

B-CARGO^{news}

*Driemaandelijks
3/96*



BELGIE-BELGIQUE
P.B.
BRUSSEL X
1,2284

89

KLOKVAST PENDELEN
tussen Antwerpen en Rotterdam

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

Verantwoordelijke uitgever:

Willy Van Gestel
Frankrijkstraat 85 -
1060 Brussel

Foto's: NMBS

Tot uw dienst: B-CARGO

Centrale diensten
1060 BRUSSEL
Frankrijkstraat 85
Tel. 02/525 46 62
Fax 02/525 46 25

In uw streek
1060 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 1/46 07 56 70
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61



Inhoud

OTIF:

- 3** het internationaal spoorwegrecht in herziening

MUIZEN:

- 6** een station en een gespecialiseerde terminal

INTERFERRY:

- 8** een pendeltrein zonder vrachtbrief

- 10** **E**n een nieuwe terminal te Antwerpen

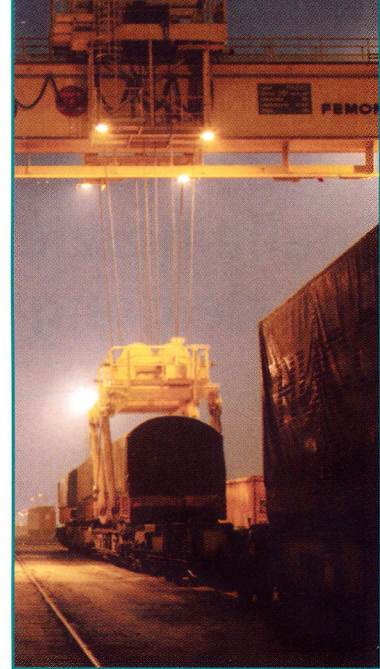
- 12** **D**e convoyeurs wachten... maar de duiven zijn op tijd

BATO

- 14** Scheikundige producten opslaan, het werk van de vereniging BATO



Snelle herziening aan de gang



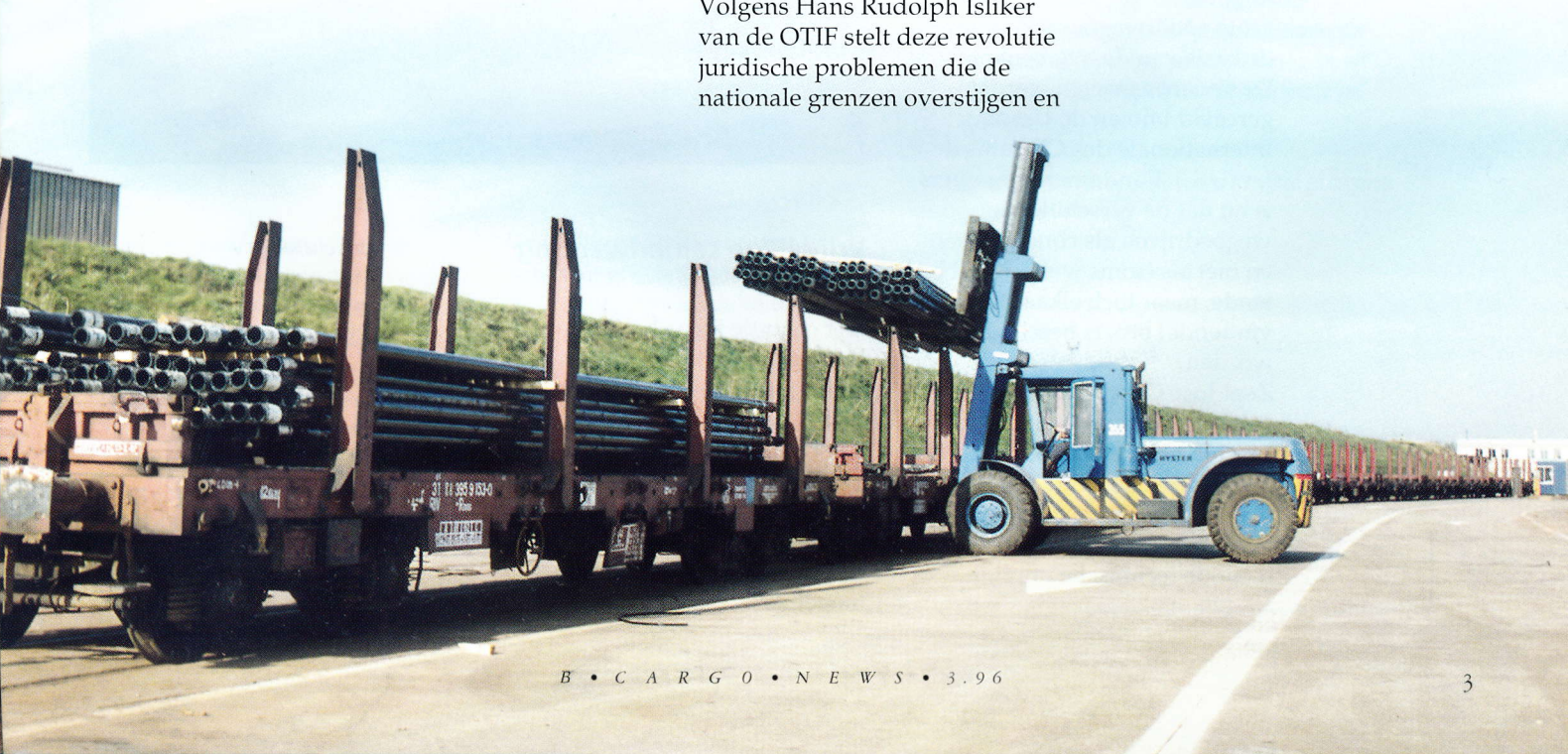
Op de derde algemene vergadering van de OTIF (zie kader) die in november 1995 plaats vond in Bern mandateerden de leden hun secretariaat om de voorbereiding van de herziening van de internationale spoorwegregels te versnellen. Tegen de lente van volgend jaar zal een ontwerp van nieuw juridisch kader voorgelegd worden aan een buitengewone algemene vergadering. De Belgen spelen een bijzonder actieve rol in deze cruciale veranderingen.

