

**B-CARGO**news

Driemaandelijks  
2/98

|                 |
|-----------------|
| BELGIE-BELGIQUE |
| P.B.            |
| BRUSSEL X       |
| 1/2284          |



# *Belitalia*

Milaan  
een stuk dichterbij

  
CARGO

# Inhoud

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

**Verantwoordelijke uitgever:**

P. Struman  
Troonstraat 60  
1050 Brussel

Foto's: NMBS

## Tot uw dienst: B-CARGO

**Centrale diensten**

1050 BRUSSEL  
Troonstraat 60  
Tel. 02/525 86 62  
Fax 02/525 86 25  
url: <http://www.bcargo.com>

**In uw streek**

2000 ANTWERPEN  
Noorderplaats 2  
Tel. 03/204 34 45  
Fax 03/204 34 47

4000 LIEGE

87 boulevard de la Sauvenière  
Tel. 04/223 63 13  
Fax 04/221 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 1/53 35 03 15  
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61



### 3 24 uur eerder in Italië vanuit het Noorden

Deze prestatie van de 'Belitalia' is het eerste concrete gevolg van het 'freightway'-concept, de 'spoor snelwegen' die de belangrijkste Europese economische centra met elkaar moeten verbinden.

### 6 Belgische locomotieven op buitenlandse netten

Dankzij akkoorden met buitenlandse spoorwegmaatschappijen, slaagde de NMBS erin om het aantal locomotiefwissels aan de grenzen sterk te verminderen.

### 8 Ferry-Boats, Interferry en de spoorafdeling van Edmond Depaire

De NMBS heeft besloten haar belangrijkste dochterondernemingen in de goederensector een nieuw profiel aan te meten. Deze reorganisatie leidt tot het samengaan onder de naam n.v. Inter Ferry Boats.

### 10 De commerciële diensten van B-Cargo

### 12 'Spoorhaven Antwerpen'

De Antwerpse haven neemt 46% van het totale B-Cargo transportvolume voor haar rekening. Verdere investeringen en nog intensere samenwerking garanderen de klanten ook in de toekomst een optimale dienstverlening op maat.

### 16 ACT Service: "Van de weg op het spoor in een handomdraai"

Het soepele bimodaal vervoersysteem ACTS maakt overlading van kleine containers van weg naar spoor en omgekeerd uiterst eenvoudig. Dankzij de zwenkbare frames van de spoorwagens, gebeurt het laden en lossen van de ACTS containers in een handomdraai.

### 18 Uitzonderlijk Transport: Victor Buyck nv en B-Cargo slaan de brug

In opdracht van de gespecialiseerde onderneming nv Victor Buyck Steel Construction te Eeklo brengt B-Cargo tot 164 ton zware stalen brugelementen voor de nieuwe Hammerbrückespoorwegviaduct naar de Duits-Belgische grens.





# Freightways



Het goederenspoorvervoer naar Milaan - en dus ook de andere grote Noord-Italiaanse bestemmingen - vanuit Antwerpen boekte onlangs een tijdwinst van maar liefst 24 uur. Deze prestatie is het eerste concrete gevolg van het 'freightway'-concept. Deze spoorlijn moeten de belangrijkste Europese economische centra op een hoogkwalitatieve wijze en tegen een optimale snelheid met elkaar verbinden.

Om het enorme vrachtpotentieel vanuit de Antwerpse regio voor zich te winnen, lanceerde B-Cargo een nieuwe treinverbinding. Sinds 13 januari 1998 verzekert de Belitalia een versneld transport van afzonderlijke wagens tussen Antwerpen en Noord-Italië. "De belangrijkste troef van de Belitalia is de aanzienlijk hogere commerciële snelheid", onderstreept Walter De Rijck, (commerciële functie). De gebruikelijke EurailCargo-trein Interdelta legt het traject Antwerpen - Sibelin (Lyon) af

Italië ligt voortaan 24 uren dichterbij het Noorden

in 17 uren. Daar moeten de wagens 24 uren wachten vooraleer ze hun weg naar Noord-Italië verderzetten, om 57 uren na hun vertrek uit België aan te komen. De nieuwe Belitalia-dienstverlening bereikt Sibelin al na 13 uren, terwijl het volledige traject naar Milaan in amper 33 uren wordt afgelegd. "De trein vertrekt vanuit Antwerpen om 2.00 uur 's nachts en bereikt Milaan 's anderendaags omstreeks 11.00 uur 's middags. Totale tijdwinst: 24 uur of ruim 40% sneller", verduidelijkt Walter De Rijck. "Deze indrukwekkende tijdwinst laat de ladingen toe bijzonder snel hun eindbestemmingen in Turijn, Bologna of Venetië te bereiken. Concreet komen goederen die op dag A Antwerpen verlaten, op hun Noord-Italiaanse bestemming aan op dag C, in plaats van dag D."

## Verhoogde transportcapaciteit

De Belitalia is in de eerste plaats gericht op de economische zone van Piëmonte-Ligurië-Lombardije. De trein stopt tevens in Sibelin (Lyon) en biedt de klanten dus ook een alternatief voor de Interdelta en verzendingen naar Zuid-Oost-Frankrijk. De Belitalia is vooral geschikt voor conventioneel transport van afzonderlijke wagens, maar is ook in staat om containerwagens te vervoeren. De bestaansreden van dit kwaliteitstransport is duidelijk: het spoorvervoer tussen België en Italië verder ontwikkelen. Deze nieuwe verbinding past perfect in de richtlijnen die de Europese Commissie in haar witboek van juli 1996 formuleerde, met het oog op het bevorderen van het internationale goederenvervoer per spoor. Het spoor - waarvan het marktaandeel langzaam erodeerde - dient opnieuw een

## Freightways

centrale rol te vervullen, zowel omwille van economische als milieuredenen. Daartoe keurde de Europese Commissie het idee goed van 'freightways' ofwel snelle 'door-to-door' verbindingssassen, waarvan de Belitalia nu het eerste concrete resultaat vormt. Tussen Muizen en Sibelin maakt deze treindienst gebruik van de eerste Europese freightway, ontstaan uit een akkoord tussen de NMBS, SNCF, CFL en FS.

