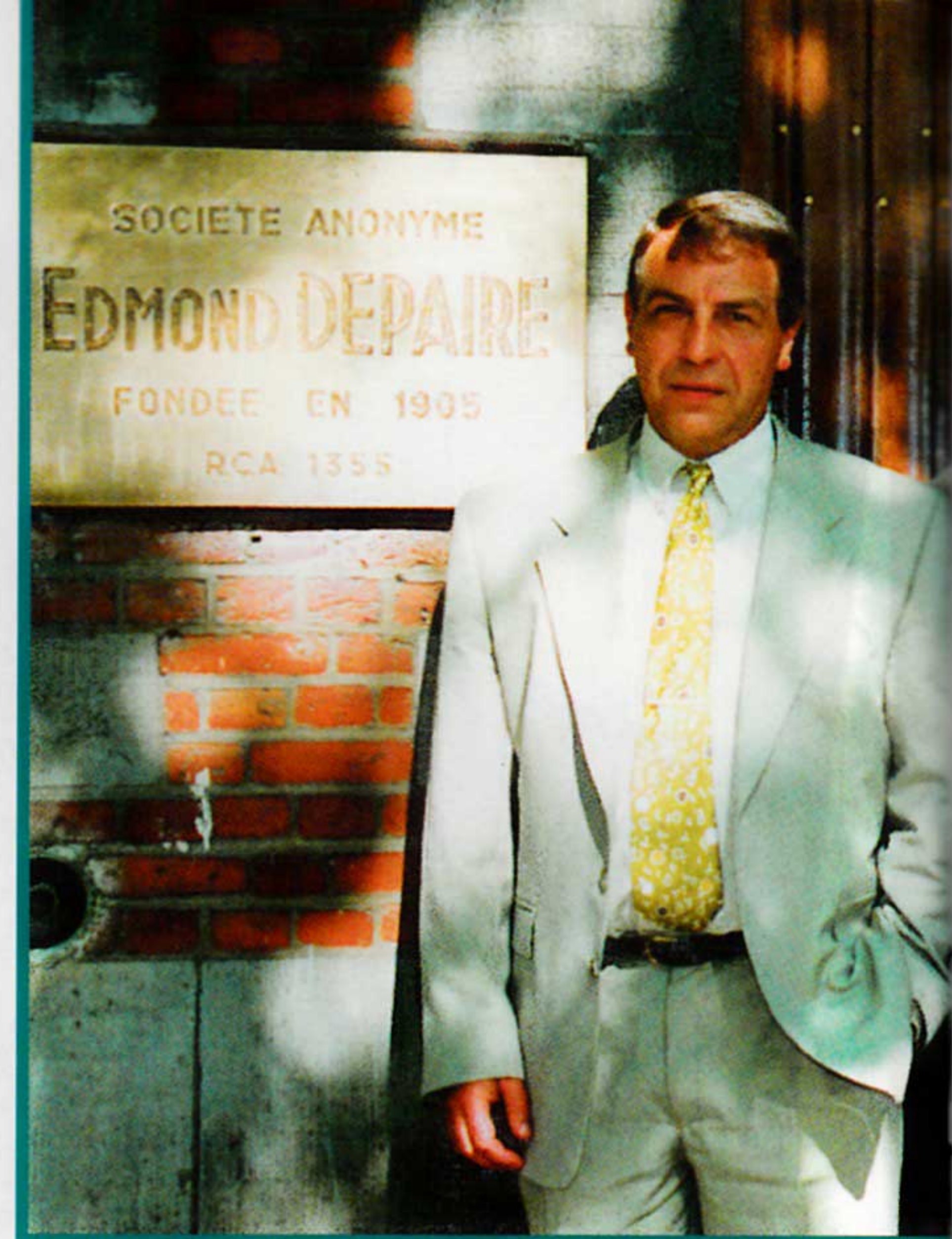
dagelijks 6000 à 7000 voertuigen. Alleszins een maatregel die het spoorvervoer, conventioneel en per container, alleen maar concurrentiëler kan maken."

Interferry: pijlsnel naar Moskou

Begin april 1995 stuurde Interferry een eerste regelmatige vaste trein naar Moskou, de Strela (Russisch voor "pijl"). Het gaat om een volledige Intercontainer-trein, waarin Interferry actief participeert. Interferry (49,8% NMBS, 25,1% Intercontainer, 25,1% Ferry-Boats) verzorgt onder meer de vertegenwoordiging van Intercontainer-Interfrigo, de prominente internationale operator van gecombineerd vervoer en transport onder gecontroleerde temperatuur. Deze onderneming is een gezamenlijke telg van de Europese spoorwegmaatschappijen.

