



2/90
Driemaandelijks

SPOORNIEUWS



B.B.S.C.

*De toekomst
in zwart
en wit*

1000
1000
1000

2.90

Spoornieuws is het trimestrieel contactblad van de NMBS voor goederenklanten. Het wordt uitgegeven door de dienst Externe Betrekkingen voor het Departement Marketing-Verkoop.

Verantwoordelijke uitgever:
W. Van Gestel - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel.: 02/525 36 35 - 525 36 84
Fax: 02/525 40 45
Telex: 20 424

Foto's:
NMBS

**Tot uw dienst:
het Departement
Marketing-Verkoop**

• **centrale diensten**

1000 Brussel
Ravensteinstraat 60 bus 24
Tel. 25 035
Telefax 02/525 46 05

• **in de districten**

1000 Brussel
Ad. Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Telex 20 599

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 21 99 58
Telex 12 963

8000 Brugge
Stationsplein 2
Tel. 050/38 39 97

8500 Kortrijk
Onze Lieve Vrouwestraat 9
Tel. 056/22 00 49

2000 Antwerpen
Century Center 7^e verdieping
De Keyzerlei, 58-60 b19
Tel. 03/233 23 17 - 233 23 25
Telex 31 814

3500 Hasselt
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65

4000 Luik
Bd. de la Sauvenière 87
Tel. 041/22 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655

6700 Aarlen
Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22 41 15

5000 Namen
Rue Borgnet 7
Tel. 081/22 30 84

6000 Charleroi
Quai de la gare du sud 1
Tel. 071/43 01 73
Télex 51 599

7000 Bergen
Square F. Roosevelt 14
Tel. 065/33 59 79

INHOUD

3 De Belgische intermodale gemeenschap:

zes vennootschappen en de NMBS.

6 De transalpijnse verbindingen:

sterke troeven voor het gecombineerd vervoer.

8 BBSC - Antwerpen:

de toekomst in zwart en wit.

10 Scaldo:

de nieuwe EurailCargo naar Oostenrijk.

12 ABX:

een nieuwe lente voor de stukgoeddienst.

14 Norlink:

brengt Scandinavië dichterbij.

15 Vieille-Montagne ontvangt een supertransfo - per trein -

16 Finaneste:

een petrochemische klant van het spoor.

18 Ons agentschap in Bazel:

een jeugdige honderdjarige.

20 Drie NMBS-verkoopseenheden:

in het district Zuidoost.

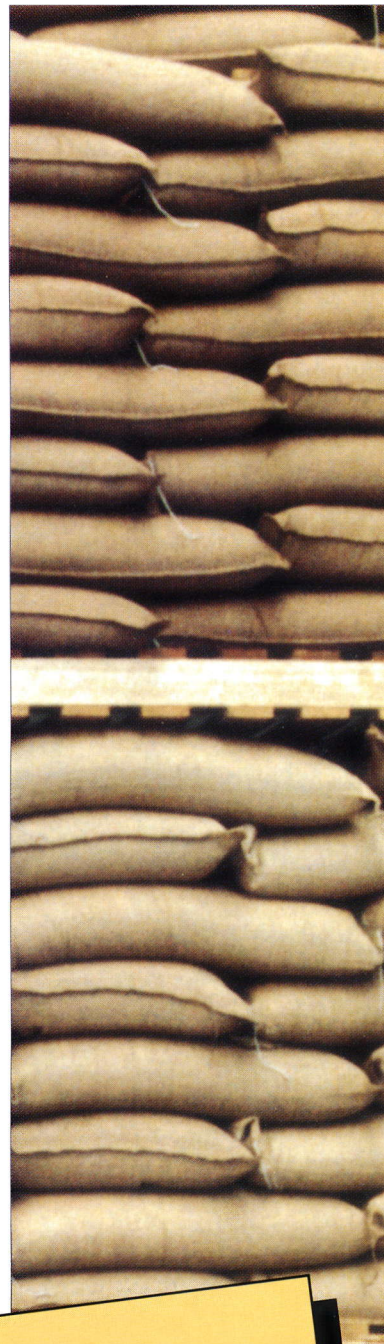
22 Zand uit Lommel per trein naar het Groot-Hertogdom

22 Eurofreight:

de NMBS was er ook.

23 De Multi Pass:

voordelig reizen in groepsverband.



Doelprodukten en gecombineerd vervoer zijn - onze lezers zijn er mee vertrouwd - de twee belangrijkste groeipolen voor het internationaal spoorwegvervoer. De ideeën zijn gerijpt en na maanden ervaring tot verfijnde instrumenten geëvo-lueerd. Na de lancering van Interdelta en het succes dat deze eerste EurailCargotrein te beurt viel, hebben werkgroepen de bestaande goederenstromen, de perspectieven en de behoeften van de industriesectoren onderzocht. Behoeften die nog sneller evolueren nu de grenzen naar alle kanten, het Oosten inbegrepen, vervagen.

In dit nummer maakt u kennis met twee nieuwe aanbiedingen, Scaldo, voor onze verbindingen met Oostenrijk, Norlink, voor de zendingen van en naar Scandinavië. Twee nieuwigheden die op het gepaste moment komen en aantonen dat de spoorwegnetten op alle assen vooruitgang willen boeken.

Als u ten slotte het visitekaartje van het Belgisch intermodalisme inkiijkt, hebt u het "laatste nieuws voor de toekomst" in handen; een geavanceerde spoorweg, die de blik op de markt gericht houdt en een belangrijke rol wil spelen in een al maar groter wordend Europa.

De Belgische intermodale gemeenschap

Het intermodalisme is het terrein bij uitstek waar concurrerende vervoertakken constructief met elkaar omgaan.

Overheidsbedrijf en particuliere sector (althans vennootschappen die functioneren volgens de geplogenheden van die sector) werken hier samen door middel van globale overeenkomsten die over het algemeen door de partner van de spoorweg worden gesloten.

Gecombineerd vervoer rail-weg, containerisering en nog meer opdrachten, zoals goederenbehandeling, opslag, opvolgen van het vervoer tot het inschakelen van onderaannemers... Stuk voor stuk complete diensten in één aanbod, à la carte, die door diverse partijen worden verstrekt.

Op de volgende bladzijden publiceren we de persoonsbewijzen van de zes vennootschappen die samen met de NMBS de Belgische intermodale gemeenschap vormen.

Bij de verstrekte gegevens zal men iets nieuws opmerken: de deelneming van de Belgische Spoorwegen in het kapitaal van TRW. Vroeger waren alle aandelen van die vennootschap in het bezit van wegtransportondernemingen. De deelneming past goed bij de huidige evolutie van het intermodalisme; ze brengt de NMBS bovendien in dezelfde positie als de spoorwegnetten van de buurlanden, die reeds lang aandelen bezitten van hun partners in het gecombineerd vervoer.

De Belgische gemeenschap is evenwel niet beperkt tot deze zes. Ze omvat nog bedrijven, waarin de NMBS niet deelneemt, die de eigenlijke opdrachtgevers van bepaalde transporten zijn en die het vervoer per spoor aan het overheidsbedrijf toevertrouwen. Dit tweede onderdeel van de Belgische gemeenschap belichten we in ons volgend nummer.