Het spoorwegverkeer wordt onder impuls van de Europese Unie geconfronteerd met nieuwe eisen. De meest ingrijpende verandering is het nakende einde van de staatsmonopolies en de traditioneel daaruit voortvloeiende onderlinge afspraken. Dit wordt geconcretiseerd door de scheiding tussen infrastructuur en exploitatie en de invoering van concurrentie in de sector (tussen de bestaande spoorwegbedrijven onderling en tussen de nationale maatschappijen en privé-ondernemingen).

Grensoverstijgend

Volgens Hans Rudolph Isliker van de OTIF stelt deze revolutie juridische problemen die de nationale grenzen overstijgen en

een snelle herziening van de COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) noodzakelijk maken. De algemene vergadering van de OTIF liet zich niet pramen en nam als basis voor de herziening het Belgische voorstel aan. José Compère van het departement Goederenvervoer NMBS vertegenwoordigde als één van de geestelijke vaders van het voorstel van de Belgische regering in Bern. Hij verschaft tekst en uitleg. Volgens Compère is het de rol van de OTIF om de juridische en commerciële structuren van het spoorvervoer herop te bouwen ►



Snelle herziening aan de gang

na de ingrijpende verandering die door de Europese Unie werd opgelegd.

José Compère: "Geen enkel spoorbedrijf zal nog exclusief kunnen beschikken over zijn eigen nationaal net. Aan de marktverdeling (volgens het inzicht van de Europese Commissie) komt een einde. Maar dat betekent ook dat de bestaande CIM- en CIV-regelingen (zie kader) achterhaald worden."

Uitbreiding actieterrein

Het uitgangspunt van het Belgische voorstel is dat je voor het realiseren van een transport drie dingen nodig hebt: infrastructuur, rollend materieel en goederen of reizigers. De nieuwe regels en wetten moeten zich op deze drie elementen concentreren. Het verschil met de oude situatie is dat toen binnen de OTIF alleen regels voor de relatie met de klanten, in de vorm van vervoercontracten, uitgewerkt werden. De samenwerking tussen de netten - de ene grote spoorwegfamilie - vormde de basis van de overeenkomst. De andere aspecten werden geregeld binnen de Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Fundamenteel anders is nu dat de verschillende spoorwegbedrijven als concurrenten en niet als (soms wel eens kibbelende, maar toch elkaar terugvindende) broers beschouwd worden.

Zegt José Compère: "De OTIF zal daarom haar werkterrein moeten verbreden en zelfs gedeeltelijk het werk van de UIC overnemen. Zo zal ze zich ook bezig moeten houden met onder meer de technische normen."



Vrijwillige samenwerking centraal

Het centrale idee van het Belgisch voorstel is dat er zo weinig mogelijk regels moeten uitgevaardigd worden opdat de verschillende belanghebbende partijen maximale juridische vrijheid zouden krijgen. Zo blijft ondanks de concurrentie samenwerking op vrijwillige basis mogelijk.

Een essentiële voorwaarde om concurrentie mogelijk te maken is het opzetten van een juridische structuur die de co-exploitatie (elk net neemt de internationale trein over van zodra deze op zijn territorium komt) niet meer verplicht stelt. Technisch stelt dit in de meeste gevallen al geen problemen meer. Hoe blijft het in deze context mogelijk om toch samen te wer-



ken? Binnen een nieuw juridisch kader kan één spoorwegbedrijf optreden als hoofdvervoerder en het contract met de klant afsluiten. Op zijn beurt sluit het dan subcontracten met andere spoorwegbedrijven om het internationaal vervoer tot een goed einde te brengen. De hoofdvervoerder draagt evenwel de verantwoordelijkheid en de commerciële risico's.

Vrijwillige samenwerking ten bate van efficiënt vervoer (en dus klantentevredenheid) is de boodschap van de toekomst. De Belgen gaven de voorzet. Scoort de OTIF begin 1997 in Athene?

COTIF:

meer dan een eeuw streven naar eenvormig kader

De verschillen in nationale wetgeving hebben altijd in zekere mate de internationale (spoor)relaties gehinderd. Meer dan een eeuw geleden reeds, in 1893, werden inspanningen geleverd om een eenduidig juridisch kader voor het spoorvervoer tot stand te brengen. In dat jaar werd de "Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer" (CIM) gesloten.

In 1928 volgde een nieuwe conventie met betrekking tot het reizigersvervoer (CIV).

Verscheidene bijlagen regelen specifieke materies, waarvan we hier slechts het RID voor het vervoer van gevaarlijke goederen vermelden.

Beide conventies werden geregeld aangevuld, verbeterd, vernieuwd en aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en behoeften. In 1980 werden de bestaande conventies geïntegreerd in de COTIF, de "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires".

De COTIF bevat in essentie een compromis tussen de verschillende nationale wetgevingen. Daardoor maakt ze het rechtstreeks vervoer van reizigers, bagage en vracht mogelijk met behulp van één vervoerdocument en een uniform transportrecht.

