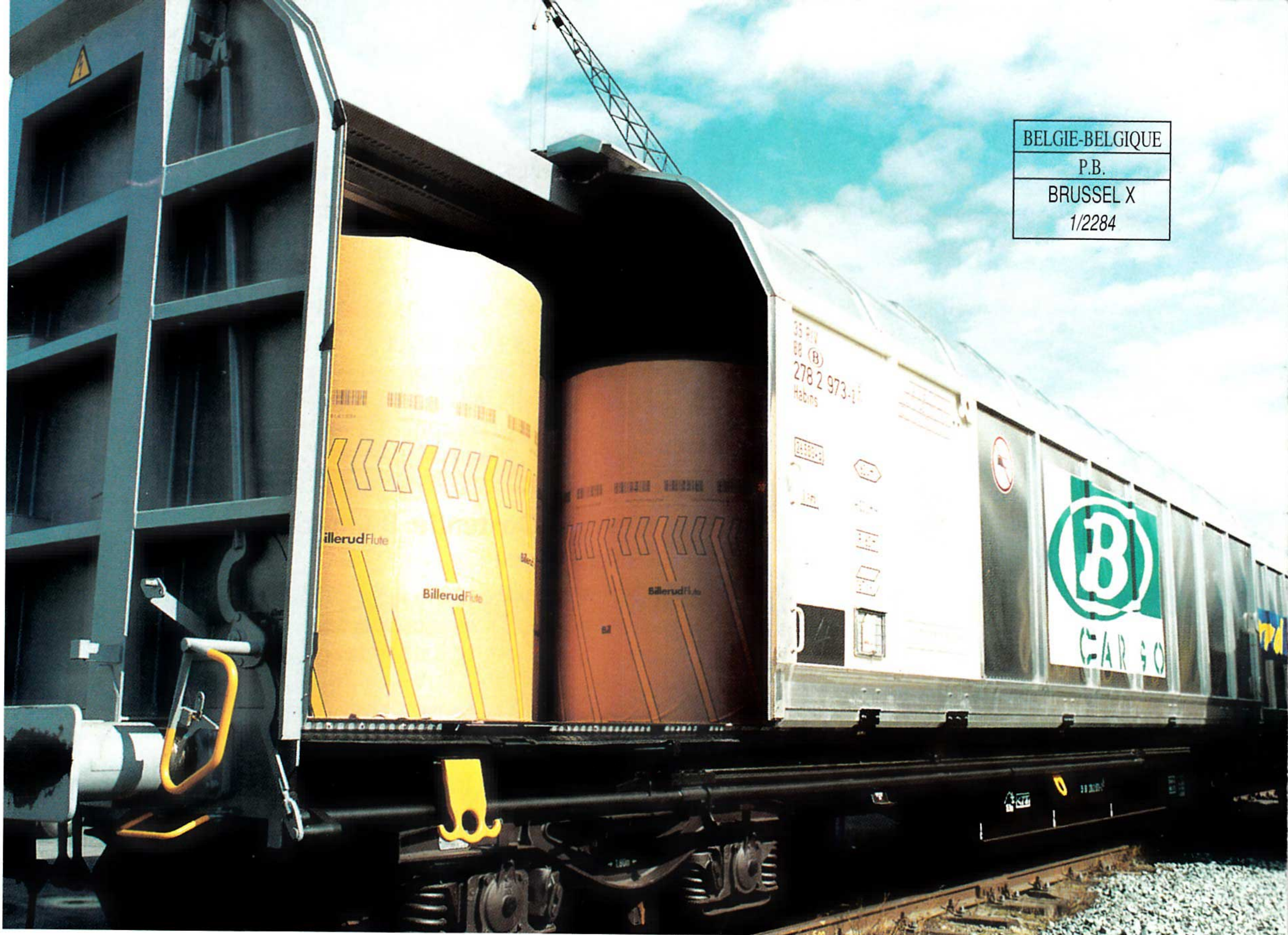
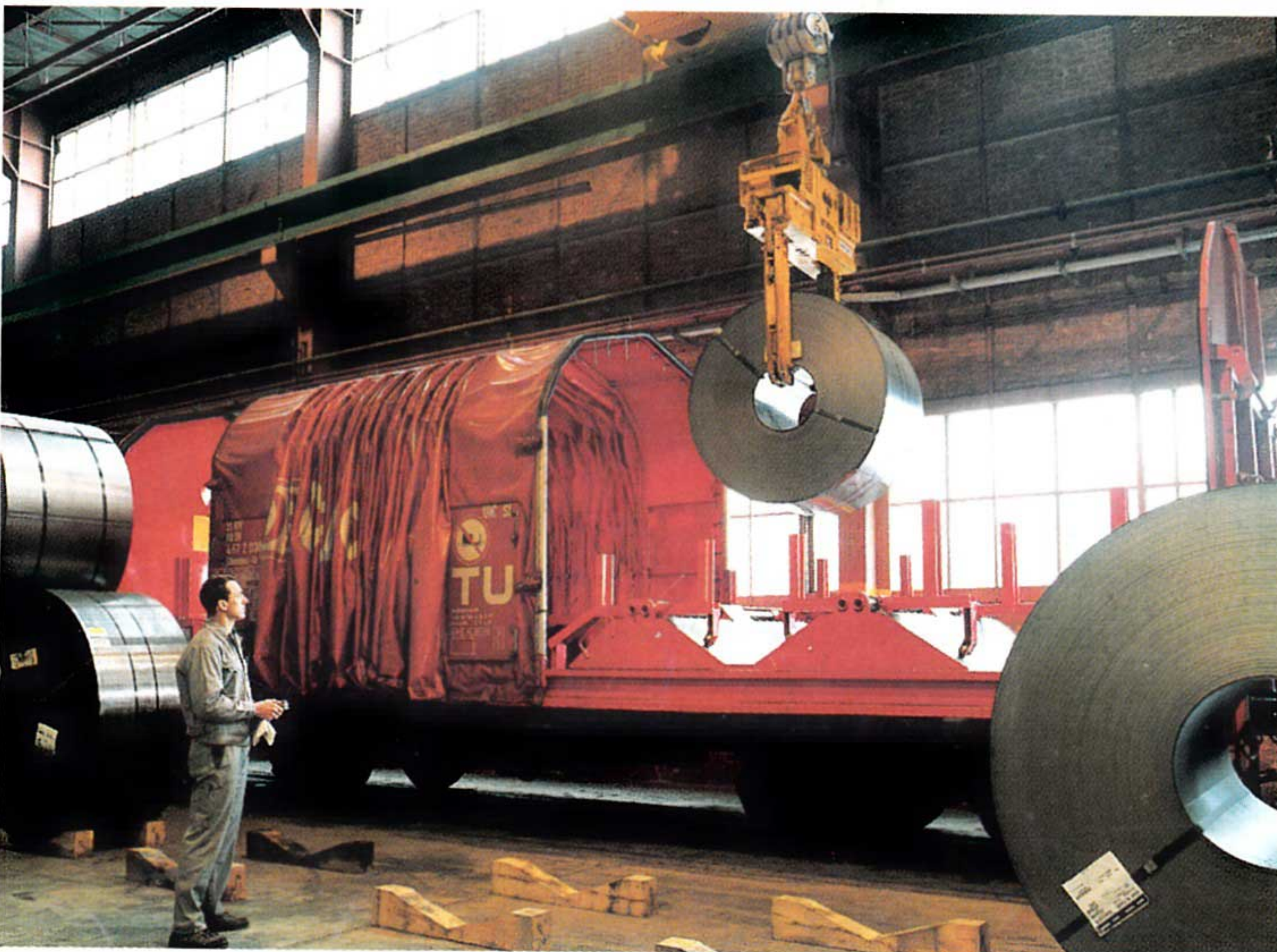


B-CARGO news

Informatieve bijlage
bij het nr. 3/97



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



L U I K
DRIELEDIG
MSP



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

Verantwoordelijke uitgever:

Christiane Van Rijkeghem
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. 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 1/46 07 56 70
KÖLN - Tel. 49 221/13 47 61

Inhoud



3 CTO: Franse wagens via Zeebrugge naar Ierland

In februari 1997 werden bij CTO in Zeebrugge de laatste van 28 voor het Ierse spoorwegnet bestemde rytuigen van Franse makelij, verscheept naar het 'Groene Eiland'. Hiermee kwam (voorlopig?) een einde aan een operatie die in mei 1996 begon.