### Echte Europese spoorsnelwegen

De voornaamste doelstelling van de Europese goederencorridors is het spooraanbod beter aanpassen aan de behoeften van de klanten. Deze freightways steunen meer bepaald op het vastleggen van hoogkwalitatieve internationale slots, op de gemakkelijke toegang ervan en op de creatie van een 'one stop-shop' als unieke gesprekspartner voor de gebruikersspoorwegmaatschappijen. De uiteindelijke bedoeling is te komen tot een heus Trans-Europees netwerk van dergelijke spoorsnelwegen. Het is in dit kader dat vier spoorinfrastructuurbeheerders - NMBS, CFL, SNCF en FS - een eerste spoorcorridor realiseerden op een Europese hoofdlijn tussen België en Italië, via Luxemburg en Frankrijk. Zij slaagden erin op de Belgisch-Italiaanse verbinding 10 extra internationale kwaliteitsslots te vinden. Het kaderakkoord tot oprichting van deze corridor werd getekend op 26 november 1997 en omvat tevens de oprichting van een uniek loket in het Groothertogdom Luxemburg. Elke spoormaatschappij (privaat of nationaal) die een tra-

fiek op deze corridor wenst te organiseren, kan zich tot dit loket richten voor alle nodige informatie.

### Geliberaliseerd spoorvervoer

De goederencorridors passen tevens in de huidige liberalisering van het spoorvervoer. Het is de bedoeling dat de spoorinfrastructuur wordt geopend voor andere operatoren dan de nationale spoormaatschappijen, dit met het oog op een groeiend spoordeel in de

goederenvervoersmarkt. In deze context - en om hun operaties doorzichtig te maken - moeten de spoormaatschappijen hun infrastructuurbeheer duidelijk scheiden van hun commerciële uitbating. Het zijn dus de infrastructuurdivisies van de betrokken spoormaatschappijen die de nieuwe freightway oprichtten. "Een freightway valt te vergelijken met een autosnelweg", legt Walter De Rijck uit. "Transportmaatschappijen organiseren hun trafiek door gebruik te maken van de





voor goederentransport, om de nieuwe Belitalia-dienstverlening te verzekeren, waaraan FS nu ook participeert”, onderstreept Walter De Rijck. “Wij stellen bovendien alles in het werk om nieuwe commerciële mogelijkheden te ontwikkelen. Dit is geen makkelijke opgave, want enkel de Belitalia alleen al vervangt 40 vrachtwagens per dag.”

### Niets dan voordelen

De corridor bewerkstelligt een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit en de competitiviteit van het spooraanbod. Dit is een onontbeerlijke vereiste om het spoormarktaandeel van het internationale goederentransport uit te breiden. Vooreerst is er een verhoogde capaciteit van het goederenvervoer op deze belangrijke as. Voordat de freightway bestond, reden dagelijks 25 treinen tussen België en Italië. Dankzij de bijkomende slots stijgt de capaciteit van het traject met zo’n 40% of ongeveer 2 miljoen ton goederen die jaarlijks extra vervoerd kunnen worden. Bovendien zijn de transporten heel wat aantrekkelijker, dankzij de gevoelige reistijdverkortening met gemiddeld 20%. De eigenlijke rijtijd is 5 tot 30% korter in vergelijking met vroeger. De totale reisduur van Antwerpen via Sibelin naar Noord-Italië is zelfs met 24 uren ingekort, dankzij een betere coördinatie van de slots en kortere stoptijden, onder meer aan de grenzen. Ook al is het ‘one stop shop’-loket in Luxemburg alleen bestemd voor spoormaatschappijen, het biedt ook voordelen voor de klanten van de spoormaatschappijen. Dankzij het nieuwe

opvolgsysteem dat in Luxemburg wordt toegepast weten de spoormaatschappijen immers op ieder ogenblik welk traject hun transport reeds heeft afgelegd. Op een internetsite komen zij alles te weten over het verloop van hun transport en de oorzaak van eventuele vertragingen. Dit laat toe om de stiptheid van de transporten verder te optimaliseren. □

bestaande weginfrastructuur. Bij de spoorcorridors is de situatie gelijkaardig. De infrastructuurbeheerders verkopen geen transport, verhuren geen wagens en bieden geen tractie aan. Zij stellen hun netwerk ter beschikking van de gebruikers.” Deze gebruikers zijn uiteraard de nationale spoormaatschappijen in hun commerciële rol. “B-Cargo wil de eerste zijn om de extra capaciteit van deze nieuwe as in te vullen. Samen met de SNCF en CFL reserveerde de NMBS een slot tussen Muizen en Sibelin

## Van België naar Italië en binnenkort naar Spanje

Op termijn wordt heel Europa doorsneden met spoorcorridors voor goederentransport. De eerste freightway die vanuit België vertrekt, krijgt binnenkort nog een andere bestemming. Spanje besliste immers om tot het akkoord toe te treden. Binnenkort rijden de treinen dus ook sneller van Antwerpen naar Barcelona en Valencia. Hierna volgen de concentratieterminals van de goederencorridor:

- Muizen in België
- Bettembourg in het Groothertogdom Luxemburg
- Sibelin en Vénissieux in de streek van Lyon
- Genua, La Spezia, Gioia Tauro en Milaan (vanaf juli 1998)
- en binnenkort Barcelona en Valencia in Spanje.

# Commerciële snelheid verhogen

Dankzij enkele akkoorden met buitenlandse spoorwegmaatschappijen, slaagde de NMBS erin om het wisselen van locomotieven aan de grenzen sterk te verminderen. Dit vertaalt zich onmiddellijk in een aanzienlijke tijdwinst.

Tot voor kort voorzagen de internationale spoorwegreglementen niet in de mogelijkheid om met één en dezelfde locomotief de grenzen over te steken. Niet enkel omwille van technische compatibiliteitsredenen, maar ook omdat er geen enkel voordeel aan verbonden was. De douanecontroles maakten immers steeds een grensstop noodzakelijk, net zoals de controles om de staat van de wagens te checken. Deze verplichte stops maakten het mogelijk om van locomotief te wisselen zonder bijkomend oponthoud voor de traffic. Inmiddels zijn de douanecontroles binnen de Europese Unie afgeschaft. Bovendien spraken de spoorwegmaatschappijen in 1992 af de wageninspecties tot twee controles te beperken - bij vertrek en aankomst - in de plaats van bij iedere verandering van spoorwegnet. "Er was met andere woorden geen enkele reden meer om aan de grenzen te stoppen, behalve dan voor

het wisselen van locomotief", vertelt Willy Stroo van het technisch departement van B-Cargo. "Mits goede afspraken kon dit obstakel opgeruimd worden om zo de commerciële snelheid van het internationale spoorverkeer te verhogen."