Met deze conventie zagen ook de "Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires" (OTIF) en haar permanent secretariaat, het "Office central des transports internationaux ferroviaires" (OCTI), het licht.

Het actieterrain van de COTIF beslaat 37 staten en ongeveer 240.000 km spoorweg.

Nog meer mogelijkheden

Muizen bezit alles om een speerpunt te worden van het binnen- en buitenlands gecombineerd vervoer. Enerzijds heeft Dry Port Muizen met zijn toegang tot alle systemen van het intermodaal verkeer grote groeikansen. Anderzijds fungeert het goed uitgeruste goederenstation als binnenlandse draaischijf.

De cijfers van Dry Port Muizen, operationeel sinds 1994, zijn uitstekend: 2000 tot 2500 verhandelde units per maand. Gezien het succes van de jonge terminal heeft de NMBS besloten te investeren in de toekomst. De terminal wordt uitgebreid van twee naar vier sporen met een nuttige lengte van 600 meter. Omdat hij langs beide kanten direct op het hoofdspoor aangesloten is, zijn

er talrijke nieuwe mogelijkheden. Een directe aansluiting op het hoofdspoor is een sterke troef. De wagens kunnen langs de ene kant de terminal binnenvaren en hem langs de andere opnieuw verlaten. Dat is niet evident, omdat de meeste terminals slechts langs één zijde een toegang tot de hoofdader hebben.



Uniek

Momenteel is er enkel overslag van spoor op weg en vice versa. Maar na de uitbreiding zijn ook spoor/spoor-combinaties mogelijk. Zo kunnen containers of wissellaadbakken uitgewisseld worden zonder rangering. Het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk, bijvoorbeeld, zal zo nog efficiënter verlopen. Het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk vereist immers een speciaal type wagens met een kleinere omvang. Met spoor/spoor-overslag kunnen deze wagens uitsluitend op de relatie via het Kanaal ingezet worden. Dat brengt besparingen met zich mee.

Uniek aan Dry Port Muizen is de samenwerking met alle mogelijke trein- en organisatiesystemen van gecombineerd vervoer in binnen- en buitenland. Als gevolg daarvan zijn alle denkbare combinaties mogelijk.

Uitbater Ferry-Boats heeft geïnvesteerd in een transtainer om de spoor/spoor-overslag vlot te laten verlopen. Een transtainer is een soort mobiele brug boven de sporen die containers van ofwel het parkeerterrein, ofwel de vrachtwagen, ofwel een andere spoorwagen op de trein zet.

Meer uitbreidingen

Een andere sterkte van Dry Port Muizen is de nabijheid van een spoortechnisch goed uitgerust goederenstation. Momenteel echter bereikt het goederenstation Muizen, draaischijf van het gecombineerd verkeer binnen het B-Cargo-aanbod, een limiet. Op een normale werkdag behandelt het spoorbedrijf er 23 treinen bij aankomst en 27 bij vertrek, plus een groot aantal uitwisselingen van wagens met de terminal. Opdat het goederenstation van Muizen kan blijven concurreren, wordt het aange-

past aan de nieuwe situatie. In de loop van 1997 worden zes sporen verlengd tot een meer dan respectabele 900 meter en worden alle 16 sporen geëlektrificeerd.

Kanaaltunnel

Dry Port Muizen is een B-Cargo-aanbod, gerealiseerd door de NMBS-groep en Ferry-Boats. In het perspectief van de opening van de Kanaaltunnel wilde NMBS-dochter Ferry-Boats zich destijds aanpassen aan de nieuwe situatie. Zij zocht een vestiging op het Belgische spoorwagennet. Hiermee wilde ze haar marktaandeel in het vervoer naar het Verenigd Koninkrijk veilig stellen. Tot dan toe was Ferry-Boats gespecialiseerd in zeeverkeer. De keuze viel op Muizen omdat deze locatie heel wat mogelijkheden biedt. We vermeldden al de centrale ligging tussen Brussel en de haven van Antwerpen, maar toch niet te dicht bij de haven om op hetzelfde potentieel terug te vallen en de nabijheid van het goederenstation. Dry Port Muizen werkt samen met alle mogelijke klanten en operators zoals TRW, Interferry en Unilog. Eén van die klanten, Unilog NV (een dochterbedrijf van de NMBS en British Rail), is gespecialiseerd in intermodaal transport door de Kanaaltunnel. Zij staat in voor de commercialisering van de dagelijkse shuttle-treinen tussen Duisburg, Muizen en Willesden (Londen), met antennes verder in Groot-Brittannië.

Het succes van de terminal toont overtuigend aan dat het spoorwagennet, haar dochters en partners samen, vlug, soepel en performant kunnen inspelen op nieuwe marktgegevens.



Interferry bouwt aan de toekomst

Shuttletrains worden een onmisbare schakel van het gecombineerd vervoer, een groeisector bij uitstek. Maar de Delta Express tussen Antwerpen en Rotterdam zorgt ook voor een andere primeur. Het is het eerste internationale spoorvervoer zonder papieren vrachtbrief. Die innovatie maakt de transportformule alleen maar aantrekkelijker.