"De Strela vertrekt nu elke woensdag," vervolledigt Interferry-directeur Raymond Van Dyck. "Het is een totaalprodukt. We organiseren dus ook alle overladingen en zelfs alle administratieve taken. Intercontainer-Interfrigo heeft trouwens eigen mensen in Rusland, die er al een lange ervaring hebben opzitten. Daarnaast bieden we uiteraard ook andere produkten naar de GOS-staten aan. Voor zendingen daarheen kan je bij ons elke dag vertrekken. En er is de niet onbelangrijke trafiek tot de Russische grens voor klanten die het daarna zelf regelen of laten regelen door hun lokale partners."

De Strela vertrekt elke woensdagavond om 23.25 uur stipt in Antwerpen. Zes dagen later arriveert hij in Moskou, al kan die termijn soms ook een paar dagen langer aanslepen. Licht Van Dyck toe: "We moeten nog



altijd rekening houden met de niet altijd even gemakkelijke omstandigheden aan de grens."

Voorlopig moeten de expediteurs en operatoren ook nog afrekenen met de wanverhouding tussen het vervoer heen en terug. "Er gaat zowat tien keer meer naar de GOS-staten dan van daaruit naar hier," geeft Van Dyck toe. "Een evenwicht daarin moet zeker kunnen, maar dat is uiteraard een kwestie van tijd."

Van Dyck merkt vooral de jongste paar maanden een sterke groei richting GOS. De belangstelling wordt ook diverser. In de beginperiode werden vooral genotsgoederen verstuurd, nu kennen de zendingen een zeer heterogene samenstelling, van sigaretten tot bouwmaterialen. Van Dyck waagt zich aan een prognose: "Op relatief korte termijn moet er ten minste vijf keer per week een volledige trein kunnen vertrekken. Dat zie ik zeer snel gebeuren eens de Russische administratie nog wat versoepelt. Daarnaast hopen we op meer terugvracht. Dan kunnen de kosten gevoelig dalen."

TRW: autoweg op het spoor

Een vrachtwagen die tegen 120 km per uur in alle veiligheid Europa en de GOS-staten

Rusland op het spoor

moet. Zo zijn we dit jaar begonnen met de aanvoer van chemische vloeistoffen in bulk van de VSR naar de Benelux. Eerstdaags starten we met de wekelijkse aanvoer van linercontainers van de VS met bestemming Groot-Moskou, die van Antwerpen-Haven af per bloktrein zullen verzonden worden. Een erkenning van onze vakkennis blijkt ook uit het feit dat we meer en meer voor andere expediteurs optreden."

"Het bewijs dat de VSR sneller leren, is bijvoorbeeld dat de regering van Belarus (het vroegere Wit-Rusland) overweegt om tol te gaan heffen voor het gebruik van de wegen. Zo zou het reeds vaststaan dat de 592 km lange autoweg tussen Minsk en de grens met de Russische Federatie een tolweg wordt. Nu verwerkt deze weg



A. Buekers, E. Ongaro, J. Vermassen:
The Russian connection.

doorkruist? Dat onmogelijk gewaande beeld maakt TRW waar dankzij ferroutage, het gecombineerd transport wegspoor. De vrachtwagen, oplegger, tankcontainer en wissellaadkist gaan de kuilwagen op. TRW pakte al in 1965 uit met dat concept, een idee dat vooral de laatste jaren een groeiende aanhang kent. De onderneming opereert vanuit terminals in Antwerpen (Schijnpoort), Brussel (Havenlaan), Genk, Muizen, Bressoux, Renory, Roosendaal en Zeebrugge (op de OCZ-terminal). Ze is een gezamenlijke dochter van de NMBS (21,3%), het Franse ferroutagebedrijf Novatrans (11%), de Italiaanse ferroutagegroep Cemat (11%) en verder van een veertigtal Belgische wegtransporteurs en hun beroepsvereniging Febetra. Met ongeveer twee derde van de trafiek vormen Italië en Zwitserland veruit de voornaamste assen voor TRW. De jongste tijd wordt evenwel voor diversificatie gezorgd. Spanje wordt daarbij in het vizier genomen. Maar ook Oost-Europa en de GOS-staten staan op het verlanglijstje van chief executive officer Luc Mikolajczak en zijn equipe. Legt hij uit: "Sedert begin juli vorig jaar sturen we gemiddeld één trein per week naar Rusland. Daarvoor werd TUC-TRW opgericht, een tijdelijke vereniging met Transurb. We

kozen voor deze constructie omdat Transurb al zijn filiaal TIL in Moskou had. Zo kunnen we meteen vertrouwen op de ervaring van een hoogkwalitatieve correspondent ter plaatse. TIL zorgt desgewenst ook voor natransport en andere service in Rusland."