5 Key-day Oostende: B-Cargo klanten denken mee

Op 27 november 1996 wisselde B-Cargo met een 60-tal West-Vlaamse managers van gedachten over de rol die het spoorvervoer in de toekomst kan spelen om de regio verder uit te bouwen als transportdraaischijf.

6 FARMAN-Terminal in Gent

Het NMBS-filiaal Interferry - met ruim 25 jaar ervaring inzake gecombineerd vervoer - opende eind 1996 de eerste Gentse terminal voor intermodaal vervoer.

7 DOSSIER PAPIER & CELLULOSE

Met een jaarlijkse verhandeling van ruim 6 miljoen ton woudproducten speelt de Antwerpse haven een Europese spilrol. Ook B-Cargo laat zich niet onbetuigd met een jaarlijks transportvolume van nagenoeg 1 miljoen ton papier- en cellulose.

7 Varant: Fins papier voor Italië

Wekelijks vertrekt een bloktrein van 20 Habinswagens met Fins papier vanuit de Antwerpse haven naar Italië.

9 Burgo Ardennes: Keuze voor spoorvervoer is strategische beslissing

In 1996 bevestigde Burgo Ardennes de vroegere strategische beslissing om een aanzienlijk deel van zijn goederenvervoer aan B-Cargo toe te vertrouwen. Vorig jaar reden ruim 5200 spoorwagens met maar liefst 256.000 ton goederen in en uit de papier- en cellulose-fabriek te Harnoncourt.

11 MSP Luik: Eerste multifunctioneel spoorplatform in Wallonië

Het MSP Luik biedt de expediteurs full service logistieke diensten aan: van behandeling van het vrachtvervoer over tussenopslag tot voorraadbeheer.

15 CIM

16 ABX

18 Circus Krone: 'Trein van Noach'.

Een volledig circus van Duitsland naar België verhuizen en begeleiden tijdens de tournee door ons land. B-Cargo bewees vorig jaar eens te meer ook uitzonderlijke klussen eenvoudig te kunnen klaren.



Buitengewoon transport

In februari 1997 werden bij Combined Terminal Operators nv (CTO) in Zeebrugge de laatste van de 28 spoorwegrijtuigen van Franse makelij en bestemd voor het Ierse spoorwegnet verscheept. Hiermee kwam (voorlopig?) een einde aan een operatie die in mei 1996 was begonnen. Het transport van de rijtuigen naar Ierland was een fraaie illustratie van de steeds vrijere Europese transportmarkt. Dat CTO deze opdracht kreeg, is te danken aan de ervaring met gelijkaardige transporten van CTO en de internationale contacten van het B-Cargo agentschap in Brugge.

Combined Terminal Operators nv, een dochteronderneming van Hessenatie, haalde - in nauwe samenwerking met de Belgische en Franse spoorwegen - het begerenswaardige

contract binnen na diverse onderhandelingen met treinconstructeur De Dietrich Ferroviare uit Straatsburg. Geert D'Hondt, commercieel afgevaardigde CTO: "De verantwoordelijken van De Dietrich opperden hun bekommernis om een overzees transport van treinrijtuigen naar Ierland. Gezien de ervaring van CTO in het verscheppen van NMBS-goederenwagens en -personenrijtuigen kon CTO voor dit dossier een oplossing op maat aanbieden."

Totaalservice

Het contract omvat de verschepping van in totaal 28 rijtuigen, die ingezet worden op de lijn Dublin-Belfast. Het gaat om vier types: rijtuigen 1ste en 2de

klasse, restaurant/barrijtuigen en rijtuigen met besturingscabine. De respectieve spoorwegmaatschappijen (NMBS en SNCF) staan in voor het transport van Straatsburg via Luxemburg naar Zeebrugge. CTO biedt een totaalpakket aan en is verantwoordelijk voor de overlading in de Zeebrugse haven, de overvaart en het lossen in de haven van Dublin. "De CTO-zusterfirma Zeebrugge Shipping en Bunkering (ZSB) treedt op als plaatselijke agent en maakt de connossementen op. Voor het Ierse luik werd een partner gevonden in Dublin Port Stevedores. Het is de eerste maal dat De Dietrich te maken kreeg met een overzees transport. Onze ervaring met dergelijke bijzondere transporten en

CTO: Franse wagens voor Ierland via Zeebrugge

CTO: Franse wagens voor Ierland via Zeebrugge

het kunnen aanbieden van een totaalservice heeft er zeker toe bijgedragen dat deze Franse firma voor Zeebrugge koos in plaats van voor een haven in eigen land," aldus Geert D'Hondt. "Praktisch gezien geeft de leverancier aan wanneer een partij klaar zal zijn voor transport vanuit Frankrijk. Binnen de 24 uur wordt een schip ter belading voorgesteld. Meestal vertrekt de trein op een donderdag in Straatsburg en komt hier in het weekend aan. Bij aankomst worden de rijtuigen - meestal vier per verscheping - vlakbij de kaaimuur aan het Noorddok in de Zeebrugge binnenhaven geplaatst."

Precisiewerk

Voor het laden worden de zwaarste CTO-kranen met een hefvermogen van 40 ton ingezet. De bewuste wagens wegen tussen de 28 en 32 ton, zonder de onderstellen. "Die worden eerst apart in het schip gehesen omdat de spoorbreedte in Ierland anders is dan op het Europese vasteland. De rijtuigen worden van de Europese onderstellen gehesen en in het ruim van het schip op de Ierse verankerd, een echt precisiewerk. De ingelegde schepen zijn van het 'fully box'-type - schoenendozen zeg maar - die amper 10 tot 12 meter breed zijn (buitenafmetingen!) en een laadruimte hebben van 5 tot 7 breed. Er worden twee wagens naast elkaar geplaatst, dus veel 'speelruimte' blijft er niet over," legt Geert D'Hondt uit. "De eigenlijke overvaart Zeebrugge-Dublin duurt tussen de 55 en 70 uren. Meestal vertrekt het schip op woensdag, zodat het op maandag kan gelost worden. Bij elke

operatie is een delegatie van De Dietrich aanwezig. De eerste lossing in Dublin in mei 1996 werd gesuperviseerd door Michael Lowry, de Ierse minister van Transport."

Toekomstperspectieven

Het bewuste transport bewijst waartoe een goede samenwerking tussen B-Cargo en een privé-onderneming als CTO kan leiden. Bovendien blijft deze spectaculaire operatie (hoogstwaarschijnlijk) niet beperkt tot een eenmalige gebeurtenis. Geert D'Hondt: "Deze samenwerking met De Dietrich - waartoe B-Cargo de deur opende - biedt interessante toekomstperspectieven en wordt mogelijks verlengd voor 'deep sea'-verschepingen van rijtuigen naar verre bestemmingen als Zuid-Amerika. De Franse treinconstructeur weet nu de weg naar Zeebrugge te vinden."