## Noodzakelijke compatibiliteit

Momenteel bestaan al meerdere akkoorden die locomotieven toestaan om zich op buitenlandse netten te begeven. Tussen Rijsel en Merelbeke bijvoorbeeld brengt een Belgische locomotief die meerdere stroomsterktes aankan, de trein in één traject tot aan de eindbestemming. Tussen Montzen en Aken verzorgt een Belgische machinist met een





Duitse locomotief het hele traject. Voor de verbinding tussen de Rotterdamse terminal en de haven van Antwerpen geldt hetzelfde principe. Daar wordt de Nederlandse locomotief met Nederlands personeel niet langer omgewisseld aan de Belgische grens. Ook op de nieuwe freightway België - Noord-Italië wordt het aantal locomotiefwissels tot het strikte minimum beperkt.

“Vooreerst moet men steeds zeker zijn dat het rollend materieel technisch compatibel is met het ‘vreemde’ netwerk”, aldus Willy Stoo. “Uiteraard moet men voor elektrische locomotieven weten of het andere netwerk een aangepaste stroomsterkte hanteert. Maar zelfs de diesellocomotieven moeten zodanig zijn uitgerust dat zij beantwoorden aan

de veiligheidsnormen en het signalatiesysteem van het andere net. Tenslotte zijn er enkele reglementen te wijzigen. In België bestaat er bijvoorbeeld één signaal om de staart van de trein aan te duiden, Frankrijk gebruikt hiervoor twee signalen, in Nederland gelden knipperlichten en in Duitsland bestaat er helemaal geen signalisatie voor ritten die overdag gebeuren.”

### **Belangrijke investeringen**

Het is duidelijk dat soms aanzienlijke investeringen noodzakelijk zijn vooraleer een locomotief op een vreemd netwerk kan rijden. Vanzelfsprekend kost een locomotief die meerdere stroomsterktes aankan meer dan een gewone. Ook dienen machinisten extra opge-

leid te worden vooraleer zij buitenlandse, en dus onbekende trajecten kunnen verzorgen. “De NMBS levert in dit verband belangrijke inspanningen”, bevestigt Willy Stoo. “Niettemin is het alle moeite meer dan waard, gezien de aanzienlijke tijdwinst die ermee wordt gerealiseerd. Een locomotiefwissel neemt immers minstens een half uur in beslag.” Momenteel sloot de NMBS reeds akkoorden inzake grensoverschrijdende locomotieven af met DB, NS, SNCF en CFL. Binnenkort treedt ook FS toe tot deze groep. □

# Een volledige vervoerketen

**Om de globale concurrentiekracht van de spoorgroep binnen de eengemaakte Europese markt te verbeteren, heeft de NMBS besloten haar belangrijkste dochterondernemingen in de goederensector een nieuw profiel aan te meten. Deze reorganisatie leidt tot het samengaan van de n.v.'s Ferry-Boats, Interferry en de spoorafdeling van Edmond Depaire in de nieuwe n.v. IFB of Inter Ferry Boats.**

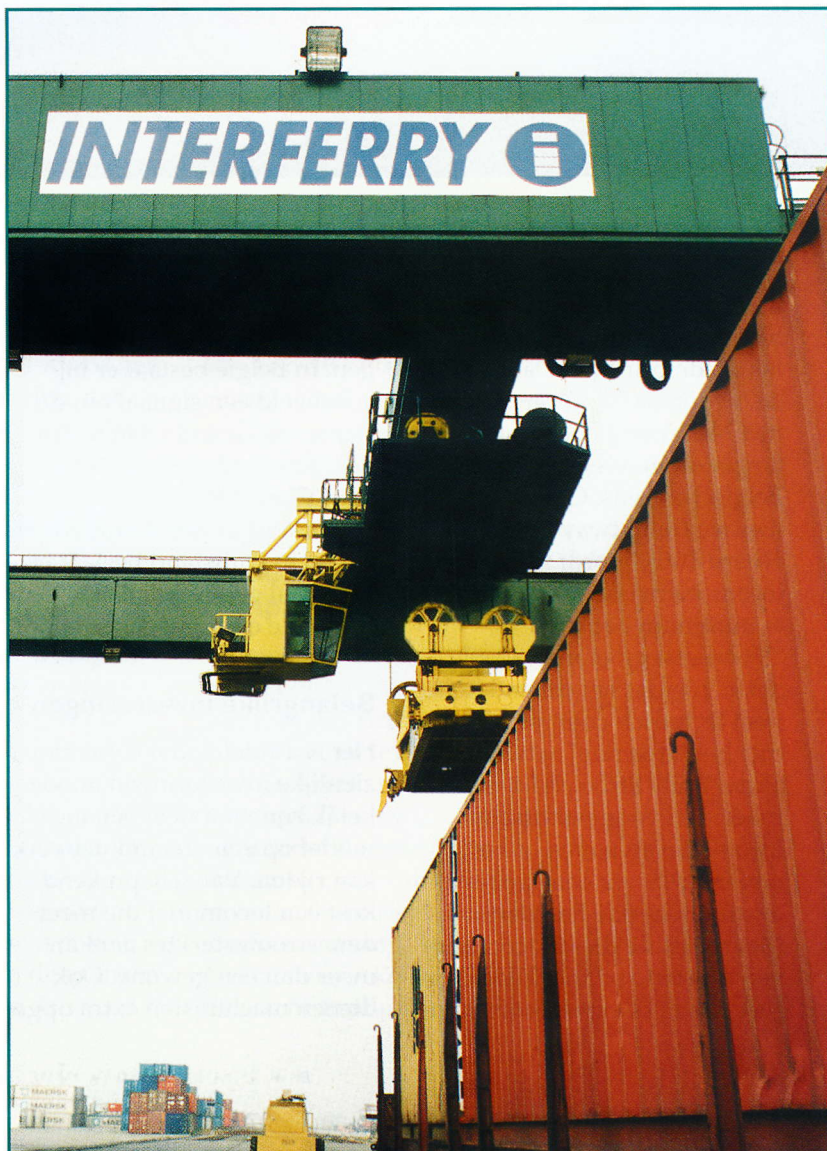
weglogistiek en spoorvervoer op de conventionele manier en volgens intermodale formules. Deze polarisatie moet de structuur van de groep vereenvoudigen, doorzichtiger maken, makkelijker verstaanbaar voor de klant, vooral in de sector van het intermodaal vervoer waar de ontwikkelingen zich in ijlt tempo opvolgen. Het moet een optimale integratie in de bestaande vervoerstromen en een betere profilering in de marktsegmenten

waar een aanzienlijk potentieel aanwezig is mogelijk maken. Ook de rol van de operatoren, respectievelijk op het vlak van de logistiek en van het vervoer, wordt duidelijker. De activiteiten worden onder meer gehergroepeerd om de nodige synergie tussen de leden van de groep tot stand te brengen en de onnodige "interne" concurrentie in bepaalde sectoren uit te schakelen. Zo poogt men ook de efficiëntie van de verschillende

**E**en recente studie, uitgevoerd door de Londense consultant Mercer-Management-Consultants, bevestigt dat door een herschikking van de NMBS-dochters de basis kan worden gevormd van een belangrijke Belgische spoorexpeditiegroep die een substantiële rol kan spelen op de Europese markt. IFB is een sterke entiteit, volledig gericht op spoorwegvervoer en -logistiek. Dit zijn activiteiten waar Ferry-Boats, Interferry en de spoorafdeling van Edmond Depaire in uitblinken. De entiteit wordt dermate uitgebouwd dat hun omvang vergelijkbaar is met die van hun belangrijkste concurrenten op de Europese markt. Op die manier moet IFB over voldoende investerings- en expansiekracht beschikken.