INTERFERRY n.v.

Zomerweg 26, 2030 Antwerpen
tel.: (03)541.69.50
telex: 32529 - 33613
fax: (03)541.68.97

New Yorklaan 11 bus 8 -
8380 Zeebrugge
tel.: (050)54.49.00
telex: 82347
fax: (050)54.55.41

33, rue de la Lèche - 4020 Luik
(Bressoux)
tel.: (041)42.10.01
telex: 24607

Raymond VAN DYCK, directeur
tel.: (03)542.00.27
P. VAN DER SANDE, commercieel
verantwoordelijke
tel.: (03)542.16.91/92

Terminals te Anwerpen, Zeebrugge,
Bressoux; NMBS-terminals te

Brussel -TT, Châtelet, Lauwe LAR,
Bressoux; privé-terminals te Athus,
Muizen, Gent; en activiteiten in alle
stations open voor volle
wagenladingen.

Materieel: 20 containers van
40'(POOL), portaalkranen van 35 T,
straddle-carriers van 35 T, gereedschappen voor het behandelen van alle types laadkisten.

Gecombineerd vervoer en containers
- 1972= 10.620 eenheden
- 1985= 59.327 eenheden
- 1989= 64.081 eenheden.

41 medewerkers gedetacheerd van-
wege de NMBS en 16 medewerkers
uit de privé-sektor.

De NMBS is aandeelhouder
voor 67,04 %.

INTERFERRY vertegenwoordigt in
België de firma's Intercontainer en
Interfrigo.



De Belgische intermodale gemeenschap



Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats s.a.

Pacific House,
Loodswezenstraat 21
8380 Zeebrugge
tel.: (050)54.36.11
telex: 81120
fax: (050)54.75.20

Marc DUBOIS, Directeur-generaal

Geëxploiteerde terminals: Shortsea
Containerterminal (kaaien 210 - 211),
Ocean Containerterminal - O.C.Z.
(kaaien 201 - 206)

5 portaalkranen (7 vanaf oktober
1990) van 30 à 45 ton,

12 straddle-carriers (+2 vanaf decem-
ber 1990), 2 reach-stackers "Belloti
B75", 10 vorkliften (van 1,5 à 30 ton)

Trafiek:
Shortsea Terminal: 73.504 containers
in 1989; 75.100 in 1990 (volgens
schatting)

O.C.Z.: 97.130 containers in 1989;
133.500 in 1990 (volgens schatting)
117 actieve medewerkers

De NMBS is aandeelhouder
voor 67,82 %.

INTERFRIGO

1, Wettsteinplatz
4005 Bâle (Suisse)

vanaf 01 augustus 1990:
H.G.R. JACOBS, Directeur
B.JACQUEMIN, verkoper
tel.: (061)695.33.33
telex: 962 231 ifbs ch
fax: (061)691.08.81

Aktiviteiten in alle stations open voor
volle wagenladingen.
Materieel: koel- en vrieswagens, vries-
laadkisten.

Vervoer in koel- en vrieswagens:
105.000 ton per jaar; intermodaal ver-
voer in vrieslaadkisten vanaf
01.01.1990; vervoer in grote koelcon-
tainers: 7.100 TEU/jaar.

115 actieve medewerkers.

De NMBS is aandeelhouder voor
10,03 %.

De activiteiten van INTERFRIGO
strekken zich uit tot het vervoer met
grote koelcontainers, die door de
klanten gehuurd worden (Interfrigo is
geen eigenaar van deze containers).

Edmond Depaire n.v.

Maatschappelijke zetel:
Pouibusstraat 25,
2000 Antwerpen

Algemene Directie:
Havenlaan 94
1210 Brussel
tel.: (02)423.43.11
telex: 21145
fax: (02)423.84.61

Commerciële Directie:
Havenlaan 104 bus 3
1210 Brussel
tel.: (02)423.43.11
telex: 63446
fax: (02)425.84.61

A.BUEKERS, Directeur Spoor-
en gecombineerd vervoer
tel.: (02)423.43.08
telex: 26242
fax: (02)424.00.65

E.ONGARO, directeur HVH,
filiaal gespecialiseerd in
het gecombineerd vervoer
tel.: (02)423.43.77
telex: 24872
fax: (02)424.84.61

14 zetels in België: te Antwerpen,
Brussel, Brugge, Charleroi, Hasselt,
La Louvière, Luik, Namen, Oostende,
Rekkem, Ronse, St-Niklaas,
Zaventem, Zeebrugge

Materieel : kangoeroes van 40', laad-
kisten van 40', containers van 20, 30,
40', gespecialiseerd bulkmaterieel,
Flats.

Spoorvervoer en gecombineerd ver-
voer van en naar alle Europese landen
Volume: 1.500.000 ton.

21 actieve medewerkers in het seg-
ment spoor- en gecombineerd vervoer.

De NMBS is aandeelhouder voor
98,47 %.

INTERCONTAINER, coöperatieve vennootschap

38, Margarethenstrasse - Postfach -
4008 Bâle
tel.: 00.41.61.45.25.25
telex: 962 298 ITC CH
fax: 00.41.61.45.25.45

Zomerweg 26, 2030 Antwerpen
tel.: (03)541.69.50
telex: 32529 - 33613
fax: (03)541.68.97

Claude DURAND, Directeur-generaal.
Europa is onderverdeeld in 4 Business
Units; deze waartoe België behoort
staat onder de leiding van Ulrich
SULZER.

Terminals in 25 Europese landen (+
Turkije): 50 grote terminals uitgerust
voor spoor/wegvervoer; 550 kleinere
terminals; activiteiten in alle stations
open voor volle wagenladingen.



Materieel: 3876 speciale containerwa-
gens met 2, 4, 6 assen (28,5 - 93 ton)
van 40, 50, 60 et 80' (44,6 % van de
INTERCONTAINER-trafiek wordt
met dit materieel verwezenlijkt); spe-
ciaal spoorwegmaterieel; container-
pool (breedte = 2,5 m.) voor continen-
tale trafieken.

Alle vervoer van containers en laad-
kisten, enerzijds van en naar de havens
(maritieme trafiek) anderzijds tussen 2

Europese centra (continentale trafiek).

Volume, in TEU (1 TEU = 1 x 20
voet): 257.034 in 1971; 904.830 in
1985; ± 1.121.000 in 1989.

271 actieve medewerkers
waarvan 70 gedetacheerde specia-
listen.

De NMBS is
aandeelhouder voor 5,75 %.

TRW n.v.

Tot augustus 1990:
Vandenpeereboomstraat - station
Brussel-West - 1080 Brussel
tel.: (02)410.22.50
telex: 24.829
fax: (02)410.20.82 (directie)
(02)410.63.18 (handelsafdeling)
(02)410.04.60 (exploitatie-afdeling)

Vanaf september 1990: Havenlaan
100, 1210 Brussel
tel.: (02)425.41.71 (directie)
(02)425.50.80 (handelsafdeling)
(02)425.62.51 (exploitatie-afdeling)
(02)425.62.09 (administratie)
telex: 24.829
fax: (02)425.59.59 (directie)
(02)425.66.47 (handelsafdeling)
(02)425.76.19 (exploitatie-afdeling)

A. CORBEEL, Directeur-generaal
R. DESMET, Handelsdirecteur
A. ESTERZON, Directeur admini-



stratie & beheer
T. STRUYF, Directeur exploitatie
7 terminals, te Anwerpen-Schijnpoort,
Bressoux, Brussel-TT, Châtelet, LAR,
Oostende, Zeebrugge.