TESTIMONIAL KEY-DAY

"Blijvend aandacht besteden aan dienstverlening"

Eén van de aanwezigen op de tweede Key-Day in Oostende (zie ook artikel 'B-Cargo klanten denken mee' in deze B-Cargo News) was CTO-general manager Marc Adriansens. Hij is tevens één van de 12 'quality managers' die B-Cargo adviseren in verband met haar dienstverlening: "Alle aanwezigen stelden het directe contact met het spoorwegmanagement erg op prijs en waren het er unaniem over eens dat de Key-Days moeten worden verdergezet. De hoofdconclusie van de dag was dat het spoorvervoer zich moet concentreren op zijn sterkste troef: bloktreinen met homogeen samengestelde ladingen en containers op middellange afstand. Transportmiddelen moeten niet zozeer concurrentieel, als wel complementair zijn. Vandaar ook de noodzaak van goed uitgeruste Multifunctionele Spoorplatformen (MSP's). In West-Vlaanderen komen daartoe zeker Kortrijk en Zeebrugge in aanmerking. In elk geval moet er blijvende aandacht zijn voor de dienstverleningskwaliteit van B-Cargo. Het feit dat de spoorwegen méér dan vroeger het oor te luisteren leggen bij hun klanten, kan in dat opzicht alleen maar toegejuicht worden."



.....
Marc Adriansens en Geert D'Hondt van CTO: uitstekend partnership

B-Cargo klanten denken mee

Tijdens de tweede Key-Day op 27 november 1996 wisselden een 60-tal West-Vlaamse managers van gedachten over de rol die het spoorvervoer in de toekomst kan spelen om de regio verder uit te bouwen als transportdraaischijf.

Na de succesrijke eerste Key-Day op 24 juni 1996 (debat met NMBS gedelegeerd bestuurder Etienne Schoupe en VLD voorzitter Herman Decroo) werd reikhalzend uitgekeken naar een vervolg. Dat kwam er op uitnodiging van de Kamers van Handel en Nijverheid van Oostende, Brugge en Kortrijk-Roeselare-Tielt op 27 november 1996 in het Thermae Palace Hotel in Oostende. Guido De Raedt, B-Cargo agentschap Brugge: "Men zegt wel eens dat de spoorwegen het transportmiddel van de 21ste eeuw zullen zijn, als ze de 20ste eeuw overleven. In het raam van een open Europees transportbeleid moeten de spoorwegen hun dienstverlening voortdurend verbeteren en toespitsen op wat de klant werkelijk wil. Vandaar het initiatief van deze Key-Days." In 3 werkgroepen behandelden een 60-tal aanwezigen vragen over de rol die de spoorweg kan spelen voor de bedrijven in de regio. In elke werkgroep zetelde een topverantwoordelijke van de spoorwegen: NMBS bestuurder adjunct-directeur-generaal Antoine Martens, NMBS directeur departement Materieel René Soenen en B-Cargo bestuurder-directeur Marcel



Verslype. De slotconclusie verneemt u uit eerste hand van deelnemer Marc Adriansens, general manager Combined Terminal Operators nv, in het kaderstukje "Blijvend aandacht besteden aan dienstverlening" in deze B-Cargo News. In het bijhorende artikel "Franse wagens voor Ierland via CTO in Zeebrugge", leest u hoe een goede samenwerking tussen de spoorwegen en een privé-onderneming interessante toekomstperspectieven kan bieden.

In de nabije toekomst mag zeker een volgende West-Vlaamse Key-Day verwacht worden.

• Key-Days: voortdurend
• ons aanbod verbeteren
• volgens de wensen van
• de klant.

Eerste intermodale terminal In de Gentse haven

Interferry, een filiaal van de NMBS met meer dan 25 jaar ervaring inzake gecombineerd vervoer, opende eind 1996 de eerste Gentse terminal voor intermodaal vervoer. Voortaan kunnen alle industriële klanten en operators er terecht voor de efficiënte behandeling van hun containers en mobiele laadkisten.



•••••
Een historische handdruk: Gent krijgt zijn 'inland' terminal.

De Farman-terminal - die zijn naam dankt aan de weg die het Noord-, Midden- en Zuiddok verbindt is openbaar.

Interferry verzekert er de afhandeling voor rekening van vervoersoperators, die in de terminal alle noodzakelijke logistieke en commerciële faciliteiten aantreffen voor een hoogkwalitatieve dienstverlening. Op deze manier vergroot de NMBS-groep tevens haar participatie in de activiteiten van de Gentse regio.

Terminal van de toekomst

Voorlopig is de Farman-terminal nog relatief bescheiden van opzet. Op een oppervlakte van 2,9 ha beschikt de site over een spoorlijn van 240 meter en een 'reachstaker' (hefkraan op banden) voor de overslag.

Niettemin bedraagt de huidige capaciteit van de terminal ongeveer 10.000 containers per jaar. Dankzij de flexibiliteit van het nabijgelegen rangeerstation Gent Zeehaven is het mogelijk soepel in te spelen op de behoeften van de klanten en de operators.

Een volgende ontwikkelingsfase is reeds gepland. Op termijn breidt de terminal uit tot een

oppervlakte van 4,7 ha en zijn er vier spoorlijnen van elk zeshonderd meter lengte beschikbaar. Er komt ook een brugkraan voor een polyvalente behandeling. Op dat ogenblik zal de jaarcapaciteit uitgebreid zijn tot 50.000 containers.

De Farman-terminal is een 'inland' terminal, met uitsluitend overslag van spoor- en wegverkeer. De realisatie van een maritieme terminal valt onder de bevoegdheid van de havenautoriteiten. Zo'n terminal zou het mogelijk maken de Gentse havenactiviteiten - die momenteel vooral op bulkgoederen toegespitst zijn - te diversifiëren.

De Farman terminal maakt een zuidwaartse verlenging over land van het maritieme verkeer mogelijk, dat tot hiertoe tot Gent beperkt bleef. De nieuwe terminal zal ook nieuwe impulsen geven aan de verdere ontwikkeling van de distributie in de Gentse regio, dankzij erg efficiënte maar tot nu toe onbenutte vervoerstechnieken.

Investerings en polyvalentie

De NMBS, Interferry en de stad Gent investeerden tijdens

deze eerste fase samen zo'n vijftien miljoen frank. Dit initiatief opent een reeks nieuwe mogelijkheden voor de havenbedrijven en de industrieën die in de Gentse havenzone en langs het kanaal naar Terneuzen gevestigd zijn. Bovendien biedt de nieuwe transportfaciliteit de mogelijkheid om vanuit Gent grensoverschrijdend intermodaal verkeer te organiseren, wat zeker de interesse zal wegdragen van de in Zeeuws-Vlaanderen gevestigde industrie.

De Farman terminal kan ook de maritieme staalnijverheid ertoe aanzetten om voor haar verzendingen naar Italië in toenemende mate gecombineerd vervoer aan te wenden. De vervoermaatschappijen lieten ook al hun belangstelling blijken voor een landbrug naar Antwerpen, die meteen aan twee behoeften zou voldoen. Een betere verbinding tussen beide havens en een ontlasting van de huidige verbindingswegen tussen de Artevelde- en de Scheldestad.

TWEDE LIJN VIA DUITSLAND IN VOORBEREIDING

Dankzij aanzienlijke investeringen, onder meer door stuwadoor Westerlund, behoort Antwerpen tot de best uitgeruste Europese havens voor papier- en celluloseoverslag. Jaarlijks ontvangt Antwerpen ruim 6 miljoen ton woudproducten, waarvan 1,3 miljoen ton Fins papier. Wekelijks vertrekt een bloktrein met zo'n 20 hypermoderne Habinswagens van de Waaslandse terminal naar Milaan.

Wekelijkse
"Varant"-trein:

60.000 ton Fins papier naar Italië per jaar

Sinds november 1995 vormt de NMBS met 200 nieuwe wagens een pool met de 2000 moderne wagens van Nordwaggon, een 50% dochter van de Zweedse spoorwegen. Dit stelt haar in staat haar klanten onder meer de hypermoderne Habinswagens aan te bieden. De logistieke diensten voor deze indrukwekkende vloot rollend materieel worden verzekerd door het NMBS-filiaal Euratral, dat Nordwaggon in België vertegenwoordigt (zie B-Cargo News n° 1/96).