Shuttletrains zon

Op de Interferry-terminals vertrekken er dagelijks shuttletrains naar de haven van Rotterdam. De Delta Express verbindt de haven van Antwerpen met de Delta-terminal, het verste punt in de Maasvlakte. De Port Express pendelt tussen de Cirkeldyck terminal en het Rail Service Center (RSC), het verzamelpunt van alle containers die per spoor verzonden worden vanuit de Rotterdamse haven. Verwar shuttletrains echter niet met bloktreinen, die niet steeds met dezelfde samenstelling rijden en ook niet altijd in een pendelbeweging tussen twee punten sporen. Een echte shuttle pendelt permanent in dezelfde samenstelling tussen dezelfde stations of terminals. Doordat ze rangers vermijden en een gegarandeerde dienstregeling bieden, zijn shuttles een stevig product, zowel qua prijs als kwaliteit. Met de shuttles mikt NMBS-dochter Interferry op rederijen die actief zijn in Benelux-havens. Een efficiënte Hinterlandverbinding biedt immers heel wat voordelen.

"De containers die om halftien 's avonds met de Delta Express naar Rotterdam rijden, worden

nog dezelfde nacht in het schip geladen. Die snelheid is niet te evenaren met vrachtwagens. Stuur maar eens vijftig trucks de baan op naar Rotterdam die dan één voor één behandeld moeten worden op de terminal. Dat is onbegonnen werk," zegt de directeur van Interferry, Raymond Van Dyck.

Hinterlandverbindingen

De Delta Express is een product van Intercontainer, Interferry en

Optimodal (de Nederlandse agent van Intercontainer). De basistrafieken, ongeveer 75 % van de totale vervoercapaciteit, worden geleverd door Sealand. De resterende capaciteit wordt opgevuld door derden. Elke trein bestaat uit 31 P-wagens die samen 1600 ton aankunnen. Dagelijks vertrekken er twee treinen vanuit Antwerpen (om 13u30 en 21u30). In Rotterdam vertrekken de treinen om 1u18 en om 11u58. Het traject neemt 3,5 uur in beslag.

Shuttle op de

De Delta Express zorgt ook nog voor een andere primeur. Voor het eerst rijdt er een trein over twee verschillende spoorwegnetten zonder klassieke vrachtbrief. Alle papieren en documenten zijn vervangen door een elektronische vrachtbrief. Hiermee zet Intercontainer een eerste stap naar de afschaffing van alle paperassen die nu een transport vergezellen. Deze doelstelling zou nog voor het jaar 2000 gerealiseerd worden. Een tweede proef staat op stapel bij Volvo Gent. De uitdaging hier is dat er twee transit-spoornetten bij betrokken zijn: het Duitse en het Deense.

"Nieuw is dat ook voor het vervoer van gevaarlijke goederen geen vrachtbrief meer vereist is. Dat is mogelijk doordat alle wagens op het Belgische grondgebied in real time gevolgd worden door het GEM-systeem (Goederen Elektronisch Management) van de NMBS. Op die manier zijn de gegevens van elk product in de trein op elk ogenblik beschikbaar. In de eerste plaats levert dit een aanzienlijke tijdbesparing op. Het is niet meer nodig om zich naar het station te begeven om de vrachtbrief af te geven. Voor sommige afzenders in de haven van Antwerpen betekende dat een trip van 60 km. Het invullen van de vrachtbrief en de uitwisseling van informatie wordt versneld. Bovendien verkleint de kans op fouten," vertelt afdelingschef Roger Galerijn van het departement Goederenvervoer van de NMBS.



gaf aanleiding om anders te werken op de terminal. Interferry verlengde de sporen onder de kraan van 481 meter tot 600 meter. De treinen rijden nu rechtstreeks onder de kraan en het lossen kan onmiddellijk beginnen. "Door de sporen te verlengen is de operatiesnelheid aanzienlijk verhoogd. De reischema's zijn korter en we kunnen het aantal shuttles per dag opvoeren tot zes," motiveert Raymond Van Dyck de investering.

der vrachtbrieven

Zowel in Antwerpen als in Rotterdam worden de treinen onmiddellijk gelost en opnieuw geladen zodat ze enkele uren na hun aankomst opnieuw kunnen vertrekken.

Het Amerikaanse Sealand is één van de eerste rederijen die de stap hebben gezet naar de trein voor belangrijke goederenstromen. Sealand gebruikt de Interferry-terminal als concentratiepunt voor haar Benelux-activiteiten. Containers die per schip in de haven van

Rotterdam aankomen, worden met de Delta Express naar Antwerpen gebracht, van waar ze per vrachtwagen hun eindbestemming bereiken. "Een vaste dienstregeling, vaste prijzen en vaste allocatie zijn de doorslaggevende argumenten om voor de Delta Express te kiezen," verklaart Arnold De Clercq, terminal manager van Sealand.

Anders werken

De komst van de Delta Express

De Port Express, de tweede shuttle naar Rotterdam, functioneert volgens hetzelfde principe. Deze shuttle vertrekt van de nieuwe Interferry-terminal (Cirkeldyck) aan het Delwaidedok. Elke dag sporen 29 gehuurde NMBS-wagens in beide richtingen op klokvasten uren. In Antwerpen vertrekt de Port Express om 17u37. Hij komt om 21u38 aan in het Rail Service Center. Daar vertrekt hij terug richting Antwerpen om 4u38. De basistrafieken worden geleverd door Mediterranean Shipping Company (MSC). De schepen meren aan in Antwerpen en de containers met bestemming Nederland worden verzameld in Rotterdam van waar ze per vrachtwagen naar hun eindbestemming gaan.