Wagens van de spoorwegen en van de
privé-sector bestemd voor het gecom-

bineerd vervoer.

Volume in 1988: 47.285 zendingen;
in 1989: 59.705 zendingen.

48 actieve medewerkers.

De NMBS is
aandeelhouder voor 5,64 %.

Transalpijnse verbindingen

Met de vlam in de pijp

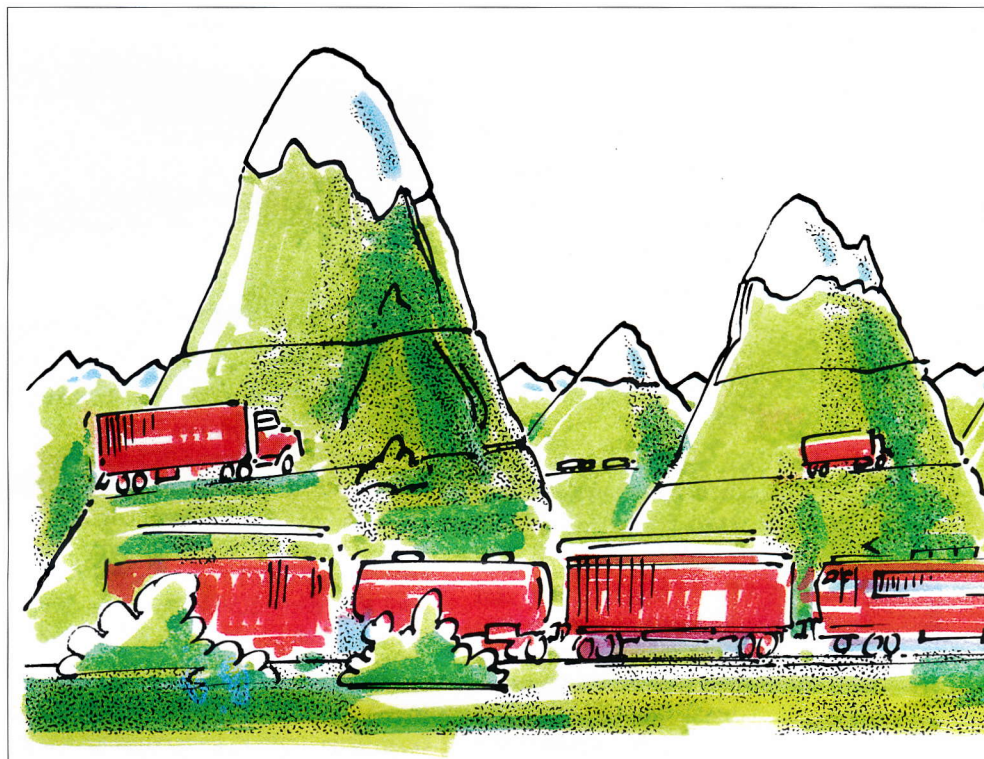
Naar het voorbeeld van buur Zwitserland, legde Oostenrijk vanaf 1 december 1989 vrij strenge beperkingen op aan het doorgaand vrachtwagenverkeer. De overgangperiode liep af op 31 mei. Voor de vervoerders mag dat geen reden tot bezorgdheid meer zijn. De treinen staan klaar om met de vlam in de pijp door de Brennerpas te snorren. Gecombineerd vervoer lost de problemen op.

Vooruitaan bestaat er een nachtelijk rijverbod voor zware vrachtwagens van meer dan 7,5 ton op de autowegen en op de transitroutes van en naar Italië. Het motief is eenvoudig en begrijpelijk.

Het dient gezegd dat de bereikbaarheid van Italië over land niet zo gunstig is, als men vanuit economisch oogpunt wel zou willen. De Alpen vormen een geografische barrière, die handelsverkeer bemoeilijkt. Ze worden doorprikt door amper drie belangrijke autowegen en vijf spoorverbindingen. Brenner en Sint-Gothard zijn voor iedereen vertrouwde begrippen. De weg kan het stijgende verkeer niet meer verwerken. Komt daarbij dat de transitlanden Zwitserland en Oostenrijk geen deel uitmaken van de Europese Gemeenschap, waardoor voor hen de voordelen van het transitverkeer niet opwegen tegen de nadelen.

Ecologische motieven

De bezwaren zijn in eerste orde van ecologische aard, dat werd op het congres Euromodal 90 onder meer beklemtoond door Werner Latscha, voorzitter van de Zwitserse spoorwegen CFF, door Heinrich Uebleis, algemeen directeur van de Oostenrijkse spoorwegen



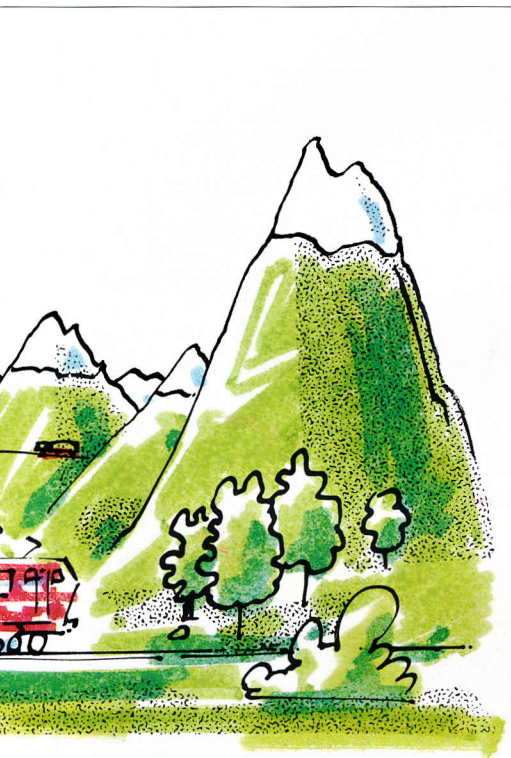
ÖBB, en door Günter Topmann, onder voorzitter van de vervoerscommissie van het Europese parlement. De Alpenwouden zijn bijzonder gevoelig aan luchtverontreiniging. Het afsterven ervan zou bovendien het lawinegevaar doen toenemen. In de smalle valleien wordt het lawaai van het doorrazende verkeer weerkaatst en versterkt, terwijl het ruimtebeslag door eventuele nieuwe wegen er onaanvaardbaar groot zou worden. De bewoners van de betrokken streken voelen zich bedreigd in hun levensomstandigheden en pikken niet langer de huidige last. Begrijpelijk, als men weet dat de meest voorzichtige schattingen van de EG een uitbreiding van het Transalpijnse vrachtovervoer met 35 tot 100 % voorspellen tegen het jaar 2010.