IDEALE PAPIERWAGEN

De gesloten Habinswagens vormen met hun schuivende zijwanden en genereuze laadruimte een ideaal en veilig vervoermiddel voor grote volumes rollen papier, cellulose of andere gepalettiseerde goederen. Raymond Deprez, B-Cargo deelmarktleider woudproducten: "Met een laadlengte van 22 meter, een laadhoogte tot 2,8 meter en een nuttige oppervlakte van ruim 62 m² zijn de Habinswagens goed voor het vervoer van 63 EUR-paletten en een netto-

gewicht van 63,5 ton. De schuifdeuren laten toe om snel te laden en te lossen, terwijl de effen metalen vloer de lading vrijwaart van beschadigingen." Eén van de eerste ondernemingen die gebruik maakte van de Habinswagens was Varant, het verkoopfiliaal van de Finse papierproducenten te Antwerpen. Volledigheidshalve dient opgemerkt dat na de fusie van papierproducenten United Paper Mills en Kymmene, de activiteiten van Varant voor de nieuwe groep UPM-Kymmene worden verder- ▷

60.000 ton papier ...

gezet onder de naam Metsä-Serla Services.

Raymond Deprez: "Iedere vrijdagavond vertrekt een bloktrein van 18 tot 20 Habinswagens - elk beladen met gemiddeld 58 ton - van bij overslagbedrijf Westerlund. Immers, het is hier dat de Finse papierterminal op de Waaslandse Linkeroever geconcentreerd is. Deze wekelijkse treinverbinding naar de in papierbehandeling gespecialiseerde Innocenti-terminal in Milaan verloopt via Luxemburg en Frankrijk. Op jaarbasis is dit specifiek traject goed voor een transportvolume van 40.000 ton papier richting Italië. Nog eens 20.000 ton papier bereikt Italië via Duitsland. De terugreis gebeurt niet 'leeghands'. Dan worden de wagens meestal beladen met witgoedproducten (zoals was- en droogmachines), tegels en huishoudpapier."

SPECULATIEVE MARKT

In totaal ontvangt de Antwerpse haven ruim 6 miljoen ton woudproducten per jaar, waarvan 1,3 miljoen ton papier afkomstig uit Finland (3x per week doet een schip van Finn Carriers Antwerpen aan). Het totale transport van woudproducten dat B-Cargo verzorgt, vertegenwoordigt zo'n 900.000 ton per jaar. "Papier, dat in het verleden vooral een



Scandinavische aangelegenheid was, is een echte wereldhandel geworden met invoer vanuit onder meer Canada, Indonesië en Brazilië. Dat maakte van de papiermarkt een uiterst speculatieve aangelegenheid. Begin de jaren '90 maakte de celluloseprijs een forse duik van 950 \$ naar 500 \$ per ton. In 1995 klom de prijs weer tot 850 \$ per ton. Deze schommelingen hadden uiteraard belangrijke implicaties voor het vervoer," legt Raymond Deprez uit. "Klanten van papierproducenten wachten zo lang mogelijk met de aankoop en plaatsen zo'n klein mogelijke bestellingen die dan supersnel moeten geleverd worden. De papiermarkt creëerde dus als vanzelf ideale voorwaarden voor het wegtransport en maakt het bijzonder moeilijk om op regelmatige basis grote volumes te vervoeren, de grote troef bij uitstek van het spoorvervoer."

TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

Toch zijn er interessante toekomstperspectieven voor het spoortransport van papier. "Vooreerst is er de concentratie van de Finse papieractiviteiten op de Waaslandse Linkeroever. Stuwadoord Westerlund investeerde hiertoe in 11 nieuwe stapelplaatsen en is nu met 43 stapelplaatsen met in totaal 300.000 m2 opslagruimte de grootste papierstuwadoord van Europa. Dit maakt het interessant voor de spoorwegen omdat er minder moet gerangeerd worden. Overigens, het Antwerpse Westerlund is wereldwijd in volle expansie met investeringen in onder meer een terminal in Djakarta met een capaciteit van 4 miljoen ton per jaar en een nog grotere terminal in China," onderstreept Raymond Deprez. "Bovendien plant Finland een extra papierproductie van 1,5 miljoen ton per jaar. Het kan niet anders dat - gezien de uitstekende uitrusting - een belangrijk deel hiervan via Antwerpen in het Europese binnenland zal verspreid worden. Waarschijnlijk helpt dit gegeven Varant aan het nodige extra volume om de plannen voor het inleggen van een tweede wekelijkse spoorverbinding naar Italië (via Duitsland en Zwitserland) te realiseren. Hoewel de concurrentie tussen de verschillende havens, stuwadors, rederijen en spoorwegmaatschappijen er niet op zal verminderen, denkt B-Cargo in elk geval over de nodige troeven te beschikken om een belangrijk deel van het transport te verzekeren. De Habinswagens behoren daar zeker toe."



BURGO ARDENNES

Een strategische keuze voor het spoor

In 1996 bevestigde papierproducent Burgo Ardennes de eerder genomen strategische beslissing om een beduidend deel van zijn goederenvervoer aan de spoorweg toe te vertrouwen. In één jaar tijd reden 256.000 ton producten de papier- en cellulosefabriek te Harnoncourt in en uit. Een indrukwekkende hoeveelheid.

De onderneming te Harnoncourt (Virton) - die papier en cellulose vervaardigt - maakt steeds meer gebruik van de trein voor haar bevoorrading en de verzending van haar productie. Deze bewuste keuze voor het spoor is niet nieuw. Reeds op het einde van de jaren 80 investeerde de fabriek - die toen nog La Cellulose des Ardennes heette - ongeveer vijftig miljoen frank in de modernisering van haar intern spoornet. De beslissende impuls kwam echter in 1994, na de overname door de groep Burgo.

Op dat ogenblik zetten we de strategische stap, vertelt Maurice Monaville, Burgo Ardennes verantwoordelijke voor de expeditie en tractie. Door meer en meer goederen aan het spoor toe te vertrouwen, beoogde de directie van de groep Burgo de diversificatie van de

bevoorradingsmiddelen. Tevens drukte ze haar geloof uit in de toekomst van het treinvervoer door zich duidelijk te engageren. Zo deed ons bedrijf in 1996 belangrijke investeringen in het onderhoud van het interne fabrieksspoornet en van onze eigen tractiemiddelen. De optie voor het spoorvervoer is dus een bewuste keuze naar de toekomst toe.

REGELMATIGE BEVOORRADING

Een eerste voordeel op korte termijn is dat het bedrijfsterrein ontlast wordt van overmatig verkeer. De trein bespaart ons het aan- en afrijden van vijftig tot honderd vrachtwagens per dag. Niet te veronachtzamen als u weet dat nu reeds dagelijks bijna 200 trucks binnenrijden. Een andere troef van de trein is de grote capaciteit: Alleen het spoor kan ons zo'n





Een strategische keuze voor het spoor

300 ton zware stookolie per dag leveren, met alle voordelen die een gegroepede aankomst op vaste uren met zich meebrengt, vervolgt Maurice Monaville. Dankzij de trein zijn wij zeker van een regelmatige bevoorrading. De stookolie komt uit Antwerpen in zendingen met een vast schema van telkens 250 tot 350 ton. Bovendien doorstaat het spoor inzake vervoer op lange afstand gemakkelijk de vergelijking met de prijzen van andere transportmiddelen. Maurice Monaville legt ook de nadruk op de flexibiliteit die hij ervaart in zijn contacten met het B-Cargo team van Bertrix. "Of het nu om een transport naar Antwerpen of naar Warschau gaat, we treffen altijd dezelfde gesprekspartner. Dat vereenvoudigt de procedures.

21 WAGENS PER DAG

De actieve politiek van Burgo Ardennes ten voordele van het spoor uit zich in spectaculaire cijfers. In 1996 werd een totale tonnage van 256.000 ton goederen via het spoor aan- of afgevoerd (in vergelijking met 211.000 ton het jaar voor-

dien). Daggemiddelde: 1.050 ton, hoogste maandcijfer: 29.734 ton. In twaalf maanden reden 5.207 wagens de fabriek binnen, dat zijn 21 wagens per dag. De gemiddelde lengte van de stellen bedroeg 322 meter per dag, met een piek van 746 meter...