"Op de relatie Antwerpen-Rotterdam bestaan er voldoende potentieel en interesse van klanten om het aantal shuttles op te voeren. Met de opening van een nieuwe terminal aan het Delwaidedok hebben we daar ook de mogelijkheid voor. Want wij zijn ervan overtuigd dat shuttles en het gecombineerd vervoer zeer goed samengaan," concludeert Raymond Van Dyck.

informatiesnelweg

Drie mogelijkheden

Hoe werkt het systeem? Sealand stuurt alle gegevens van de zending via een modemverbinding naar Interferry. Op zijn beurt vult Interferry de informatie verder aan met gegevens die enkel de behandelaar kent: welke container op welke wagen komt en in welke combinatie. Die aanvullingen worden samen met de douanedocumenten naar de centrale computers van de NMBS gestuurd. Deze controleren de gegevens en sturen de vrachtbrief door naar de factage zodat de wagens kunnen vertrekken. De NMBS verstuurt eveneens een boodschap, nog steeds langs elektronische weg, naar de Nederlandse Spoorwegen die op haar beurt Optimodal, de bestemming, verwiiftigt. Wanneer de Delta Express van Rotterdam naar Antwerpen rijdt, verloopt de communicatie in omgekeerde richting. Daarnaast is er nog onderlinge communicatie tussen Intercontainer in Bazel, Interferry en Optimodal.

Momenteel zijn er drie mogelijkheden om met elektronische vrachtbrieven te werken. De keuze hangt grotendeels af van de automatiseringsgraad van de klant. Ten eerste is er Seagha-Rail, een gebruiksvriendelijk softwarepakket dat expediteurs/verladers toelaat elektronische gegevens uit te wisselen met de NMBS. Ten tweede: bedrijven die beschikken over software voor de elektronische aanmaak van de vrachtbrief, kunnen vanuit het eigen computersysteem werken. Ten derde kunnen bedrijven gebruik maken van Edicargo. Reeds een dertigtal klanten gebruiken dit pakket op proef. De laatste tests worden nu afgerond, zodat Edicargo na de zomer op ruime schaal kan verspreid worden.



Interferry breidt uit

Cirkeldyck

Sinds begin mei laadt en lost Interferry ook containers aan de zuidkant van het Delwaidedok. De nieuwe terminal, Cirkeldyck genoemd naar het vroegere gehucht, ligt achter de terreinen van Hessenatie en Noordnatie. De ligging is zeer strategisch. In het Delwaidedok passeert de helft van alle containers (ongeveer 700.000) die in Antwerpen behandeld worden. Met de nieuwe terminal wil Interferry zich voorbereiden op de hoge vlucht die het gecombineerd vervoer kent. De officiële opening van de terminal vond plaats op 26 juni.

“Een tweede terminal was een noodzaak,” beklemtoont Raymond Van Dyck, directeur van Interferry. “De terminal aan de Zomerweg heeft zijn maximum capaciteit bereikt. Een bijkomend terrein ontlast de bestaande terminal en het rangeerstation van Antwerpen-Noord. En we plaatsen onze activiteiten dicht bij het maritieme gebeuren.”

Voor de bouw van de terminal stonden Hessenatie en Noordnatie een deel van hun concessie af aan de NMBS. De locatie is ideaal. Bij de aanleg van het dok werden achteraan reeds 4 sporen aangelegd. Hessenatie beschikte

ook over een portaalkraan op de sporen. Noordnatie heeft een spooransluiting tot op de voor-kaai. De vier sporen worden bediend door de Bundel Berendrecht, die aan de andere kant van de Antwerpse Steenweg ligt, één van de verkeersaders in de haven. Zo is de terminal eveneens vlot bereikbaar voor continentaal vervoer.

Nederland

Raymond Van Dyck: “De nieuwe droge terminal heeft twee functies. Vooreerst zullen wij continentaal vervoer dat langs de weg binnenkomt organiseren.



.....
Raymond Van Dyck,
directeur
van Interferry

De Cirkeldyck ligt op een boog-scheut van Nederland, een grote leverancier van chemische transporten. Verder zijn er goede verbindingen met de Thijsmans-tunnel en de Liefkenshoek-tunnel, zodat het verkeer van de andere kant van het Kanaaldok en de Linkeroever gemakkelijk de terminal kan bereiken. Bovendien willen wij aan de reders een kwalitatief hoogstaand spoorproduct aanbieden. Wij beschikken daarvoor over enkele troeven. De containers die wij behandelen komen in gespecialiseerde treinen terecht. Omdat de sporen 600 meter lang zijn kan een volledige trein rechtstreeks binnenrijden zodat het laden en lossen veel sneller verloopt. Bovendien moeten de treinen niet meer langs het vormingsstation Antwerpen-Noord."

Open

De terminal behandelt nu reeds 50.000 containers per jaar. Maar het is de bedoeling dit aantal binnen het jaar te verdubbelen. Daarvoor komt er nog een tweede kraan bij. Momenteel beschikt Interferry over één kraan met een spreader die zowel maritieme (worden bovenaan vastgenomen) als continentale (worden onderaan vastgenomen) containers kan behandelen. Het 53.000 vierkante meter grote terrein heeft het karakter van een openbare terminal.

"Niet alleen Intercontainer krijgt toegang tot de Cirkeldyck, ook andere operatoren kunnen er nieuwe producten ontwikkelen. Wij treden op als een neutrale operator," verduidelijkt Raymond Van Dyck.



Transport

(Antwerpen, 21-24 mei 1996)

De beurs Transport te Antwerpen - de opvolger van het Transcaldia-gebeuren - ontving van 21 tot 24 mei jl. ongeveer 6500 professionele bezoekers uit de vervoerwereld. Naast de havenbedrijven van Antwerpen, Brussel en Zeebrugge, diverse belangenverenigingen en gespecialiseerde ondernemingen was ook het departement Goederenvervoer van de NMBS op de afspraak.