TRW stuurt elke dinsdag en/of zaterdag een bloktrein richting Moskou. "Los daarvan kunnen we elke dag van elke terminal wagens of volledige treinen organiseren naar de GOS-staten," stipt Mikolajczak aan. Meteen kondigt hij ook aan dat TRW binnenkort allicht nog meer troeven kan uitspelen op de Oosteuropese assen. Hij denkt daarbij onder meer aan regelmatig transport op Roemenië. De diversificatiestrategie van TRW heeft duidelijk ook het oosten ontdekt. Om het laden en lossen bij ferroutage-operaties te vergemakkelijken en versnellen, werden zopas kuilwagens voor horizontale belading ontworpen. Legt Mikolajczak uit: "Daardoor kunnen opleggers zonder speciale aanpassingen vlot op de trein geladen worden. Op dit nieuwe wagentype kunnen overigens ook wisselbakken of swap-bodies geladen worden. Zo krijgt men een handig alternatief voor de zogeheten Rollende Strasse, zeg maar de autoweg op het spoor."

Russisch spoornet: verrassend modern

Is deze techniek speciaal ontworpen om een gebrek aan infrastructuur in het oosten op te vangen? Mikolajczak schudt ontkennend het hoofd: "De infrastructuur in Oost-Europa en zeker in de GOS-staten is

van een verrassende degelijkheid. De voormalige Sovjetunie en de omringende staten waren bijzonder spoorgezind. Zowel de spoorinfrastructuur als het materiaal en de terminals zijn vrij modern. We hebben daar in het westen wel eens een verkeerd idee over. Het is doorgaans veel moeilijker vervoeren op de autoweg. Ook op de Russische binnenvaart heeft het spoor vaak een grote voorsprong, zeker in het hoge noorden, waar de rivieren een hele tijd van het jaar dichtgevroren zijn."

Beaamt Interferry-directeur Van Dyck: "De GOS-staten hebben een rijke traditie inzake spoorvervoer. Ze beschikken tevens over zware locomotieven. De lengte en de last van een Europese goederentrein bedraagt dan ook slechts de helft van een Russische. Als wij een trein in Brest laten overladen, hebben de Russen dus slechts een halve trein. Vandaar dat ze meestal wachten om er nog een volgende Westeuropese bij te voegen." Concludeert Vermassen (Depaire): "De infrastructuur is al aanwezig, nu komt de economische potentie op gang. Het transport naar en van Rusland wordt een topper."

THE RUSSIA EXPRESS



The Russian Republics by rail surprisingly close in any way.

- Availability of specialised load carrying equipment:
- conventional rail passenger wagons;
- 20ft and 40ft ISO containers;
- refrigerated containers and railwagons;
- tank containers.
- Widespread coverage using the extensive rail network of the C.I.S. Republics.
- Unlimited capacity for a wide range of products.
- Total service package embracing all aspects of transportation.
- Fast, reliable and competitive transit times based on daily departures.
- Full monitoring and high security provided on all movements.
- Local operational and commercial control throughout the C.I.S. Republics using our proven and exclusive agents.
- Market orientated pricing structure with simplified documentation procedures.
- Total quality assured service through ISO 9002 procedures with long-standing and proven experience in Eastern Bloc countries.

Havenlaan, 94 • B-1210 BRUSSEL • Tel.: +32.2.423.43.55 • Fax: +32.2.424.00.65

Edmond Depaire biedt een totaalpakket naar de GOS-staten aan.

**MEER INFO
OVER EURAILCARGO?**

De nieuwe bestemmingen vindt u hieronder. Voor uitgebreidere informatie stuurt u uw visitekaartje naar B-Cargo, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel of belt u op het nummer 02/525.46.62

HET TRANSPORT VERLEG 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 Zuid-Frankrijk, Oost-Oostenrijk, Zuid-Duitsland, Scandinavië en nu ook naar de nieuwe bestemmingen: Zwitserland, de regio München en West-Oostenrijk. Deze treinen rijden snel, betrouwbaar, klokvast en zonder grensoponthoud.

Kortom, ze bieden u de beste transportkwaliteit voor het nieuwe Europa.

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 · Antwerpen - Tel. 03/272.07.22 · Gent - Tel. 09/241.23.61 · Brugge - Tel. 050/38.81.64 · Charleroi - Tel. 071/60.23.60 · Liège - Tel. 041/23.63.13.

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.