Volgens gegevens van Intercontainer zou vandaag ongeveer 75 miljoen ton heen en weer over de Alpen gaan. Tot het einde van de jaren '80 is de toename van de trafiek grotendeels aan de spoorwegen voorbij gegaan. Het spoor-

vervoer steeg weliswaar merkbaar in absolute termen, maar proportioneel zakte het weg van 89 % in 1965 tot om en bij de 30 % vandaag. Algemeen wordt aanvaard dat dit te wijten is aan het samenspel van verschillende factoren. De aard van de vervoerde goederen veranderde, de ontwikkeling van de verkeersinfrastructuur was te eenzijdig op de weg gericht en de spoorwegen zelf waren vooral in de jaren '70 slecht voorbereid op de nieuwe ontwikkelingen.

Trend omgekeerd

Door de combinatie van politieke bewustwording en dynamische, bedrijfsgerichte aanpak van de spoorwegmaatschappijen en haar partners, lijkt de negatieve trend nu definitief gekeerd. Beperken we ons voorlopig tot het Oostenrijkse geval. Tegen 1994 wil de regering zowat 1600 vrachtwagens per dag minder over de Brenner-autoweg zien hotsen.



Anderzijds zijn de Transalpijnse verbindingen het terrein bij uitstek geweest om het gecombineerde of intermodale vervoer te perfectioneren. Als het ergens zijn strepen verdiende, dan is het wel op weg van en naar de knellende Italiaanse laars. In 1987 stonden de lijnen over de Alpen in voor de helft van het totale gecombineerde vervoer, verzorgd door Intercontainer en door de ondernemingen voor Ferroutage. Het gecombineerd vervoer nam reeds in de voorbije periode bijna 20 % van het Transalpijnse vrachtvervoer voor zijn rekening. Op de Zwitserse Sint-Gothard-lijn bereikte men door snelle groei al 32 % in 1988.

Eind vorig jaar stond de spoorweg dus klaar om de handschoen op te nemen. Of liever, om de Italiaanse laars aan te trekken. Het welslagen van de gehele operatie hangt immers af van zijn bijdrage. Hij zal tegelijkertijd de ontlasting van het wegennet dragen door een gedeelte van het wegvervoer over te ne-

men én een groter aandeel van de stijging op te vangen. Bovendien worden de ecologische en de verkeersproblemen slechts opgelost als de overlading van de vracht op de trein niet aan de voet van de bergketen gebeurt, maar veel eerder. Bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de plaats van verzending.

Modernisering

Ideaal, zo denken de meeste waarnemers, is het niet-begeleid gecombineerd vervoer met containers, caisses mobiles en half-opliggers (semi-remorques). De niet-begeleide vervoerswijze verhoogt het netto laadvermogen van een trein met 40 % in vergelijking met het begeleide transport van volledige vrachtwagens op een "rollende weg". De diverse spoorwegmaatschappijen verkiezen dan ook principieel deze formule, waar mogelijk. In een aantal specifieke gevallen vereisen de marktomstandigheden evenwel het vervoer van volledige vrachtwagens.

De hamvraag blijft echter of de spoorwegen over voldoende infrastructuur, middelen en verbindingen beschikken om de vloedgolf te verwerken. Gebruik makend van de tussenruimten in de bestaande uurregelingen, slaagden de Duitse, Oostenrijkse en Italiaanse maatschappijen erin op korte tijd 31 nieuwe verbindingen tot stand te brengen. Verdere uitbreiding van de capaciteit zit in de voorbereidende fase. Zwitserland startte vorig jaar met de werken voor een nieuwe spoordoorgang. Samen met andere aanpassingen van het net zal 1,5 miljard Zwitserse frank worden geïnvesteerd, om tegen 1994 een verdriedubbeling van de spoorwegcapaciteit in transit te bereiken. Ook Oostenrijk moderniseerde het bestaande net en overweegt de bouw van een nieuwe Noord-Zuid-lijn. De ÖBB breidde haar aanbod van treinen voor begeleid en niet-begeleid intermodaal transport uit met 29 eenheden. In een niet zo veraf gelegen toekomst verwachten de Oostenrijkers dat de helft van het transitver-

voer via het spoor zal gaan. Volgens Günter Topmann, is de EG bereid de aanpassingen te stimuleren en eventueel financieel te helpen. Daarover zal worden onderhandeld met alle betrokken landen.

Inmiddels draaide ook Intercontainer niet met de vingers. Eind november 1989 realiseerde het twee nieuwe relaties in het kader van Trans Europ Container Express (TECE). Van maandag tot vrijdag maken twee treinen in beide richtingen de nachtelijke sprong tussen München-Johanneskirchen en Verona-Quadrante Europa. De andere verbinding loopt tussen het Rijnland (Neuss/Köln) en Karinthië (Villach), met aansluiting op Turkije (Istanbul).

Competitief aanbod

Zonder in de details te treden, mag gezegd worden dat de spoorwegen hard werken om het gecombineerd vervoer zijn rol te laten spelen van enig zinvol alternatief. Tijdens de overgangsfase, volgend op de beslissing tot beperking van het wegvervoer, werd een speciale tariefpolitiek gevoerd. Om de klanten de nieuwe weg te leren kennen en hen te laten proeven van de voordelen die hij biedt. Inspanningen inzake commercialisering en marketing van het product Intermodal werden opgedreven. In gezamenlijk overleg verbeterden de maatschappijen tarifiering, uurregelingen en waarborgen, zodat de klant zeker kan zijn dat hij geen kat in een zak koopt.

Eigenlijk kan iedereen tevreden zijn over de nieuwe perspectieven. De groene jongens en meisjes, de bewoners van de voorheen bedreigde streken en de bewindslui die hen vertegenwoordigen, maar vooral ook de producenten en de vervoerders. Zij hoeven zich de kop niet meer te breken over de vraag hoe ze hun economische behoeften kunnen verzoenen met de strengere eisen. Dat doen de spoorwegen en hun partners in het gecombineerde vervoer voor hen. Alweer een zorg van de baan.

Belgian Bunkering and

De toekomst in zwart en wit

Wie dacht dat de steenkool zijn beste tijd achter de rug had, moet zijn mening herzien. Tot dat besluit kwamen we tijdens een bezoek aan het Antwerpse overslag- en handelsbedrijf Belgian Bunkering and Stevedoring Company (BBSC).

De firma neemt ongeveer 25 % van de toenemende steenkoolhandel in de haven voor haar rekening. BBSC behoort tot de trouwe supporters van het spoor en laat dat duidelijk merken. Op alle prijsofferten lezen de klanten een slogan die even goed uit onze koker kon komen. Verzendingen per spoor = speciaal tarief NMBS. BBSC, dat een reputatie opbouwde met kwaliteitswerk, herinnert zijn afnemers spontaan aan de voordelen van de spoorweg. "Spoorwegtransport is goedkoop. Vervoer per wagen is voor ons gemakkelijker te regelen, het is economisch en soepel", vertelt men ons aan één van de vijf terminals, waarvan er drie bestemd zijn voor behandeling en overslag van steenkool.