## **Een doorzichtige structuur**

De concentratie van de drie dochterondernemingen gebeurt hoofdzakelijk rond twee activiteitspolen: spoor-





bedrijven binnen de groep te verhogen en hun vermogen om marktaandeelen naar zich toe te halen, te verbeteren. IFB biedt haar klanten een "one-stop-shopping" aan die alle vervoersonderdelen coördineert en verkoopt. Die benadering strookt volledig met de achterliggende filosofie: het aanbod vereenvoudigen en doorzichtiger maken, een hoog kwaliteitsniveau halen. Binnen de NMBS-groep vult IFB de bedrijfseenheid "Vracht" (B-Cargo) aan, die het eigenlijke spoorwegproduct commercialiseert. Het geheel "dochterondernemingen/ NMBS Vracht" neemt voor beide vervoerwijzen - spoor en weg - alle schakels van de vervoerketen alsook de aanvullende diensten zoals logistiek, opvolging, opslag en beheer

van de producten voor zijn rekening. De nieuwe dochteronderneming is actief in alle onderdelen van het conventionele goederenvervoer per spoor: vervoer bij wagenlading, zee- en luchtvracht, opslag en distributie. Ze doet ook verzending en logistiek in de sector van het intermodale vervoer met spoorwegcomponent. Zo baat ze een aantal terminals uit: Dry Port Muizen, DPML (Moeskroen/Rijssel), Zomerweg (Antwerpse haven), Cirkeldyck (achter het Delwaiedok in Antwerpen), Farman (Gent-Zeehaven). De dochter is ook verantwoordelijk voor meerdere shuttle-treinen - soms gereserveerd voor één enkele klant - tussen de Belgische havens en economische droppingplaatsen in

het buitenland waaronder Rotterdam en Straatsburg. In het kader van het North European Network coördineert zij in een hub gevestigd in Muizen - met antennes naar Moeskroen en Athus - de rotatie van containers op de noord-zuidas. Bovendien verzorgt zij de noodzakelijke dienstverlening in voor- en navervoer. Het geheel van alle activiteiten van de nieuwe dochter moet leiden tot een zakencijfer van 2,3 miljard frank in 1998. □

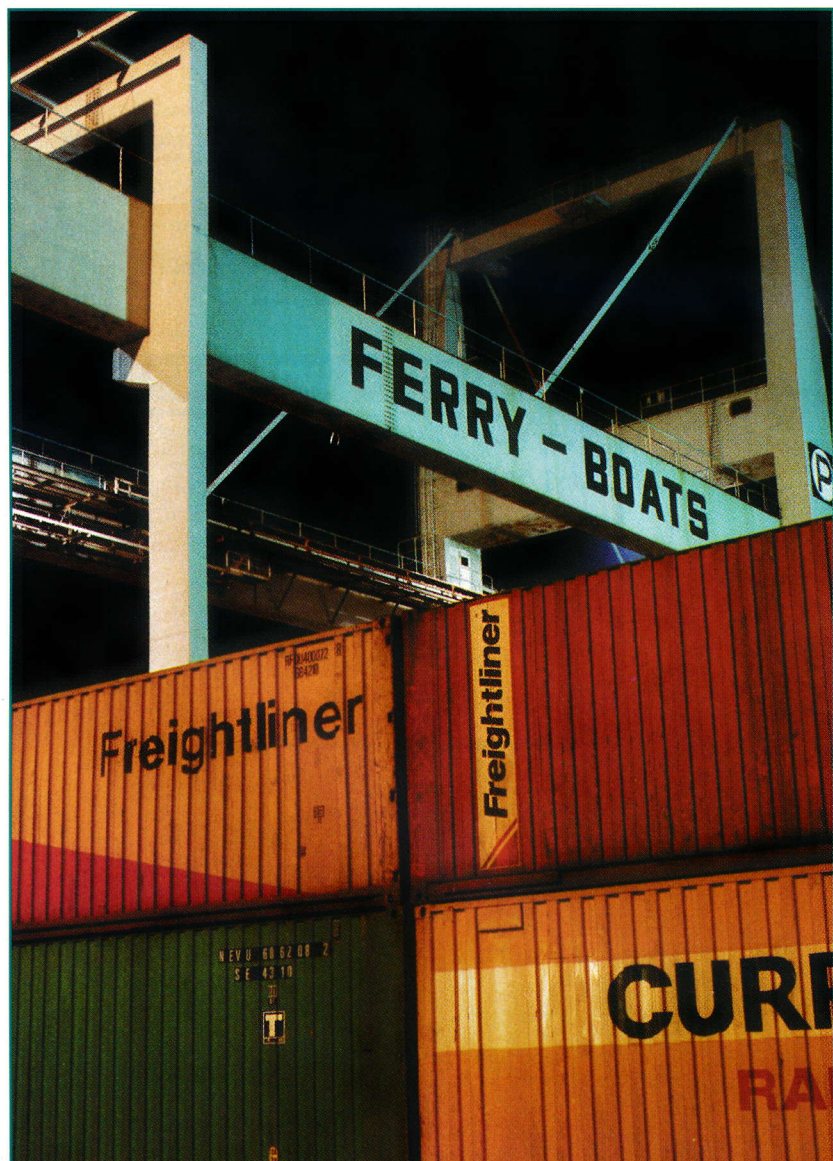
## De n.v. Ferry-Boats: 75 jaar jong (1923 - 1998)

In de periode kort na de eerste wereldoorlog ontstond er bij verschillende ondernemers het idee om een treinferry-dienst zonder overslag tussen Engeland en België uit te bouwen. Vanwege hun uitstekende geografische ligging boden zich Harwich en Zeebrugge als havens aan. Op 16 april 1923 werd de "Société belgo-anglaise des Ferry-Boats (S.B.A.)" tot leven geroepen. Er werd gestart met een kapitaal van 3 miljoen Belgische frank, waarvan de helft kwam van de "Great Eastern Train Ferries Ltd."