Het spoorwegbedrijf stelde er zijn dienstverlening en producten voor. De blikvanger op de stand met de B-Cargo-vlag was de elektronische vrachtbrief.

Deze digitale versie, die de papieren vrachtbrief vervangt, kon op veel belangstelling en bijval rekenen van de bezoekers.

"Met verscheidene geïnteresseerde bedrijven maakten we reeds concrete afspraken voor een test", vertelt eerste adviseur Danny Verbelen van de NMBS.

De beursgangers konden bij een deel van de 180 exposanten kennis maken met de nieuwste technieken en met het modernste behandelingsmaterieel voor de overslag van goederen.

SALON



De convoyeurs wachten,

Duiventreinen

Zeven uur 's ochtends, op een afgelegen spoor van het vormingsstation Monceau. Enkele spoorwagens wachten in de rust van de prille morgen. Over enkele ogenblikken vertrekken ze naar Orléans, Bordeaux of Châteauroux. Hun lading is uiterst waardevol: wedstrijdduiven. De eigenaars wachten met spanning en ongeduld op hun terugkeer uit verre oorden.

Voor de NMBS is deze op het eerste gezicht ongewone activiteit niet uitzonderlijk. De spoorwegonderneming vervoert al reisduiven sinds het midden van vorige eeuw. In 1859 werden vanuit Luik de eerste "duiventreinen" op gang getrokken. De ervaring van het departement Goederenvervoer vindt dus haar wortels in de pioniersjaren van het treinvervoer.

Indertijd betekende het treinvervoer van duiven een enorme sprong voorwaarts. Beeldt u zich in dat voordien de manden door dragers te voet naar de plaats van vertrek werden gedragen. De dragers reisden in groep, vaak 's nachts, en de besten bereikten Parijs op acht dagen. Daarvoor ontvingen ze een loon van vijf frank.

Vandaag kost het "ticket" per duif tussen 35 en 100 frank, afhankelijk van de afstand. Er is een speciaal tarief van toepassing waarover jaarlijks overlegd wordt met de Duivenbond. Bij die gelegenheid leggen de geprekspartners ook de dienstregeling vast. Het vervoer zelf wordt opgevolgd door het departement Transport.

Dure vogels

Gedurende de trip logeren deze lange-afstandsvliegers comfortabel in grote korven, in gesloten wagens. Op Orléans, bijvoorbeeld, nemen 25 duiven per korf plaats. Op langere afstanden wordt hun aantal beperkt tot 18 per korf. Per wagen legt een verzorger hen in de watten. Hij ver-

schaft de duiven op tijd en stond een natje en een droogje. Dezelfde verzorger staat in voor het lossen, eens de bestemming is bereikt. Daarna zorgt hij ervoor dat de ledige korven per trein terugkeren, waarna hijzelf per reizigerstrein huiswaarts spoort (vanaf Parijs per Thalys). Al deze attenties zijn meer dan verdiend. De atleten van de snelle vlucht leveren immers verbazingwekkende prestaties. En de toppers zijn goud waard. De winnaar van een regionale wedstrijd sleept 15.000 frank in de wacht, een internationale of nationale laureaat rijft al gauw een miljoen of meer binnen.

Tot in Barcelona

Bijna elke week, van de eerste vrijdag van mei tot de eerste vrijdag van september, zetten tientallen wagens en gesloten treinen koers naar Frankrijk, tot in het diepste zuiden (Perpignan, Dax of Marseille). Soms leidt de tocht zelfs over de Pyreneeën, zoals bijvoorbeeld voor de befaamde wedstrijd van Barcelona.

De duiven worden geladen op woensdag of donderdag en brengen de nacht door in Monceau (of in één van de vier andere Belgische vertrekstations). Op vrijdag of zaterdag komen ze aan de start, afhankelijk van de afstand. Daar worden ze gelost om zo snel mogelijk hun eigen duiventil te bereiken.

Voor de grootste en succesrijkste

vluchten op de lange afstand (zoals Barcelona, Marseille, Perpignan en Dax) zet de spoorweg een heel logistiek systeem op. De marathonvliegers komen onder meer uit Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland en worden gehergroepeerd in Montzen. Daar neemt de NMBS de reizigers over, vervoert hen door België, pikt tijdens de doortocht de Belgische deelnemers op en haakt op het eind de wagens aan de Franse treinen richting Zuiden.

Levende traditie

De duivensport kent niet meer het succes van weleer. In de jaren '20 telde ons land honderdduizenden liefhebbers. Toch behoort deze sport tot de populairste vrijetijdsbestedingen (en tot de actiefst beoefende folklore), zowel in Vlaanderen als in Wallonië (waar de patroons vaak duiventillen plaatsten in de mijnwerkersbuurten).

De Belgische Duivenbond heeft nu 75.000 vergunde leden, waarvan de meerderheid in Vlaanderen woont. Hoewel de duivenliefhebbers in aantal verminderten, blijft het aantal duiven al enkele decennia ongeveer constant.

Door haar transportmiddelen en ervaring ter beschikking te stellen, draagt de NMBS bij aan de voortzetting van een traditie die meer leeft dan men zou vermoeden.

de duiven zijn op tijd

Eurocargo '96

(Düsseldorf, 13 - 15 maart 1996)

Overrompeling

Tijdens het achtste "Internationale Salon van Transport en Logistiek" in Düsseldorf stelden de NMBS-Goederenvervoer en Railtrans Duitsland samen de EurailCargo-treinen voor. "Gedurende die drie dagen werd onze stand overrompeld door vervoersverantwoordelijken uit diverse sectoren. We konden vooral rekenen op interesse uit de sectoren staal, chemie, energie en automobiel", zegt Ernst Van Der Stockt, de NMBS-vertegenwoordiger in Keulen.