In de loop van dit jaar zal BBSC ongeveer 3 miljoen ton steenkool in bulk of in zakken verdelen, tegen 2,5 miljoen ton in 1989. Daarvan wordt 500.000 à 600.000 ton gewassen en gebroken in de twee performante wasserijen van de groep. Een eigen laboratorium voor kwaliteitscontrole staat borg voor de levering van het juiste en hoogstaande produkt aan de klant. Omdat het aanbod zeer gevarieerd is, behoort BBSC tot de weinige maatschappijen die de diverse kwaliteiten zonder probleem "à la carte" kunnen leveren.

Uitbreiding

De wortels van de groep liggen in 1929. Momenteel bestaat hij uit de handelsmaatschappij BBSC, de handel in



industriële steenkool Carbomet, de exploitatiemaatschappij Vloeberghs, de regionale kolenhandel Caloria, de stouwer Vandeputte en het expeditiebedrijf Steinman. Enige tijd geleden verwierf het bedrijf een bijkomende concessie in het Hansadok, waardoor schepen tot 50.000 ton kunnen worden ontvangen. De opslagcapaciteit verdubbelde eensklaps tot 350.000 ton. Gezien de vrije ruimte in het havengebied schaars is, gebruikt BBSC daarenboven een vloot van 30 kolenlichters voor opslag en vervoer tussen de verschillende vestigingen.

Uitbreiding was een noodzaak, want de vraag naar steenkool zit in de lift. De twee wasserijen draaien op volle toeren. Dat is hoogst opmerkelijk omdat steenkool tot voor kort als een energie uit het verleden werd beschouwd. De Euro-

pese mijnen werden en worden volgens plan gesloten omwille van de moeilijke en weinig rendabele exploitatievoorwaarden. Vooral Europa schakelde over op alternatieve energiebronnen, waaronder kernenergie. De afbouw van de eigen productie, gecumuleerd met de achteruitgang van de staalindustrie, deed ook de spoorwegen in de klappen delen. Die trend lijkt de jongste tijd echter gekeerd. Steenkool beleeft een tweede jeugd. Daarvoor is de import uit andere continenten verantwoordelijk.

Gunstige ontginningsvoorwaarden maakt steenkool uit Australië, Afrika, Azië, Amerika en de Oostbloklanden veel goedkoper dan de Westeuropese mijnen, die meestal meer dan 1000 meter diep moet worden gewonnen. Dat leidt tot stijgende trafiek in Europese havens zoals Antwerpen.

Stevedoring Company

Omgekeerde verhouding

Een bedrijf als BBSC speelde snel in op de nieuwe tendenzen. Nog niet zo lang geleden bestond 80 % van de omzet uit huisbrand- en 20 % uit industriële kolen. Men is nu goed op weg om de verhouding om te keren. Het feit dat we de voorbije drie jaar geen echte winters meemaakten, speelt een rol. Maar daarnaast praten de economische relance, de groeiende populariteit van de vaste brandstof en de ontwikkeling van nieuwe industriële toepassingen een hartig woordje mee. BBSC verhandelt nu ook in toenemende mate steenkool als grondstof en niet als brandstof. In Scandinavië bijvoorbeeld wordt koolstofpasta geproduceerd en gebruikt als grondstof voor elektroden. Of nog, als basis voor verf.

Een voordeel van deze nieuwe markten is hun stabiliteit. Ze zijn niet afhankelijk van temperatuurschommelingen en minder gebonden aan conjuncturen. "Toch behouden we de huisbrandkolen in ons aanbod", vertelt ons een woordvoerder. "We zien dit als een sociale opdracht. De mensen en zeker de minst begoeden moeten zeker zijn over verwarming te kunnen beschikken wanneer dat nodig is."

In 1989 werden nog 1700 spoorwegwagens met huisbrandkool ingezet, voor dit jaar wordt een daling met 500 eenheden verwacht. Dit verlies is niet definitief en wordt bovendien meer dan gecompenseerd door de groei van het industriële kolentransport. Waar het een paar jaar stabiel bleef met om en bij de 2000 wagens, voorspelt de bedrijfsleiding minstens een verviervoudiging in 1990. Het totale aantal geladen spoorwegwagens zou tussen de 10.000 en de 12.000 liggen. Een puike prestatie.

De afnemers zijn elektriciteitsproducenten, staalfabrieken, cokesproducenten en cementbedrijven in binnen- en buitenland. BBSC exporteert zijn kolen vooral naar Scandinavië, Duitsland, Frankrijk, Spanje, Portugal de Oost-bloklanden en het Verenigd Koninkrijk.

Rauwe eitjes

Veel goeds wordt tevens verwacht van de nieuwe oriëntatie in de energiepoltiek, die uitbreiding van het aantal steenkoolcentrales voor de produktie van elektriciteit vooropstelt. In België staan drie nieuwe centrales van 600 Megawatt op stapel. Zij zijn goed voor een verbruik van een miljoen ton per stuk. BBSC en de NMBS zullen niets onverlet laten om hun deel in de voorraad te veroveren. Inmiddels experimenteerde BBSC reeds met de levering van steenkolen uit de Oost-bloklanden. Met goed gevolg, want vanaf 1990 wordt er 200.000 à 300.000 ton (of een totaal van 4000 à 6000 spoorwagens) geleverd. Ook de samenwerking met de staalindustrie in de Benelux groeit gestadig. En uit de Duitse Sofia Jacoba-mijn worden dit jaar zowaar 3000 wagens huisbrandkolen naar Groot-Brittannië verstuurd. Ze komen aan per spoor in de BBSC-installaties en worden overgeladen op kustvaarders. Het wassen en behandelen is onder andere het pronkstuk van BBSC. Geen kilogram van de ruwe kool gaat verloren, elk eindprodukt met inbegrip van koolsteen en stof wordt gecommercialiseerd. Zegt onze gesprekspartner: "Kolen moet je behandelen als rauwe eitjes". Een boodschap die ook door de NMBS ter harte wordt genomen.

De Antwerpse marketingmensen van de spoorweg streven een direct en vlot contact na met de verantwoordelijken van BBSC, zodat de dienstverlening perfect op de behoeften van het bedrijf kan worden afgestemd. Een principe dat de NMBS ten aanzien van elke klant huldigt. "Goede communicatie helpt problemen te voorkomen, daarvoor zijn we er", vinden de afdelingschef marketing-verkoop Luc Mullie en zijn collega Jacques Vanderheyden.

Zoet

Is Belgian Bunkering befaamd geworden in de steenkoolbranche, dan wordt

sinds 1982 ook suiker in bulk of opgezakt behandeld en opgeslagen. In dit domein drijft BBSC geen eigen handel, maar werkt het uitsluitend voor derden. De suiker is afkomstig uit Frankrijk en België, in mindere mate uit Duitsland. Hij is bestemd voor verscheping naar Afrika en Azië. Het witte produkt gaat dus in grote trekken de tegenovergestelde richting uit van het zwarte. De activiteit is seizoengebonden en kent een piek tussen september en december. Tijdens ons bezoek ligt de terminal er erg rustig bij. De installaties zijn nochtans indrukwekkend.

Speciale particuliere wagens brengen de losse suiker langs het spoor tot aan de behandelingsruimte. Daar wordt hij doorheen openklappende luiken gelost in een put. Deze wagens zijn binnenin bekleed met een beschermende laag die toelaat produkten voor menselijke consumptie veilig ter bestemming te brengen. Ze hebben een capaciteit van 93 m³ en een maximaal laadvermogen van 57 tot 58 ton.