De S.B.A. begon onmiddellijk met de bouw van terminals en andere infrastructuur, zodat de lijn Zeebrugge - Harwich op 24 april 1924 officieel kon worden ingehuldigd. Het succes van de "Société belgo-anglaise des Ferry-Boats" bleef niet uit. Het aantal overvaarten dat aanvankelijk op 3 per week was vastgelegd, werd al vlug herzien. Alles samen steeg het vrachtverkeer van 26.000 ton in 1924 tot 158.000 ton in 1928.

In de loop der jaren hebben de treinferry's bijna ononderbroken allerlei producten over het Kanaal vervoerd. Deze unieke transportvorm werd ondertussen ook grondig gemoderniseerd. Zo doken in de jaren '60 de eerste transcontainers op, de zogenaamde ISO-boxen.

In 1968 werd de verbinding tussen Intercontainer op het continent en Freightliner in Engeland verzekerd door de opening van de "lift on/lift off service" van British Rail tussen Harwich en Zeebrugge, met twee dagelijkse afvaarten. Het diepzee containerverkeer ontwikkelde zich en leidde tot de oprichting van de Ocean Containerterminal in Zeebrugge en de gespecialiseerde B-Terminal van Interferry in Antwerpen.



# De commerciële diensten van

*General Manager*

**Paul STRUMAN**

## ZWARE NIJVERHEID

*Verkoop & beheer staal - kolen - bouwproducten*

**Noël CRIJNS**

*Staalnijverheid aanvoer*

**Raymond DEPREZ**

*Staalnijverheid afvoer*

**Myriam LAMIN**

*Speciale transporten*

**André ROBERT**

*Bouwproducten*

**Tanguy de GHELLINCK**

## LICHTE NIJVERHEID

*Chemie-petroleum-gas*

**Herwig OUDAERT**

*Landbouw-voeding-meststoffen*

**Judith VAN KEER**

*Woudproducten/papier*

**Helga COLPAERT**

*Auto-industrie*

**Tony PASCOLO**

*Beheer tarieven*

**Claude HENDRIX**

## INTERMODAAL

*Verkoop & beheer Intermodale Operateurs*

**Eric PEETERMANS**

*Marketing/algemene studies/havens/CE/beheer  
financiën*

**Philippe DE NYN**

*Binnenlands vervoer/Intra-  
Benelux/NEN/Internationale branche*

**Didier MARIQUE**

*Noordas Manager : Verenigd Koninkrijk-  
Scandinavië-Duitsland-Oostenrijk - Centraal- en  
Oost Europa*

**Luc SEGERS**

**Gonda VAN WAES**

*Zuidas manager : Italië-Zwitserland-Spanje-COR-  
TAX en Quality Net-GTX*

**Stéphan KUREVIC**

**Michelle VAN PUYVELDE**

## VERVOERSTROMEN

*Verkoop & beheer van Vervoerstromen*

**Robert DECOOMAN**

*Verkoop & beheer Wagens*

**Pierre MARY**

*Verkoop & beheer Netwagens*

**Paul DEBACKER**

## TRANSPORTBEHEER

*Transportbeheer & Coördinatie Service Centres -  
Infrastructuur*

**Rony BORGHART**

*Transportbeheer*

**Jan VAN COILE**

*Coördinatie*

**Jacques DELHOUGNE**

*Service Centres Vlaanderen*

**Gerrit ALLARD**

*Antwerpen D.S.*

**Gerrit ALLARD**

*Genk Goederen*

**Marc HAESEVOETS**

*Gent-Zeehaven*

**Frans GOVAERTS**

*Zeebrugge*

**Patrick SCHIETTECATTE**

*Service Centres Wallonië*

**José DETERVILLE**

*Kinkempois*

**Albert COLLIN**

*Monceau*

**Guy VANDENHOOF**

*Stockem*

**Daniel PARMENTIER**

## ALGEMENE VERTEGENWOORDIGING IN HET BUITENLAND

*Paris*

**Richard SERVAIS**

**Michel MARTEAU**

*Köln*

**Ernst VAN DER STOCKT**

**Jean-Marie NIESSEN**

*Basel*

**Richard SERVAIS**

**Patrick ALDENHOFF**

*Milano*

**Richard SERVAIS**

**Jan CALMEYN**



# Haven van Antwerpen - B-Cargo

Met 27 miljoen ton spoorvervoer in 1997 - dit is méér dan het totale goederenvervoer per spoor in Spanje of Nederland - neemt de Antwerpse haven 46% van het totale B-Cargo transportvolume voor haar rekening. Verdere investeringen en nog intensere samenwerking waarbij snelheid, stiptheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit sleutelbegrippen vormen, garanderen de klanten ook in de toekomst een optimale dienstverlening op maat.

Het partnership tussen de Haven van Antwerpen en de bedrijfseenheid B-Cargo van de NMBS levert een onmiskenbare bijdrage tot de economische ontwikkeling van het havengebied. In 1995 bijvoorbeeld realiseerden de havengebonden ondernemingen een directe toegevoegde waarde van 234 miljard BEF en stelden er 57.500 voltijdse arbeidskrachten tewerk. Het voordeel is wederzijds. Vorig jaar vestigde de Antwerpse haven een record met 112 miljoen ton maritieme overslag, met 20% spooraandeel. Vooral de containertrafiek stijgt spectaculair (op zeven jaar tijd verdubbeld of een jaarlijkse groei van ruim 10%), onder meer dankzij de in juni 1997 geopende nieuwe Noordzeeterminal, waarin de NMBS voor 1/3 participeert.

## Blijven investeren in toekomst

"In 1997 realiseerde B-Cargo 27 miljoen ton transportvolume van en naar het Antwerpse havengebied, dus inclusief de

lokale industrie. Dit is 45,9% van het totale goederenvervoer per spoor in België. Ter vergelijking: het totale jaarlijkse goederenspoortransport in Spanje bedraagt 24,1 miljoen ton, in Nederland 19,6 miljoen ton", aldus Tony Van den Berghen, NMBS districtsdirecteur Noordoost. "Logisch dus dat de NMBS er blijft investeren in nieuwe diensten inzake conventioneel en gecombineerd vervoer zoals Europese Freightways (Italië en Spanje via Lyon) en shuttles (Limburg en Straatsburg). Ook belangrijke infrastructuurwerken staan op het programma. Er is de bijkomende gecombineerd-vervoerterminal tussen Antwerpen Noord en de A12 (Main hub), die in een eerste fase tegen eind 1999 300.000 units per jaar zal kunnen verwerken. Voorts zijn er natuurlijk de geplande maritieme Container Terminal West nabij Doel en de betere ontsluiting van de spoorhaven dankzij een tweede toegang nabij Ekeren."