Eurocargo bood een overzicht van alles wat met transport te maken heeft, gaande van opslag en overslag, koeriersdiensten, vervoermaatschappijen over behandelingsmaterieel, constructeurs van wagens en opleggers, tot informatietoepassingen,

SALON

vormingsinstituten en belangenverenigingen. Zowel het spoorvervoer als het transport over weg en water en het luchtvervoer kwamen er aan bod. De beurs is trouwens één van de belangrijkste gelegenheden voor aankopen door expediteurs en vervoerders. De organisatoren telden 10.000 bezoekers.

De gezamenlijke missie van de NMBS en Railtrans droeg er zeker toe bij het Belgische aanbod van kwaliteitstreinen krachtig te profileren bij een internationaal publiek.

BATO breekt lans voor spoorvervoer

De haven van Antwerpen is inzake petrochemie het tweede grootste wereldcentrum. Enkel rond Houston, Texas is de petrochemie nog belangrijker. Alle chemiereuzen, met uitzondering van de Japanse, zijn vertegenwoordigd in Antwerpen. Daarnaast is er nog een belangrijke chemische activiteit in de streek van Genappe-sur-Sambre en Feluy. Raymond Moré en Jozef Adriaens, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Belgische Associatie van Tankopslagbedrijven (BATO), belichten de activiteiten van hun leden en pleiten voor de stimulering van het vervoer per trein.

BATO verenigt acht terminals voor tankopslag: Antwerp Cleaning & Storage (ACS), ADPO, Gamatex, General Tank Storage, Nafta, Noordnatie, Oiltanking Ghent en Paktank Chemical België. Samen hebben deze bedrijven een opslagcapaciteit van ongeveer 2,3 miljoen kubieke meter. De associatie is vooral actief op het vlak van

milieu en veiligheid. Zij is de aangewezen gesprekspartner van de nationale overheid, de havenautoriteiten en ook het spoorwegbedrijf voor alles wat de sector aanbelangt. Recentelijk bundelden tankopslagverenigingen uit zeven Europese lidstaten hun krachten in de Europese federatie FETSA. Eén van de activiteiten van FETSA is het promoten van het spoorvervoer als alternatief voor de steeds verder dichtslibbende wegen.

Vandaag gebeurt ongeveer 17 % (643.000 ton) van alle transport van chemicaliën over land per spoor. "Dat aandeel zou veel hoger kunnen zijn. Al onze leden hebben op hun terminals de nodige infrastructuur om treinen te ontvangen. Maar het probleem is dat lang niet alle klanten over een spoor aansluiting beschikken. Vandaar dat de meeste verkeersstromen nog via de weg en het water lopen," vertelt Jozef Adriaens.

Nochtans beschikt het spoorvervoer over niet te versmaden troeven. Raymond Moré somt ze op: "Spoorverkeer is snel, veilig en milieuvriendelijk. Het laden en lossen verloopt efficiënter

omdat één ketelwagen dezelfde capaciteit heeft als twee tankwagens: een ketelwagen kan 50 ton vloeistoffen vervoeren, een tankwagen slechts 25 ton. Ook de planning laat meer speelruimte toe. Een vrachtwagen moet onmiddellijk geladen en gelost worden. Ketelwagens daarentegen kunt u als het moet een tijdje laten wachten."

Voor de toekomst verwachten Moré en Adriaens echter een stijging van het spoorverkeer. Het nieuwe Europa is daaraan niet vreemd. "In Oost-Europa groeit de chemische sector zienderogen. Veel West-Europese bedrijven investeren er fors in en nemen bestaande chemische bedrijven over. De meeste trafieken van daar naar hier zullen per trein gebeuren. Langs de weg is het traject te lang en ook via het water zijn er weinig alternatieven."

Onmisbare logistieke functie

De BATO-bedrijven zijn hoofdzakelijk actief in chemische tankopslag voor de grootste internationale chemieproducenten. Bovendien, maar in mindere



mate, slaan zij ook petroleum- en plantaardige producten op. De opslag van petroleumproducten is vooral geconcentreerd in Luxemburg en Zwitserland, terwijl Rotterdam gespecialiseerd is in de opslag van minerale oliën. "Onze leden leggen zich in het bijzonder toe op de opslag van hoogtechnologische producten, meestal in kleinere hoeveelheden," merkt Raymond Moré op.

Tankopslagbedrijven vervullen drie functies. Ten eerste komen chemicaliën van overal in de wereld per schip aan en staan de terminals in voor de distributie. De eindbestemmingen liggen over heel Europa verspreid. Ten tweede werken de opslagbedrijven ook in omgekeerde richting. Zij vormen een verzamelpunt van kleinere hoeveelheden vloeistoffen die vanuit Europa in de terminal aankomen en verscheppen deze dan en masse naar Japan, de Verenigde Staten of het Verre Oosten. Ten derde doen zij ook dienst als opslagplaats.

Elk product vereist specifieke bewaringsmethodes. Zo moeten hygrosopische vloeistoffen, bijvoorbeeld, met stikstof worden bedekt omdat zij anders de luchtvochtigheid opnemen. Eventueel worden ook kleine bewerkingen uitgevoerd zoals het mengen van vloeistoffen het toevoegen van additieven, kwaliteitscontroles of het vullen van vaten.