De spoor aansluiting kan twee volledige treinen van 1100 ton ontvangen. Van daar gaan de witte kristallen naar een van de vier volledig elektronische opzackmachines, waar zij gewogen en in zakken tot 50 kilogram worden verdeeld. Het gehele proces verloopt automatisch, tot het dichtmaken van de zakken toe. Tenslotte brengt een transportband de zakken naar de opslagplaats of naar het schip. De suiker wordt door middel van speciale machines op palletten geplaatst en aldus rationeel gestapeld. De verregaande automatisering van de behandeling is een kunststukje.

Wit en zwart zijn blijkbaar de lievelingskleuren van BBSC, want vlak naast de suikerterminal ligt een Turks vrachtschip dat opgezakt boraxpoeder lost voor overslag. Een nieuwe proefactiviteit. Door de versteviging van zijn marktaandeel in de klassieke sectoren en bijkomende prospectie, ziet de toekomst van het bedrijf er verre van grijs uit. Ook voor de NMBS is dat een uitstekende zaak.

SCALDO

België - Oostenrijk volgens program

Met deze nieuwkomer wordt de nog relatief kleine kring van EURAIL-CARGO weer wat groter. We verklappen u graag zijn kwaliteiten.



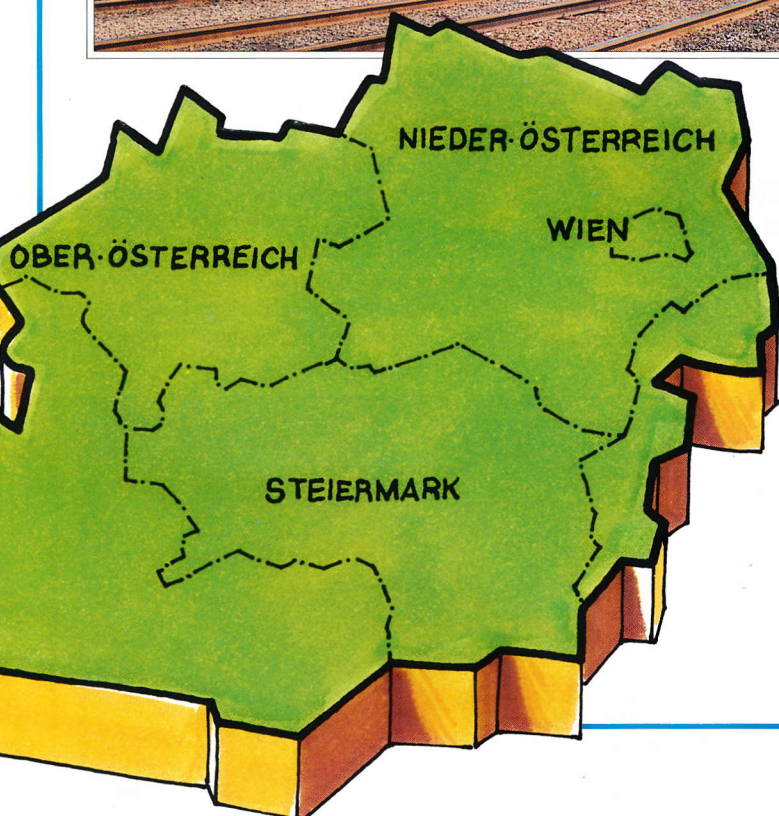
1. SCALDO zorgt voor een directe verbinding tussen de grote Belgische industrie centra, alsook Zeeuws-Vlaanderen, en het oosten van Oostenrijk, met name Nieder - en Ober - Österreich, Steiermark en Wenen, waarbij het enige grenspunt Passau is.

2. SCALDO biedt een hoge commerciële snelheid. Op ten hoogste 48 uur zijn de goederen ter bestemming. En aangezien de douaneformaliteiten bij vertrek of bij aankomst worden vervuld, is er geen stop aan de grens vereist.

3. SCALDO houdt zich aan de contractueel gewaarborgde leveringstermijn. Mocht de levering, ondanks alles, een vertraging oplopen van meer dan één uur ten opzichte van de in het contract vermelde termijn, dan wordt automatisch 10 % van de vervoerprijs aan de klant terugbetaald. Een ander voordeel dat typisch is voor EURAILCARGO: elke dag opnieuw op hetzelfde uur staan de wagens ter beschikking, zonder dat daarvoor enige toeslag wordt aangerekend.

4. SCALDO vertrekt naar Oostenrijk elke dag van maandag tot vrijdag op hetzelfde geprogrammeerde uur. Er moet aan een voorwaarde worden voldaan: de wagens worden in de vertrekkensklare treinen maar opgenomen als ze voor vervoer worden aangeboden vóór het uiterste tijdstip van aanneming dat vooraf met de plaatselijke handelsvertegenwoordiger is afgesproken.

5. SCALDO is dus voor de klant een waardevol hulpmiddel voor de programma's "just in time".





de commerciële fase van de herstructurering

Een kwalitatieve studie rond imago, naam en service, uitgevoerd in 1989, heeft aangetoond hoe beslissingnemers, klanten en niet-klanten de afdeling "stukgoedzendingen" van de NMBS percipiëren.

Voor het ontwerpen van een nieuw imago en een nieuwe dienst werd rekening gehouden met de resultaten van deze studie. Voor wat betreft de identiteit hebben de ontwerpers zich laten leiden door drie belangrijke normen:

- de sterkte en capaciteit suggereren van de afdeling binnen een grote onderneming;
- het dynamisme en de betrouwbaarheid bevestigen die ontstaan zijn na een geografische herstructurering en een vernieuwing van de methoden;
- samenvattend de aard van het aanbod voorstellen.

De keuzes voor het logo ABX en de kleuren beantwoorden aan de behoeften en aan de vooropgestelde normen.

ABX heeft een drievoudige betekenis: transport van colli van punt A naar B; aanneming van de zendingen op dag A, aflevering aan de bestemming op dag B, binnen onze landsgrenzen; een uitbreiding van dit basisaanbod met X-services, zoals expresszendingen.

Het logo ABX, in gele letters, staat op een rood motief, dat een stijgende beweging uitdrukt. Het geheel wordt ondersteund door een sterk blauw. Vanaf nu verschijnt deze driekleur niet enkel op de dienstvoertuigen, die over heel het grondgebied worden ingezet, maar ook op vlaggen, uithangborden en reclamepublicaties.

Een monochrome versie (in blauw) is ontworpen voor diverse toepassingen, zoals gebruik op administratieve documenten.

De vooruitzichten voor dienst en producten

De toekomstige politiek van ABX steunt op 3 beginselen:

1. activering van de bestaande producten en lancering van een gediversifieerd aanbod;
 2. verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening en uitbreiding van het aanbod voor wat betreft verzending, opslag, verwerking en stockbeheer.
 3. integratie van verwerking en facturatie dankzij gegevensuitwisseling via een krachtig informaticasysteem.
- Concreet voorziet ABX op korte termijn een gediversifieerde vernieuwing en uitbreiding van het gamma.