Inzake afvoer heeft het transport van cellulose met korte vezels een buitengewone vlucht genomen, dankzij de stijging van de verkoop in Italië. In 1996 verliet 63.000 ton cellulose met korte vezels de fabriek, tegenover 46.000 ton in 1995.

Ook bij de aanvoer speelt het spoor een steeds grotere rol in de bevoorrading van de papierproductie met bedekkingsproducten (kaoline), in totaal 93.400 ton vanuit Antwerpen, Zeebrugge, Luik en Duitsland. Daarnaast voerde het spoor 41.200 ton lange vezels aan. Daarnaast steunt de fabriek in grote mate op B-Cargo voor haar bevoorrading met zware stookolie, tegen een ritme van een goede honderd wagens per maand (58.200 ton in 1996). De stookolie dient voornamelijk voor de voeding van de enorme stoomketels die de fabrieksgeneratoren van de nodige grote hoeveelheden warmte en elektriciteit voorziet.

Slechts één product wordt zelden via het spoor aangevoerd: het hout voor de papierproductie zelf. De verklaring ligt voor de hand. Het hout komt zelden van op meer dan 150 km afstand. Voor dergelijke korte afstanden en omdat het

hout toch met vrachtwagens in de bossen moet opgehaald worden, is het spoor minder geëigend. Als we ons verder weg zouden bevoorraden, zou dat altijd meer kosten, ongeacht of we het baanvervoer of het spoor zouden gebruiken.

BEHAALDE OBJECTIEVEN

We behaalden in 1996 de gestelde objectieven," besluit Maurice Monaville. We naderen zelfs de drempel waar we niet voorbij kunnen, bij gebrek aan voldoende infrastructuur. In elk geval worden onze rails op hun maximale capaciteit benut.

STEEKKAART BURGO ARDENNES

- Naam: Burgo Ardennes
- Aard van het bedrijf: papier- en pulpfabriek
- Adres: B-6767 Harnoncourt (Rouvroy)
- Spoorvervoer in 1996: 256.000 ton
- Aangevoerde goederen:
 - dekproducten (93.400 ton),
 - zware stookolie (58.200 ton) - lange vezels (41.200 ton).
- Afgevoerde goederen:
 - 63.000 ton cellulose met korte vezels.

MSP Luik: eerste multifunctioneel spoorplatform in Wallonië

Het operationele MSP in Luik concentreert het nu verspreide goederenverkeer in de Luikse regio. Daartoe biedt het de expeditiebedrijven full service logistieke diensten aan: van behandeling van het vrachtvervoer over tussenopslag tot voorraadbeheer.



Het vervoer van goederen per spoor in de Luikse regio, zal vanaf nu eenvoudiger te realiseren zijn. Samen met de steun van een privé partner (de "Société Industrielle de Renory - Groupe Portier), lanceerde B-Cargo in Luik het eerste multifunctionele spoorplatform (MSP) in Wallonië.

Dankzij dit nieuwe MSP - dat alle belangrijke middelen voor het behandelen, opslaan en transport verenigt - kunnen gebruikers zoals expeditiebedrijven genieten van full service logistieke diensten. "Alle oplossingen zijn mogelijk. Zo kunnen wij de goederen bij de klant ophalen en in de wagens laden voor afvoer. Of omgekeerd, aangevoerde goederen lossen en ervoor zorgen dat ze hun uiteindelijke bestemming in België bereiken," vertelt Michel Mouchet, verantwoordelijke van de cel Coördinatie en Kwaliteit voor het NMBS-goederentransport in het Franstalige landsgedeelte. "De introductie van de MSP's beantwoordt aan een stijgende vraag van industriële en commerciële ondernemingen die op zoek zijn naar logistieke ondersteuning met geïntegreerd transport, opslag en distributie (totaallogistiek). De door de expeditiebedrijven meer en meer frequent aangewende onderaanneming van

een deel of het geheel van de logistiek pleit ook in het voordeel van deze evolutie."

Een gelijkaardig platform bestaat reeds sinds januari 1996 in Vlaanderen in Boom. Hiervoor sloot de NMBS een contract af met de firma De Vos, een ervaren onderneming die de praktische werking en de commercialisering van het Boomse MSP verzorgt. In Luik is deze industriële partner de Société Industrielle de Renory, Groep Portier, één van de grootste transportondernemingen van het land. Deze groep verzorgt het transport, de behandeling en de opslag van een groot aantal verschillende goederen, zowel in verband met het wegverkeer en de binnenvaart als natuurlijk het spoorvervoer.

Polyvalente en elkaar aanvullende transportmiddelen

Het MSP van Luik steunt op een efficiënte en hoogkwalitatieve infrastructuur die - dankzij een zeer dicht verkeersnetwerk - ten volle profiteert van de aanwezige polyvalente en elkaar uitstekend aanvullende transportmiddelen. De gekozen locatie is ideaal gelegen in het hart van industrieel Luik en vlakbij het belangrijke rangeerstation Kinkempois. De

Het transport in de Luikse regio

activiteiten van het MSP in Luik zullen verdeeld zijn over 3 terreinen: Bressoux, Tilleur en de binnenhaven Renory.

BRESSOUX:

hart van het platform

De locatie Bressoux vormt de draaischijf van het nieuwe multifunctionele spoorplatform. Hier beschikt men over de nodige sporen, verhoogde perrons, laadhellingen en andere laad- en losinstallaties. Bovendien geniet de site ook het voordeel van de aanwezigheid van Euro-Combi-Est (ECE), een zusterbedrijf van de Société Industrielle de Renory. ECE baat hier een gespecialiseerde terminal uit voor het behandelen van containers. Deze beschikt onder meer over een trein/truck-laadbrug van 40 ton, hijskranen op banden en twee sporen van 300 meter. ECE, filiaal van de NMBS, heeft een participatie van 35%, de groep Portier (45%) en Ferry-Boats met Meusinvest

(20%) zijn de andere aandeelhouders.

TILLEUR:

overdekte opslagloods

Tilleur vormt het tweede luik van het MSP in Luik. Hier bevindt zich een overdekte en verwarmde opslagloods van nagenoeg 5.000 vierkante meter met constant gecontroleerde vochtigheid voor de veilige opslag van delicate goederen. Het lossen van treinen kan hier eveneens overdekt gebeuren, want een spoor van 195 meter loopt doorheen de loods. Deze opslagplaats - eigendom van de Société Industrielle de Renory - is uitgerust met twee verrolbare brugkranen van 32 ton elk.

RENORY:

voor de binnenscheepvaart

Ook de installaties in de binnenhaven van Renory zijn



uitermate goed uitgerust. Deze locatie beschikt onder meer over een kadeflengte van 300 meter en 600 meter sporen (drie sporen op de kade) in de zone van de terminal met directe aansluiting op het station van Kinkempois. Bovendien zijn middelen tot behandeling van containers en staalrollen eveneens aanwezig. Verder treft men er een mobiele brugkraan aan voor binnenschepen met een hijscapaciteit van 50 ton, een trein/truck brugkraan van 38 ton, een hijskraan van 42 ton voor containers en zware ladingen en een multifunctionele brugkraan van 40 ton onder een spreader.

Spoor-, weg-, water- en luchttransport

De grote troef van het MSP in Luik is de complementariteit van de verschillende transportmogelijkheden. De drie locaties zijn uitstekend bereikbaar per spoor en hebben in de onmiddellijke nabijheid aansluiting op het Europese wegennet. Bovendien leggen in Renory de binnenschepen aan.