De chemische opslagbedrijven vormen zo een onmisbare schakel in het productieproces van hun klanten. "Het laden en lossen moet snel gebeuren, omdat we anders productie-eenheden

kunnen verlammen. Veel klanten beschikken immers over beperkte voorraadruimtes. Amoco in Feluy, het vroegere Albemarle, heeft zelfs geen eigen voorraad. Zodra een vracht klaar is, wordt die onmiddellijk per spoor vervoerd naar terminals in Antwerpen vanwaar ze per schip verstuurd wordt over de ganse wereld. Daarenboven laat het uitbesteden van de opslagactiviteit de chemiebedrijven toe zeer flexibel te werken. Indien zij dat wensen kunnen ze bij ons een tank huren voor termijnen van één maand tot zelfs tien jaar. Na grondige reiniging van de tank kunnen verschillende soorten producten na elkaar opgeslagen worden," vertelt Adriaens.

Voortdurende zorg

Op de terminals wordt een grote waaier van chemische stoffen behandeld zoals zuren, basen, solventen, glycolen, polyolen. De meeste van deze vloeistoffen zijn brandbaar, corrosief, giftig of een combinatie daarvan. In de tankopslagbedrijven gelden dan ook strikte veiligheidsmaatregelen. Naast productspecifieke voorzorgen nemen ze dan ook een hele reeks algemene voorschriften in acht. Alle installaties zijn uitgerust met monitor- en alarmsystemen. De meeste bedrijven hebben een eigen brandweerploeg. Werknemers dragen aangepaste kledij. De overslag gebeurt in gesloten circuits zodat de vrijgekomen dampen terug kunnen worden opgevangen. Elke terminal beschikt over een waterzuiveringsinstallatie.

"Op veiligheid en milieuzorg

scoort Antwerpen hoog in vergelijking met de buurlanden. Hiervoor zijn twee redenen. Enerzijds legt Vlarem ons zeer strenge regels op. Anderzijds werken wij bijna uitsluitend voor grote chemieproducenten die op hun beurt eisen dat wij beantwoorden aan de normen die zij in hun eigen fabrieken gebruiken. Dit betekent dat wij niet alleen voldoen aan zeer hoge veiligheidseisen, maar ook aan de hoogste kwaliteitseisen. Zo lopen er onder meer voor elke vloeistof aparte leidingen naar de wagens zodat er geen contaminatie kan optreden," beklemtoont Jozef Adriaens. "Alle BATO-leden bezitten een ISO 9002-certificaat. Samen met FETSA en andere internationale organisaties zetten wij echter nog een stap verder. Momenteel werken wij aan een Safety Quality Assessment System. Op verzoek van de grote chemieproducenten zullen wij een audit laten uitvoeren die de hele werking van de terminal omvat. Niet alleen kwaliteit en veiligheid worden onder de loupe genomen, maar ook aspecten zoals management en training van het personeel. Aan veiligheid en milieu wordt voortdurend gewerkt," vult Raymond Moré aan. En precies op die punten vinden de tankopslagbedrijven naar eigen zeggen een geknipte partner in het spoorwegbedrijf.

Enkele cijfers

Transport van chemicaliën is een belangrijke activiteit van de NMBS. Per jaar vervoeren de spoorwegen ongeveer 3,3 miljoen ton scheikundige producten. Daarin is het transport van energetische gassen zoals propaan en butaan niet inbegrepen. De voornaamste bilaterale verkeersstromen lopen tussen Duitsland en Frankrijk en zijn elk goed voor zo'n 750.000 à 800.000 ton per jaar. Andere bestemmingen zijn Italië (60.000 ton) en Zwitserland (70.000 ton). Ten slotte is er nog een substantieel transitverkeer tussen Nederland en Frankrijk (350.000 ton) en tussen Frankrijk en Duitsland (100.000 ton) via België.





Carad officieel voorgesteld

Nieuwe EurailCargo

Op 19 juni jl. werd de nieuwe EurailCargo naar Zuidoost-Duitsland, met aansluiting naar Tsjechië, boven de doopvont gehouden. Over de Carad, die reeds tijdens de proefperiode op een uitstekende actieve belangstelling van onze klanten kon rekenen, berichtten we in ons vorig nummer.

De Carad ontwikkelde zich dus zeer snel tot een volwassen telg in het EurailCargo-aanbod. Hij vervangt de Cargo Bayern naar Zuid-Duitsland.

De basistrein vertrekt elke werkdag vanuit Antwerpen, om 23u58. In het grensstation Montzen wordt de trein vervolledigd met wagens herkomstig uit de andere economische centra in België (Gent, Zeebrugge, Charleroi, Luik...). De volgende dag 's middags bereikt de Carad Nürnberg. Daar wordt de trein ontkoppeld naar de verschillende bestemmingen in de regio (Bamberg, Bayreuth, Augsburg, Regensburg, Plattling) zodat de

wagens de volgende morgen bij de klant zijn. De wagens die via de grenspunten Schirnding (Cheb) en Furth im Wald (Domazlice) naar Tsjechië of verder naar Slowakije, Oekraïne of één van de GOS-staten rijden, kunnen eveneens mee. Voor de regio Nürnberg is de dag A/dag C-verbinding gewaarborgd en voor Tsjechië en Slowakije wordt de regelmaat en betrouwbaarheid van het vervoer aanzienlijk verbeterd. Voorlopig rijdt de Carad enkel in oostelijke richting. Zijn toekomst is echter nu al verzekerd.