Klassieke internationale producten

Vanaf 1.7.1990 wordt een Europees tarief gecreëerd onder de naam EURAIL-COLLI, dat reeds voor 5 landen bestond, en dat de 5 bijkomende landen omvat: Oostenrijk, Denemarken, Noorwegen, Zweden en Zwitserland. Op termijn zijn nieuwe uitbreidingen voorzien voor Spanje, Italië en Oost-europese landen (Hongarije, DDR en Joegoslavië).

Internationale dienst spoor + weg

Formule die een onmiddellijke verzending via de weg voorziet, al naargelang de vraag van de markt. Op korte termijn zijn proefzendingen voorzien met

bestemming Luxemburg, terwijl onderhandelingen lopen met Nederland.

Ontwikkeling van het internationale aanbod expresszendingen

Naar Frankrijk

Vanaf 18 juni 1990 start een nieuwe expressdienst met gewaarborgde termijn: 24 uur voor de zone Noord (inbegrepen Parijs en Lyon), 48 uur voor de zone Zuid.

Naar andere landen

24 Europese spoorwegnetten bereiden de versmelting voor van de internationale producten TCEX en Eurail-Express, zodat volgende diensten kunnen worden aangeboden:

- een sterk uitgebouwde dienst voor opdrachten van 24/48 uur met gewaarborgde termijn;
- een goedkoper aanbod voor minder dringende zendingen.

Op langere termijn zullen ook de mogelijkheden van de hogesnelheidstrein worden benut om de prestaties nog te verbeteren. Zo onderhandelen de spoorwegnetten reeds over het opzetten van nieuwe diensten:

- "same day delivery" tussen België en Groot-Brittannië vanaf de opening van de Kanaaltunnel;
- "TGV-Express", een dienst die gelijktijdig met het Europese hogesnelheidsnet moet worden uitgebouwd en open wordt gesteld voor de noden van andere gebruikers (luchtvracht, post, koerierdiensten).



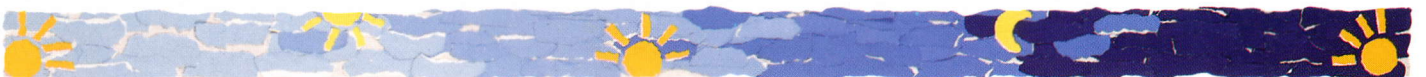


WIE TE SNEL WIL ZIJN, VERGEET SOMS DE HELFT.

ABX is de opvolger van de vertrouwde NMBS Collidienst. Met nieuwe huiskleuren (blauw, rood en geel) en een groot wagenpark van niet minder dan 600 bestelwagens, vrachtwagens en opleggers. En met een even grote ambitie. Eerst vertellen wat we niet kunnen beloven. Even snel zijn als de meeste koerierdiensten die al aan de deur van uw bedrijf staan vooraleer u de hoorn op de haak hebt gelegd. Maar is snelheid voor uw bedrijf altijd zo noodzakelijk? U hebt beslist zendingen te versturen die makkelijk kunnen gepland worden, weken of dagen vooraf. Of vrachten die op welbepaalde tijdstippen moeten afgeleverd worden. Of ladingen die volumineus of zwaar zijn. Dan zit je goed bij ABX. Want wij kunnen uw

vrachten, zwaar of licht, groot of klein nagenoeg overal in België binnen 24 uur op bestemming brengen. Dat kunnen wij waarmaken dank zij onze uitgebreide infrastructuur en 13 ABX-centra verspreid over het hele land. Bovendien bepaalt u hoe en waar de zending dient afgeleverd te worden. Bij uw cliënt ter plaatse of in één van onze centra. Franco of niet, onder rembours of niet. Ook niet vergeten dat snelheid ook geld kost. Vandaar onze heel konkurrentiële prijzen. Om niet te zeggen goedkope prijzen. Kortom, als u een levering wilt laten bestellen en u hebt 12 tot 24 uur de tijd, bel dan ABX. Ons telefoonnummer 02/525.36.60. Een suggestie, doe het snel dan bent u uw konkurrenten voor.

GEEF ONS 24 U EN WIJ VERZETTEN BERGEN.



NORLINK

België - Scandinavië Snel en rechtstreeks

U las het in een vorig nummer: we zullen ernaar streven om onze marktaandeelen te vergroten in de sectoren en op de assen waar we meest kans maken.

Uit diverse studies en bepaalde projecties blijkt dat we de vervoerde tonnage tussen België en de Scandinavische landen aanzienlijk kunnen verhogen. Het streefcijfer is het dubbele van het huidige volume.

Om dat doel te bereiken, was het noodzakelijk een aantrekkelijke formule uit te werken: het werd NORLINK.

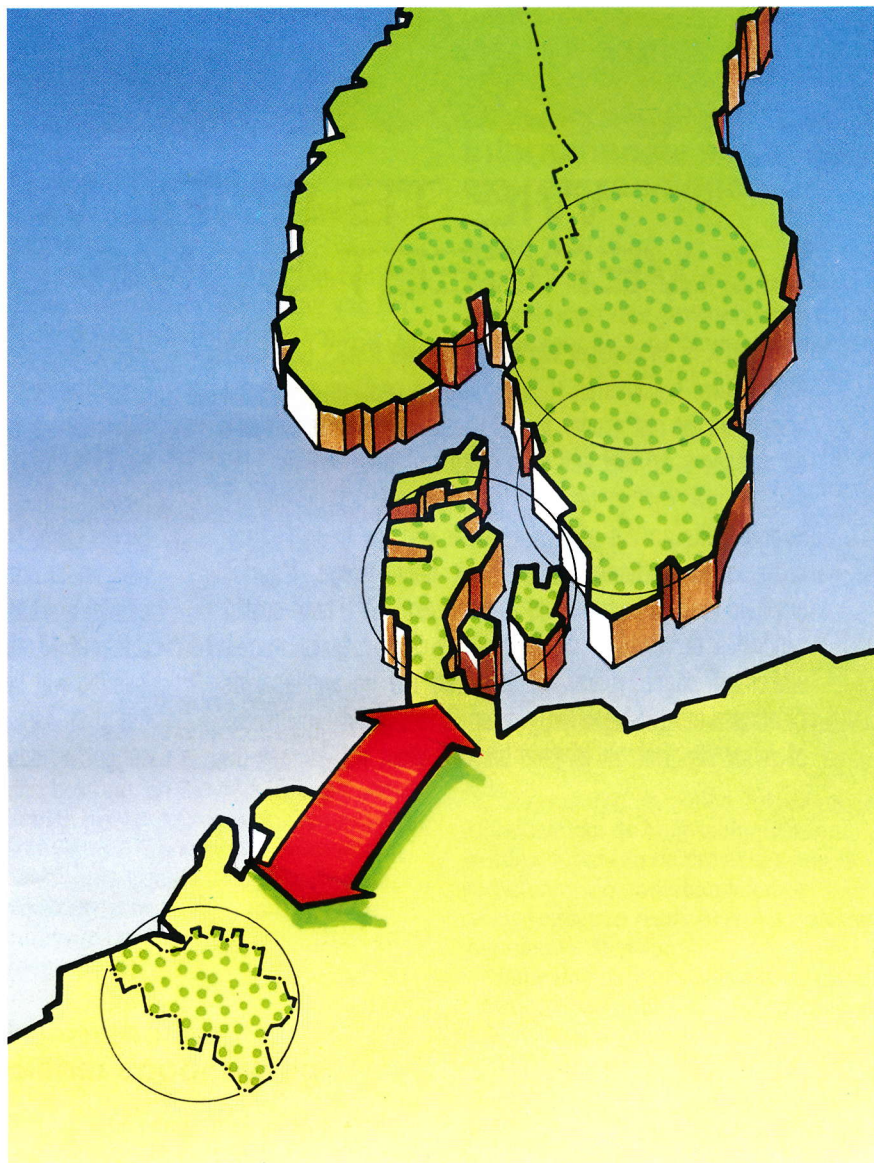
Een rechtstreekse verbinding

Sedert 29 mei vertrekt er vijf keer in de week 's namiddags een trein naar Scandinavië.