Totaallogistiek

B-Cargo en Renory wensen tegemoet te komen aan alle





deze transporten in de Luikse regio vergemakkelijken, zowel wat import als export betreft. Maar er zijn ook nog andere markten natuurlijk, die we zeker zullen aanboren of verder ontwikkelen zoals papier, cellulose en andere woudproducten. Voorts zijn er meubelen, afgewerkte houtproducten, panelen... Daar Luik een belangrijk economisch centrum is, met Limburg, Nederland en Duitsland in de buurt, zijn de mogelijkheden in feite onbeperkt."

noden die zich in de toekomst kunnen stellen. Naast laden en lossen, biedt het platform nog aanvullende diensten zoals tussenopslag van goederen, aan- en afvoer per vrachtwagen en distributie. Klanten die te ver van de spoorweginstallaties gelegen zijn (zoals industriezones of privé-terreinen zonder spoor aansluiting) kunnen voortaan dus makkelijk beroep doen op de trein.

"De ontwikkeling van het platform wordt gestuurd naargelang de wensen van de klanten. Ook de professionele bijdrage van privé-partner 'Société Industrielle de Renory', illustreert de vaste wil om een uiterst uitgebreid gamma diensten aan te bieden," verzekert Walter De Rijck (B-Cargo). Zo kunnen de twee partners ook zorgen voor een tijdelijke opslag, voor verdere verzending van de goederen of voor distributie à la carte. Op die manier kunnen zeer geavanceerde logistieke operaties worden voorgesteld zoals het verdelen of verzakken van goederen, voorraadbeheer, enz... Kortom, met het MSP in Luik richtten de twee partners een centrum op voor behandeling en transport van goederen dat tegemoet komt

aan de meest veeleisende behoeften. Dit dankzij onder meer optimaal gebruik te maken van de polyvalente en complementaire transportmogelijkheden.

Enorme toekomstmogelijkheden

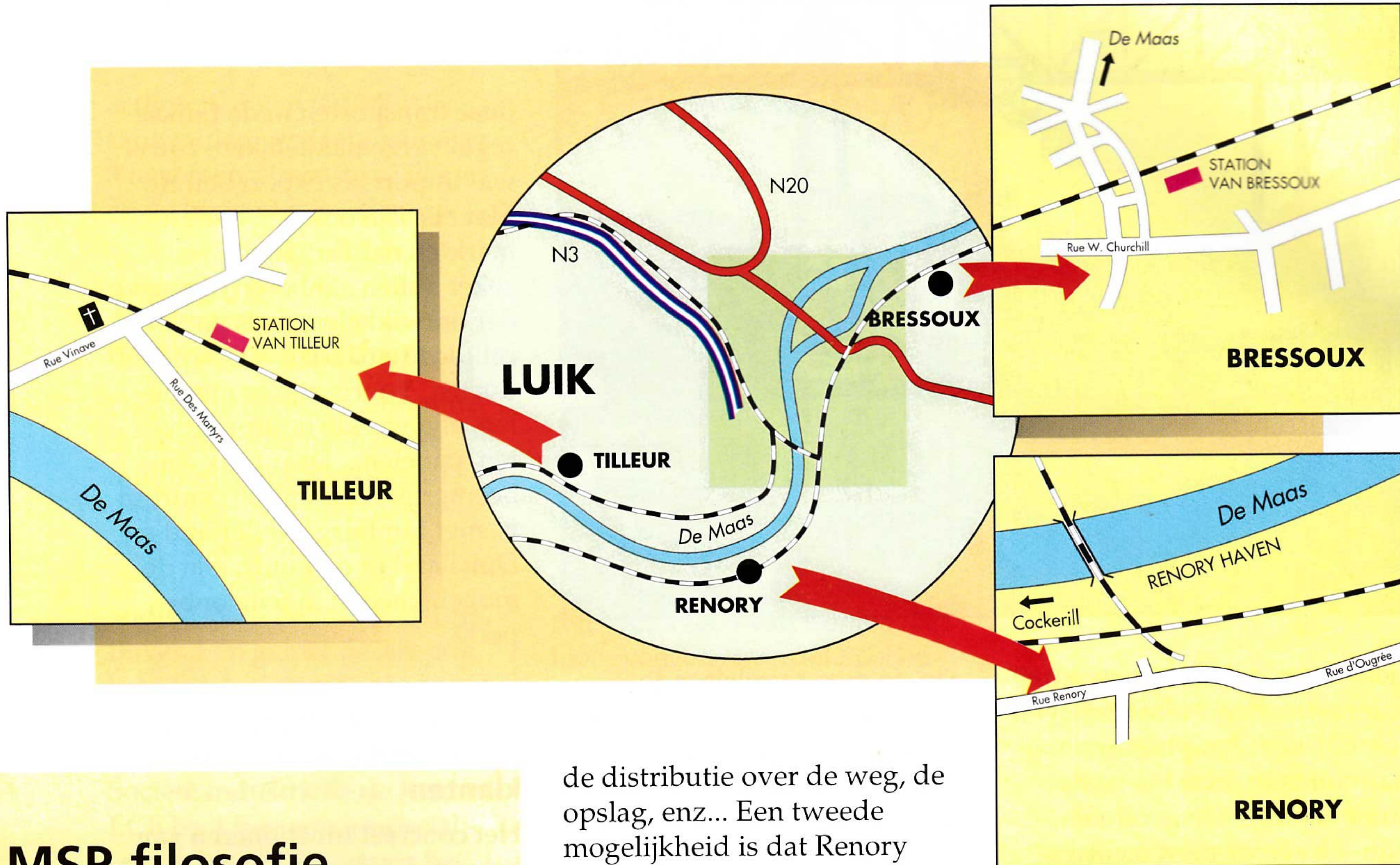
De toekomstmogelijkheden van dit platform zijn zeer ruim. "Vooreerst is er het staal. Vervoer van staalrollen is zeer omvangrijk en ons platform zal

Partnerschap gebaseerd op flexibiliteit voor de klanten

Het concreet functioneren van het partnerschap tussen B-Cargo en Renory berust in de eerste plaats op flexibiliteit. "We willen zo flexibel mogelijk zijn. Een eerste mogelijkheid bestaat erin dat B-Cargo instaat voor de commercialisatie van het spoorwegaandeel en Renory de complementaire dienstverlening verzekert zoals



Het transport in de Luikse regio



De MSP-filosofie

De invoering van multifunctionele spoorplatforms maakt deel uit van het globaal proces dat de NMBS doorvoert tot verbetering van de integrale kwaliteit. Dit initiatief kadert ook in het concept van totaallogistiek. De NMBS wenst inzake goederentransport een dienst van deur-tot-deur aan te bieden met een integrale garantie. Concreet beoogt de NMBS het verspreide verkeer in één enkel punt samen te brengen en logistieke diensten aan te bieden (zoals tussenopslag en voorraadbeheer), alsook de organisatie van voor- of natransport over de weg. Bovendien kunnen dankzij deze MSP's en de daaraan gekoppelde diensten, de klanten die niet beschikken over een eigen spoor aansluiting toch makkelijk genieten van alle voordelen van het spoor. Op termijn wensen de spoorwegmaatschappijen in heel Europa een netwerk van MSP's uit te bouwen die onderling verbonden zijn met snelle treinverbindingen en van waaruit goederen gemakkelijk verder kunnen worden verdeeld. In deze optiek is samenwerking met één of meer privé-partners van essentieel belang. Deze partners kunnen hun know-how ter beschikking stellen inzake behandeling, opslag en distributie.

de distributie over de weg, de opslag, enz... Een tweede mogelijkheid is dat Renory optreedt als expediteur en instaat voor de hele transportketen tegen een globale "all-in" prijs, die het laden en lossen omvat, de organisatie van het uiteindelijke transport over de weg voor of na het spoorwegvervoer, de tussenopslag en eventueel het voorraadbeheer. Ook B-Cargo kan zo'n totaalservice aanbieden. In elk geval garanderen wij naar onze klanten toe een zeer competitieve prijs-kwaliteitsverhouding. Ook kan elke partner het platform gebruiken voor zijn eigen transporten, zonder dat de andere partij daarin betrokken wordt. Bestaande klanten kunnen zich dan blijven richten tot hun vertrouwde contactpersoon. Nieuwe klanten - die zonder twijfel worden aangetrokken door het platform - zullen zeker gewonnen zijn voor het brede gamma van diensten die wij gezamenlijk aanbieden". Het platform zal dienst doen als concentratiepunt voor alle goederen die per spoor worden vervoerd in de hele regio

Luik. Het partnerschap zal de commerciële relaties in de regio ongetwijfeld bevorderen, en ook tussen de regio en andere activiteitspolen in binnen- en buitenland. "Met dit MSP in Luik kijken we dus verder op Europese schaal", onderstreept Walter De Rijck. "Deze nieuwe dienst zal trouwens uitgebreid voorgesteld worden in het buitenland."