## Intensievere samenwerking

Bovenstaande realisaties en projecten kunnen uiteraard niet zonder een hecht partnership tussen de Antwerpse havenautoriteiten (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en AGHA) en de Belgische spoorwegen. Naar aanleiding van het gemeenschappelijke initiatief tot de studie van het gecombineerd vervoer (wat resulteerde in het Mercer-rapport), is de samenwerking op diverse vlakken nog intenser geworden. Op topniveau is er sinds het voorjaar '97 het High Level Panel waarin onder meer havenscheper Baron Delwaide, NMBS gedelegeerd bestuurder Schouppe en districtsdirecteur Van den Berghen zetelen. De daar uitgestippelde visie wordt concreet ingevuld door de Werkgroep Railplan Antwerpen, wat reeds tot concrete resultaten leidde. Als marketingantwoord op de vaststelling dat 90% van het containervervoer zich binnen een straal van 400 km afspeelt, werden onder meer de Cigogne-shuttle naar Straatsburg en de Limburg-shuttle naar het Nederlandse Born ingelegd. Sinds eind mei kwam daar ook nog de Braboshuttle naar Zwitserland



(Basel, Zürich) bij, waarbij het sinds april 1998 samengevoegde Inter Ferry Boats als operator fungeert. Momenteel zijn studies aan de gang om nog andere opportuniteiten met kwalitatieve en competitieve spoortrajecten in te vullen."

## Dienstverlening optimaliseren

Het permanente overlegforum tussen de Antwerpse haven en de NMBS is ook uitstekend geschikt om de bestaande

dienstverlening te optimaliseren. "Zo werd bijvoorbeeld de staangeldregeling van de wagens vereenvoudigd met een snellere afwerking tot resultaat. Daarnaast wordt de zogenaamde 'ochtendnota' met de lijsten van de geplaatste beladen wagens en lege P-wagens 's ochtends om 6 uur op internet en via Seagha (de EDI van de Antwerpse haven) gepubliceerd", haalt Danny Verbelen aan. "Ook de zogenaamde 'Algemene Telling' (ATEL)-berichtgeving met de



lijsten van beladen en lege wagens die in Antwerpen aankomen is geïnformatiseerd en door de betrokken klanten elektronisch te raadplegen via Seagha. De updating van de ATEL-berichten gebeurt zelfs driemaal daags. Dit resulteert in een snelle en makkelijke lokalisatie van de wagens. Trouwens, ook de behandeling van de vrachtbrieven, ook met betrekking tot de douaneformaliteiten, worden geoptimaliseerd. Andere voorbeelden van samenwerking zijn de gemeen-

schappelijke deelname aan transportbeurzen en havendagen en het voeren van gemeenschappelijke promotie, zoals de nieuwe brochure 'Antwerpen Spoorhaven', die in vier talen verschijnt." □

## Spoorhaven Antwerpen

De brochure 'Spoorhaven Antwerpen', een gemeenschappelijke uitgave van de NMBS en het Havenbedrijf Antwerpen, bevat een schat aan informatie voor bestaande en potentiële klanten in verband met de diensten die B-Cargo er verleent. Een korte greep uit de inhoud.

### Wist u bijvoorbeeld dat

- Antwerpen met 27 miljoen ton per spoor vervoerde goederen de grootste spoorhaven van Europa is en dus met recht de ere-titel van Railport draagt?
- de eerste Europese Freightway - een gezamenlijk initiatief van spoorwegmaatschappijen FS, CFL, SNCF en NMBS - die Antwerpen sinds januari 1998 rechtstreeks verbindt met Bettembourg, Sibelin/Venissieux in de regio Lyon en Torino, Genova, La Spezia en Gioia Tauro en Milano (vanaf juli 1998) met een gemiddelde snelheid van 65 km/u?
- de door de NMBS ontwikkelde software Edicargo het opmaken van de (elektronische) vrachtbrief vergemakkelijkt, fouten vermijdt en tijdswinst oplevert?
- de NMBS als douane-agent kan fungeren dankzij het gecentraliseerde douane-agentschap bij B-Cargo?
- er inzake gecombineerd vervoer van containers, swap bodies en trailers Antwerpen verbonden is met het Europese hinterland door zowel netwerktreinen (Quality Net, Cortax, NEN) als directe treinen en shuttles?
- er inzake conventioneel vervoer dagelijks 180 rechtstreekse treinen gepland zijn van of naar Antwerpen, waaronder de inmiddels zes befaamde EurailCargo-verbindingen met de grote Europese economische centra?
- de NMBS over circa 1.000 km spoor in de Antwerpse haven beschikt, waardoor omzeggens alle kaaien en belangrijke magazijnen per spoor bereikbaar zijn?
- de NMBS vorig jaar 638.800 beladen wagens vervoerde van of naar de Antwerpse haven of gemiddeld 2.555 per dag. Dit het equivalent is van 5.400 vrachtwagens of 84 km bumper aan bumper file per dag?
- de eerste trimester 1998 het aantal in Antwerpen vervoerde spoorwagens opnieuw met 13% steeg?



Het soepele bimodaal vervoersysteem ACTS staat voor 'Afzet Container Transport Service' en is synoniem van rationele, snelle en eenvoudige overlading van vrachtwagen naar trein en omgekeerd. Dankzij de zwenkbare frames van de spoorwagens, kan de truckchauffeur in zijn eentje de ACTS containers makkelijk in enkele minuten laden en lossen. Hiermee beschikt B-Cargo over een bijkomende dienstverlening, onder meer voor klanten die niet over een eigen spoorwegaansluiting beschikken.

## ACT Service

Nadat spoorwegmaatschappijen in Nederland, Luxemburg, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk het afzetcontainersysteem ACTS op de markt brachten, werd ACTS België op 17 maart 1998 boven de doopvont gehouden. Het 2,5 miljoen BEF startkapitaal werd ingebracht door drie aandeelhoudersgroepen: de private, in recyclage en afvalverwerking gespecialiseerde ondernemingen Van Gansewinkel, Watco, J.M. Construct en VAM België; twee buitenlandse ACTS-vesti-

gingen (Nederland en Luxemburg) en de Belgische Spoorgroep met een 50/50 aandeel van de NMBS en Inter Ferry Boats, via de afdeling Euratral. Euratral staat in voor het dagelijkse beheer van de maatschappij en commercialiseert het ACTS-aanbod voor de Spoorgroep.