INFO

Voor alle inlichtingen over het nieuwe multifunctionele spoorplatform in Luik, gelieve contact op te nemen met de commerciële vertegenwoordiging in Luik:
M. Collin. Tel. 04/ 223.63.13
Fax: 04/ 221.26.44



CIM

FOTO GUIDO COOLENS NV

Nieuwe PIM-kostencodes

Sinds 1 januari 1997 passen de spoorwegen 'Aanbeveling nr.23' van de Economische Commissie voor Europa (UNO) toe.

De in 1990 omschreven 'Aanbeveling nr. 23' streeft een systeem na om internationale vervoerskosten in te delen, te benoemen en te codificeren. Dit systeem moet toepasbaar zijn op alle vervoerssystemen. De toepassing ervan maakt de uitwisseling van zowel gecodeerde als voluitgeschreven en elektronische gegevens aanzienlijk makkelijker. Het nieuwe systeem onderscheidt enerzijds de vrachtprijs zelf, inclusief de bijhorende kosten die horen bij een prestatie van de spoorwegen en waaraan men rekening houdende met de aard van de zending - niet kan verzaken. Deze kosten worden gedekt door het frankeringsvoorschrift 'franco vracht'. Anderzijds zijn er de bijko-

mende kosten die prestaties vergoeden die facultatief aan de spoorwegen gevraagd kunnen worden. De nieuwe codes werden opgenomen in de Uniforme Bijkomende Bepaling (DCU) met betrekking tot de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM).

Wie meer informatie wenst over deze materie kan telefonisch terecht bij Leon Kerrels (02/525.36.32).

ABX gaat de uitdaging aan

ABX, de besteldienst van de NMBS die de afgelopen vijf jaar werd gereorganiseerd, ligt weer op koers. De nieuwe aanpak - een grotere autonomie, centralisering en investeringen - werpt reeds zijn vruchten af: het gaat weer goed met ABX. In de komende periode concentreert ABX zich opnieuw op de internationale markt.

Om het financiële evenwicht te bereiken zonder daarbij haar marktaandeel in detailverzendingen te verliezen, voerde ABX de afgelopen vijf jaar grondige hervormingen door. Het accent verschoof naar binnenlandse activiteiten. De besteldienst van de NMBS mikt met de nieuwe aanpak op rentabiliteit dankzij een aantrekkelijke en efficiënte service. Door een globale investering van 1,8 miljard frank, kon ABX

in Klein Eiland Brussel een nationaal sorteercentrum openen waar ze alle zendingen van het land automatisch verwerkt. Om te beantwoorden aan de interne behoeften en aan die van de klant, werd een krachtig computersysteem ontwikkeld. Met een betere communicatie, bereikt ABX een ruim cliënteel dat zich vooral laat leiden door de betrouwbaarheid van de bedrijfsdiensten.

Herstructurering

ABX wil zich met de nieuwe aanpak ook positioneren in het buitenland. In het Groot-Hertogdom Luxemburg was ze al lang aanwezig. En met de oprichting van ABX Nederland ontstond een partnership dat de hele Benelux opent voor de basisservice die ABX aanbiedt: dag A/dag B (behandeld per

zending of groepering van meerdere zendingen).

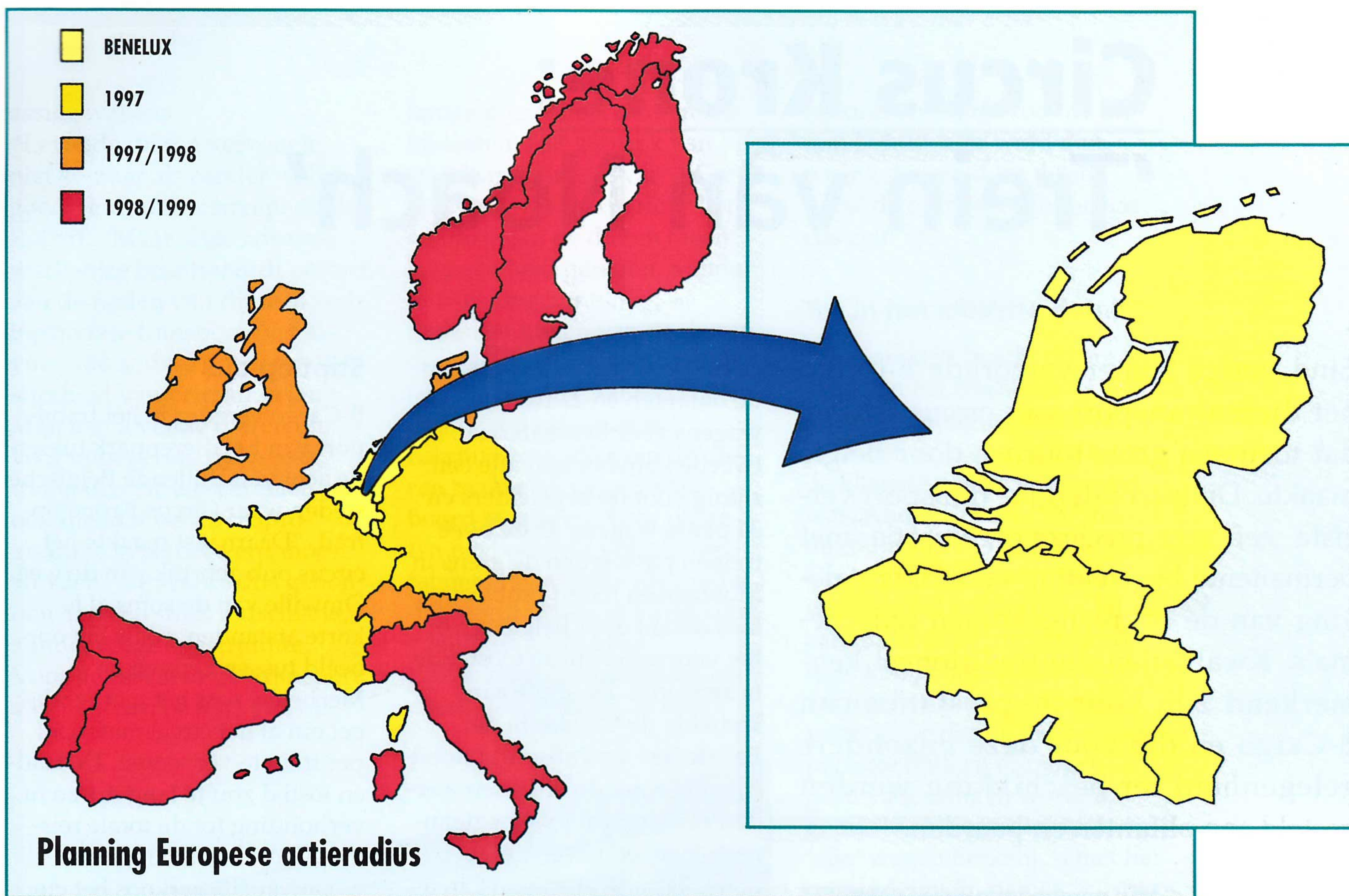
Op een bredere internationale schaal opereert Eurodoc, een dienst op Parijs en Londen met de Thalys en Eurostar hogesnelheidstreinen. Eurodoc is het expresdocument dat de dag zelf nog wordt afgeleverd in één van de beide hoofdsteden.