### Bimodaal vervoersysteem

Het unieke ACTS bimodaal vervoersysteem maakt gebruik van open of gesloten contai-



## “Van de weg op het spoor in een handomdraai”



Tanguy de Ghellinck, B-Cargo deelmarktleider groef- en non-ferroproducten en verantwoordelijk voor het commercieel-technisch ACTS-beheer uit. “Het grote voordeel is dat een zeer eenvoudige infrastructuur volstaat. Eender welke manoeuvreerruimte van 12 meter breed, grenzend aan een spoor, is reeds voldoende. De vrachtwagenbestuurder die met de container komt aanrijden kan zelf in enkele minuten de container op de trein plaatsen. Hij draait het zwenkbare laadframe haaks op de spoorwagen en parkeert zijn truck in het verlengde ervan. Eens de container op het frame geladen, is dit eenvoudig opnieuw op de as van de spoorwagen te brengen. Het lossen op de plaats van bestemming gebeurt op een identieke manier.”

### Onuitputtelijke mogelijkheden

Deze flexibele laad- en loswijze, ideaal voor bedrijven die over geen eigen spoorwegaansluiting beschikken, zal zeker bijdragen tot een nog verdere groei van het bimodaal transport. “In de aanvangsfase prospecteerde ACTS in de eerste plaats op de markt van het afvalstoffentransport. Gespecialiseerde afvalcentra verwerken immers steeds grotere hoeveelheden industrieel en huishoudelijk afval. Wanneer men over aanvoer van grote volumes spreekt, treedt automatisch het spoorvervoer als aangewezen transportmiddel voor het voetlicht”, vertelt commercieel afgevaardigde ACTS Eddy Goovaerts. “Zo vervoerde ACTS Luxemburg vorig jaar 250.000 ton vervuilde grond naar Nederland, in doorvoer op het

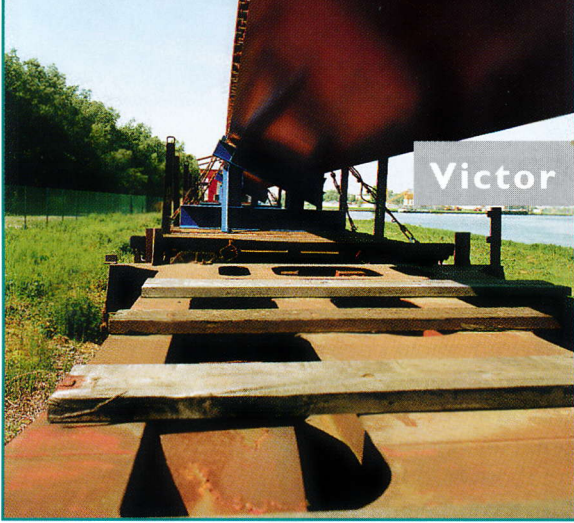
Belgische net. Een gedeelte van de retourvracht bestond uit gereinigde grond die de afgegraven aarde moest vervangen. Het verspreid vervoer van landbouwproducten is een ander voorbeeld, waarvoor het ACTS-systeem een interessant alternatief biedt. Maar eigenlijk zijn de mogelijkheden schier onuitputtelijk, gezien met ACTS zowel vaste als vloeibare stoffen, in massa of op pallets vervoerd kunnen worden. Zo biedt ACTS Nederland onder meer open en gesloten containers aan, eventueel met huifzeil, met openslaande achter en-of zijdeuren, silo's en platforms met vaste rongen.”



### Innoverende spoorformule

Met ACTS is B-Cargo dus in staat om een efficiënte oplossing te bieden voor de meest verscheiden transportproblemen van niet-spooraangesloten ondernemingen. Eddy Goovaerts: “Gezien het steeds vaker dichtslibbende wegverkeer, komen heel wat potentiële klanten in aanmerking voor deze innoverende spoorformule, die niet enkel de investerings- en bedrijfskosten verlaagt, maar tevens de transportflexibiliteit en -efficiëntie verhoogt.” □

ners met een nuttig laadvolume tot ongeveer 40 m<sup>3</sup>, die zowel via het spoor als over de weg vervoerbaar zijn. “Het gaat om het soort containers die men kan huren voor het afvoeren van bouwafval, voorzien van een gestandaardiseerd onderframe. Het weggedeelte van het transport gebeurt door middel van vrachtwagens, uitgerust met een Multilift ketting- of haakstelsel. Het spoorvervoer gebeurt met platte Rs-wagens, voorzien van drie laadframes die tot 45° uitdraaibaar zijn. Elke wagen kan dus tot drie laadeenheden vervoeren”, legt



Victor Buyck nv en B-Cargo slaan de brug

# Uitzonderlijk Transport

**Na een geslaagd gemeenschappelijk project van 1996 tot 1998 inzake het spoortransport van stalen elementen voor de brug/tunnel aan het station van Frankfurt, slaan nv Victor Buyck Steel Construction te Eeklo en B-Cargo opnieuw de handen in elkaar. Deze keer betreft het een uitzonderlijk transport van stalen brugelementen (tot 164 ton) voor de nieuwe spoorwegviaduct in Hammerbrücke aan de Duits-Belgische grens.**

Toen Victor Buyck in 1927 startte met de bouw van hangars voor landbouwmachines, vermoedde hij wellicht niet dat Victor Buyck Steel Construction ruim 70 jaar later wereldwijd 700 medewerkers zou tellen, samen goed voor een geconsolideerde omzet van 5 miljard BEF. Onder de leiding van zoon en burgerlijk ingenieur John Buyck, is de onderneming sinds 1956 uitgegroeid tot een specialist in de bouw van stalen bruggen en gebintes voor gebouwen, die jaarlijks zo'n 35.000 ton staal in zijn constructies verwerkt. Naast de constructie-ateliers in Eeklo en Wondelgem (BUMAR), beschikt de firma ook over werkplaatsen in Maleisië en Thailand. Naast ettelijke bruggen in Europa zijn enkele van de meest in het oog springende realisaties onder meer de Belgacom

torens en het Europees Parlement in Brussel en het 150.000 m<sup>2</sup> grote shoppingcentrum aan de voet van 's werelds hoogste wolkenkrabbers, de Petronas Towers in Kuala Lumpur (Maleisië), waar ook gewerkt werd aan de hoogste toren (430 m) van Azië. Sinds begin 1998 is de firma Victor Buyck nv ISO 9001-gecertificeerd.