Verder is er nog de "Direct" service van ABX. Deze geldt voor de gegroepeerde verzending van een groot aantal zendingen. In België neemt ABX ook internationale aanbiedingen van de postinstellingen voor haar rekening.

Doel: kwaliteit

Vandaag wordt de dienst georganiseerd aan beheerste kosten en is het break-even punt in zicht. ABX kan dus verder over de grenzen heen kijken. Na de





Benelux, wendt ze in 1997 de steven naar Duitsland en Frankrijk. ABX zoekt er partners om een concurrentieel aanbod samen te stellen en te realiseren. Daarna volgen Zwitserland, Oostenrijk, Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken. Eind jaren '90

vervolledigen Italië, het Iberische Schiereiland en de Scandinavische landen de lijst. Daarmee maakt de besteldienst van de NMBS de cirkel rond. In het begin van de volgende eeuw zal het actieveld van ABX even uitgebreid zijn als voordien. Maar: nu zal de

besteldienst, dankzij de op maat gemaakte middelen en de geschikte methodes, haar aandeel op de markt van de besteldiensten aanzienlijk kunnen ontwikkelen en verstevigen.

Toch gaat ABX nog verder. Op 20 december 1996 kreeg ze immers het ISO 9002 kwaliteitscertificaat voor de operationele verwerking door haar nationale sorteercentrum. Ook de regionale centra zullen nu, hetzij onmiddellijk hetzij na een nieuwe investeringsgolf, het proces lanceren om op hun beurt het kwaliteitscertificaat te behalen.



Circus Krone: 'Trein van Noach'

Eind vorige zomer verzorgde B-Cargo het dierentransport van circus Krone, dat toen een grote tournee door België maakte. Dit uitzonderlijke transport vereiste een zeer precieze organisatie, met permanente begeleiding en strikte naleving van de overeengekomen tijdschema's. Kwaliteiten die traditioneel kenmerkend zijn voor de prestaties van B-Cargo en die voor deze bijzondere gelegenheid ter beschikking werden gesteld aan olifanten en paarden.

"Wij verzorgden eerder al verplaatsingen van verschillende grote circussen", getuigt André Robert, verantwoordelijke voor uitzonderlijke transporten bij B-Cargo. "Maar om zo'n delicate operatie in alle betrouwbaarheid en veiligheid te realiseren, moet men die altijd aanvatten alsof het de eerste keer is."

Circus Krone arriveerde in België vanuit Duitsland op 8 augustus. Twee speciale treinen brachten de artiesten, de dieren en nagenoeg al het materiaal, van woonwagens tot circustent. Dit geeft meteen een idee van de omvang van het spektakel dat Circus Krone in ons land - met groot succes overigens - presenteerde. In het eerste konvooi bevonden zich een rijtuig voor het personeel, 10 overdekte wagens voor de dieren, een speciaal uitgeruste privé-wagen (in eigendom van het

circus) voor het transport van de olifanten en 27 twee-assige wagens voor het materiaal. Het tweede konvooi omvatte een rijtuig voor de begeleiders en 34 platte wagens. Deze twee treinen passeerden de grens in Montzen en reden probleemloos dwars door België om op het voorziene uur in Oostende te arriveren. De stipte aankomst in de 'Koningin der Badsteden' was absoluut noodzakelijk want de olifanten werden er verwacht op een gigantisch 'banket' in een groot hotel. De aankomst van Circus Krone in België is dus zeker niet onopgemerkt voorbijgegaan.

Stipt op tijd

B-Cargo verzorgde het transport van het dierenpark tussen de acht verschillende Belgische steden waar Circus Krone optrad. "Daarnaast maakte het circus ook gebruik van de weg. Omwille van de soms al te korte afstanden, zoals bijvoorbeeld tussen Leuven en Mechelen, was het niet rendabel om al het circusmateriaal per trein te vervoeren. De laaden lostijd zou te lang duren in verhouding tot de totale reistijd. Voor de aanhang- en woonwagens verkoos het circus daarom vrachtwagens te gebruiken." Alle dieren echter reisden per trein, in 11 twee-



assige wagens.

"Levende dieren vervoer je niet zomaar als eender welke goederen", onderstreept André Robert. "Maar onze normale werkwijze beantwoordt perfect aan de noden van dit toch wel bijzondere transport. Net als voor alle andere goederen is stiptheid van primair belang. Men kan levende dieren niet voor onbeperkte tijd in een trein laten zitten. Vergeten we ook niet dat het circusprogramma gerespecteerd moest worden. We waren dus gebonden aan een strak tijdschema, zonder enige speelruimte." Voor de rest stelt het transport van paarden of zelfs van oli-

fanten geen bijzondere moeilijkheden. Het gebruik van standaard wagens van B-Cargo volstaat. Wel wordt voor het comfort van de dieren tegen lage snelheid gereden, minder dan 80 km/uur.

Laden en lossen van de dieren leverde evenmin complicaties op. "Het circus zelf is daartoe uitstekend uitgerust en beschikt over alles om de dieren makkelijk aan en van boord te krijgen. Voor olifanten bijvoorbeeld volstaat een taboeret, van hetzelfde model dat wordt gebruikt bij de voorstellingen in de piste."

De verzorgingsteams van het circus zelf stonden in voor

voedsel en drank voor de dieren. Drinkwater werd dan weer geleverd door de stations, de brandweer of het circus zelf.

Tot in het kleinste detail

In de praktijk bracht de organisatie van het transport de grootste uitdaging met zich mee. Een organisatie die tot in de kleinste details uitgewerkt was. André Robert: "Zo diende de route vanuit Duitsland naar Oostende zo uitgestippeld te worden, dat het konvooi bij aankomst in net dezelfde volgorde kon gelost worden als waarin het werd geladen bij vertrek. De dieren hebben een perfecte reuk en er mogen geen vergissingen worden gemaakt. Als een dier niet 'zijn' wagen herkent, schiet het onmiddellijk in paniek." Een andere moeilijkheid bij de organisatie van het transportplan was dat wegens de tragische gebeurtenissen van vorige zomer Circus Krone drie voorstellingen annuleerde. Het circus vertrok dus vroeger dan gepland. "Daarom diende op het laatste ogenblik het transportplan en de dienstregeling aangepast te worden, wat snel en zonder problemen voor het circus gebeurde."

Om alle speciale eisen van Circus Krone en de tijdstippen te regelen, was er een nauwe samenwerking tussen de artiesten en B-Cargo. Uiteindelijk en dankzij een nauwgezette opvolging verliep de hele operatie perfect. "Dit bewijst dat B-Cargo in staat is punctueel, op maat en flexibel te werken", onderstreept André Robert. "Ongeacht de te transporteren 'goederen'."





De snelste weg naar Groot-Brittannië loopt via B-Cargo.

Goederen voor Groot-Brittannië? Dan hebt u redenen genoeg om een beroep te doen op B-Cargo. Via de Chunnel staat de trein borg voor snelle, stipte en betrouwbare verbindingen. Geen oponthoud, geen files onderweg, geen overtochtproblemen omwille van het weer. Bovendien is de trein prijsvriendelijk en scoort hij hoog op het vlak van het milieu.

B-Cargo heeft reeds duidelijk zijn sporen verdiend bij het intermodaal en autovervoer via de Chunnel. Ook voor uw goederen met bestemming Groot-Brittannië biedt B-Cargo de optimale oplossing.

Meer informatie en een antwoord op uw specifieke transportvereisten krijgt u op één van de onderstaande nummers.



TRANSPORT OP MAAT, SERVICE OP MAAT

B-Cargo in uw regio: Brussel - 02/525.26.24 • Antwerpen - 03/272.07.22 • Gent - 09/241.23.61 • Brugge - 050/38.81.64
• Charleroi - 071/60.23.60 • Liège - 04/223.63.13

B-Cargo Hoofdzetel: Brussel - 02/525.46.62

B-Cargo in het buitenland: Köln - (49) 221/13.47.61 • Basel - (41) 61/27.27.285 • Paris - (33) 1/46.07.56.70