## Maandenlang studiewerk

Met de Hammerbrücke zijn de firma Buyck en B-Cargo niet aan hun proefstuk toe. Van juni 1996 tot april 1998 werden in totaal 89 stalen onderdelen naar Frankfurt vervoerd, die samen 25 brug/tunnelementen vormden met een gemiddeld gewicht van 65 tot 70 ton elk. André Robert, B-Cargo verantwoordelijke

Uitzonderlijk Transport: "Een dergelijk grensoverschrijdend uitzonderlijk transport is niet evident. Er komt maandenlang studiewerk door het Technische Bureau van de NMBS bij kijken om de optimale spoorwagencombinatie te vormen en de ideale reisroute over het spoornet samen te stellen. Hierbij dient men onder meer rekening te houden met mogelijke obstakels, werkzaamheden en uurroosters van het overige treinverkeer, in dit geval dus ook voor het Duitse spoornet. Alle schakels moeten naadloos in elkaar passen om een stipt en vlekkeloos transport in alle veiligheid te verzekeren. Blijkbaar is de firma Victor Buyck tevreden over de geleverde B-Cargo prestaties, want voor de bouw van de nieuwe Hammerbrücke werd opnieuw



beroep gedaan op onze diensten."

### **Nieuwe HST-Hammerbrücke**

De spoorwegviaduct van Hammerbrücke op de belangrijke lijn 37 Luik-Aken overspant de 200 m brede vallei van de Geul (la Calamine) te Hergenrath en heeft een bewogen geschiedenis achter de rug. Het allereerste exemplaar, waarvoor 8 miljoen bakstenen nodig waren, werd in 1843 in gebruik genomen. In 1940 werd die door negen Belgische geniesoldaten met 150 ton TNT opgeblazen om aanvoer van Duitse munitie te voorkomen. Acht van hen zouden het niet overleven. Tijdens de oorlog zouden de Duitsers de brug met gedwongen hulp van Russische krijgsgevangenen herstellen, om ze in 1944 opnieuw zelf te vernielen. Het na de oorlog door de Amerikanen herstelde spoorviaduct deed tot nu dienst als onmisbare spoorverbinding naar Duitsland, maar niet meer voor lang. Bij de constructie van de brug werd in de tijd uiteraard geen rekening gehouden met de HST naar

Keulen. Om die zijn optimale snelheid te kunnen laten aanhouden, kreeg Victor Buyck nv van bouwheer TUCRAIL de opdracht een nieuwe, stalen viaduct naast de bestaande te bouwen. Projectleider Wim Hoeckman: "De vallei wordt door twee brugdelen van elk 100 m lang en 1.500 ton zwaar overbrugd, die rusten op een pijler van 35 m hoog. In doorsnede ziet de brug van het ruimtevakwerktype eruit als een omgekeerde driehoek. Het betreft een volledig gelaste brug zonder voegen of boutverbindingen. In totaal is 50 ton lastoefmateriaal nodig - en enkele maanden laswerk - om de brug 'aaneen te smeden'. Het eerste brugdeel wordt in mei gemonteerd, het tweede in september. Elk deel omvat 9 elementen van 75 tot 164 ton zwaar en tussen 33 en 37 m lang, die door B-Cargo worden aangevoerd van Wondelgem tot op de eigenlijke werf. Omdat de lijn Brussel-Aken onderbroken dient te worden, krijgen we slechts twee nachten de tijd om de elementen te lossen en op hun plaats te hijsen op vier tijdelijke montagetorens van 33 m hoog."

### **Treinkonvooi van 500 meter**

"Het eerste brugdeel werd in de nacht van 15 op 16 mei 1998 vervoerd van Wondelgem via Dendermonde, Aarschot en Hasselt naar het goederenstation van Montzen. Van daaruit werden de brugelementen via de normaal niet meer gebruikte lijn 39 (Montzen/Welkenraedt) naar de werf gebracht, waar ze door een superkraan van 84 m hoog en een capaciteit van 800 ton op hun juiste plaats worden gehesen", legt André Robert uit. "Voor de 6 elementen van 75 ton, twee elementen van 122 ton en één element van 164 ton is in totaal een 400 m lang treinkonvooi van 25 wagens nodig. Elk element rust eigenlijk op één speciaal versterkte spoorwagen. Door de uitzonderlijke lengte zijn dan nog telkens twee 'lege' spoorwagens nodig om de verbinding met de andere stellen te maken. Het tweede, gelijkwaardige transport met de negen volgende elementen voor het tweede brugdeel is gepland in september." Gedelegeerd bestuurder John Buyck heeft in elk geval alle vertrouwen in de goede afloop van dit letterlijk en figuurlijk omvangrijk project: "Alle B-Cargo transporten zijn tot nu toe altijd uitstekend verlopen. Dit heeft veel, zonet alles te maken met een nauwgezette voorbereiding en de dynamische medewerkers die zich stevast vol enthousiasme achter elk project scharen." □





## ***B-Cargo, de competente partner met toekomstgerichte alternatieven voor het wegtransport.***



Jaak Demey, Logistiek verantwoordelijke bij BASF Antwerpen

De Antwerpse vestiging van de Duitse chemiereus BASF behandelt jaarlijks een enorm goederenvolume. Daarbij is een steeds groeiende rol weggelegd voor B-Cargo.

Zo vertrok vorig jaar bijna 1 miljoen ton chemicaliën, mest- en kunststoffen in volledige treinen of in gespreid vervoer naar zijn buitenlandse bestemming via de Antwerpse haven en over het Europese spoorwegnet.

Verder werd voor enkele productstromen overgeschakeld van het wegvervoer op het gecombineerd spoor/wegvervoer. Een tendens die in de toekomst nog zal toenemen. Want het bedrijf wil, waar mogelijk, transporten van de weg naar het spoor overhevelen.

De milieuvriendelijkheid en het veiligheidsaspect van deze vervoerswijze zijn aan die beslissing natuurlijk niet vreemd. Bovendien biedt de combinatie van spoor- en wegvervoer de oplossing bij uitstek voor de mobiliteitsproblemen, veroorzaakt door het dichtslibbende wegennet, aldus de heer Demey, logistiek verantwoordelijke bij BASF Antwerpen.

Wenst u meer te vernemen over de troeven en mogelijkheden van het B-Cargo spoorvervoer? Of zoekt u specifieke spooroplossingen voor het transport van uw goederen? Bespreek het met de vertegenwoordiger van B-Cargo uit uw regio of met uw transporteur.



**TRANSPORT OP MAAT, SERVICE OP MAAT.**

**B-Cargo in uw regio:** Antwerpen - 03/204.34.45 • Gent - 09/241.23.61 • Brugge - 050/38.81.64 • Charleroi - 071/60.23.60 • Liège - 04/223.63.13

**B-Cargo Hoofdzetel:** Brussel - 02/525.86.62

**B-Cargo in het buitenland:** Köln - (49) 221/13.47.61 • Basel - (41) 61/27.27.285 • Paris - (33) 1/53.35.03.15