Alle Belgische stations zijn hierdoor rechtstreeks verbonden met alle Deense, Zweedse of Noorse stations. Ook Zeeuws-Vlaanderen maakt deel uit van de Belgische geografische zone die door NORLINK wordt bediend.

3 tot 5

Met NORLINK is nu sneller vervoer mogelijk, in de eerste plaats omdat de meest geschikte vervoerwegen werden uitgezocht en verder omdat er geen grensoponhoud meer is. Aangezien de goederen bij vertrek op de gewone manier door de klant, of in zijn opdracht, door de spoorweg worden uitgeklaard, is er geen oponhoud aan de Belgisch-Duitse grens. De termijn tussen het laden en lossen duurt nog slechts 3 dagen voor het zuiden van Zweden, 5 dagen voor de andere Zweedse stations en Noorwegen.



Een multitechnische trein Prijs

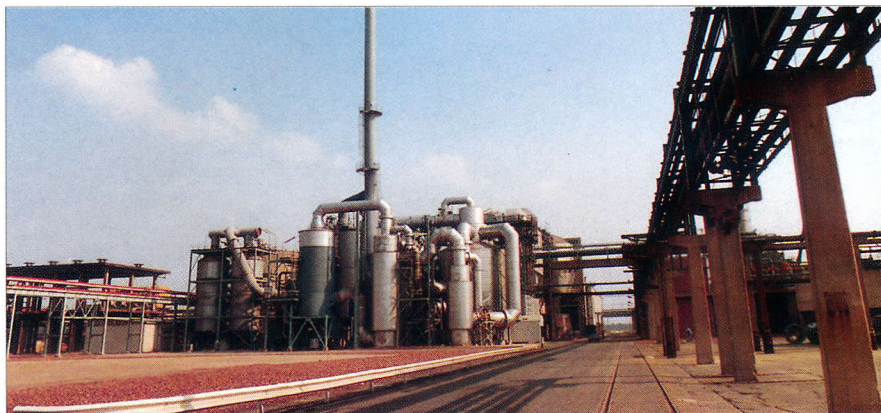
NORLINK betekent ook dat een vervoertechniek kan worden gekozen die tegemoetkomt aan de specifieke eisen van elke klant.

Deze rechtstreekse trein kan dus worden ingezet zowel voor conventioneel vervoer (in wagens), als voor intermodaal vervoer (in containers of laadbakken).

Voor deze nieuwe voordelen gelden de voorwaarden van tarief 8450 België - Scandinavië. Een seintje naar ons plaatselijk kantoor volstaat om het probleem te onderzoeken, de prijs te bepalen en de voorwaarden uiteen te zetten.

NORLINK, een aantrekkelijke formule.

Een respectabele dame staat onder stroom



Zink wordt bij ons vooral geassocieerd met La société des Mines et fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne, beter gekend onder de kortere benaming Vieille-Montagne. Deze onderneming werd opgericht te Angleur, in de Luikse agglomeratie in 1837. Daar bevindt zich nog steeds de centrale zetel. Belgisch van origine en bijna even oud als België zelf beschikt Vieille-Montagne momenteel over buitenlandse vestigingen, vooral in Frankrijk, Duitsland en Zweden, in mindere mate ook in andere Europese landen en in Noord-Afrika.

Van grondstof tot eindproduct

De zetel te Balen-Wezel, dichtbij Mol, werd opgericht in 1889 op een terrein van bijna 400 hectare langs de spoorweg Antwerpen - Hamont. Dit terrein grenst tevens aan het Kempisch Kanaal waarlangs via de haven van Antwerpen een deel van de overzeese grondstoffen aangevoerd wordt. Het bedrijf stelt meer dan 800 personen tewerk.

De voornaamste activiteiten in de vestiging Balen-Wezel zijn:

- de ontzwaveling van zinkerts en de daarmee gepaard gaande productie van zwavelzuur;
- zinkproductie door electrolyse.

De bijproducten van deze activiteiten - lood, koper, zilver, goud, thallium, kobalt, ... - worden eveneens verwerkt op het bedrijf. De jaarlijkse productie bedraagt bijna 190.000 ton zink met een zuiverheidsgraad van 99,995 % ! In de verwerking van erts tot eindproduct speelt elektriciteit een essentiële rol. Om het rendement van het productieproces te verhogen worden 5 kleinere transformatoren vervangen door een grote eenheid, in staat 110.000 ampère te leveren bij 500 volt of een totaal vermogen van 55 megavoltampère. Deze nieuwe transformator zal instaan voor ongeveer 70 % van de energie nodig voor de productie van het zink via het procedé van de electrolyse. De transfo werd gebouwd door de firma "FA Siemens Trafowerk" te Nuremberg. De know-how van de Duitse en Belgische spoorwegen stond borg voor een onberispelijke levering van deze mastodont met een gewicht van 152 ton.

Voor het traject op Belgisch grondgebied werd door de dienst "Buitengewone Vervoeren" een grondig onderzoek verricht naar de haalbaarheid van het transport. Naar aanleiding van deze studie en na onderling overleg heeft Vieille-Montagne het transport toe-

vertrouwd aan de spoorwegen. Daarop werd een preciese reisweg en een dienstregeling uitgestippeld, maar ook een andere reisweg werd in reserve gehouden.

Categorie super zwaar

Bij zijn aankomst in het Belgisch grensstation Raeren werd een verplichte technische keuring uitgevoerd door de verantwoordelijke diensten van de NMBS. De verdere bevordering werd minutieus gevolgd om een maximale veiligheid te verzekeren. De draagwagen was gevat tussen twee schutwagens. Hij had een lengte van meer dan 37 m, een tarra van 102,2 ton en niet minder dan 16 assen. Het totaal gewicht bedroeg aldus 254,2 ton, of 16 ton per as en 6,88 ton per meter. Bepaalde punten op de reisweg, zoals de viaduct van Montzen te Moresnet - met een lengte van meer dan 1 km - en de brug over de Maas te Wezet werden vooraf aangepast. Een doortocht door het station Welkenraedt was uitgesloten omdat de randen van de perronoverkapping zouden verbrijzeld worden. Hoewel de maximale snelheid van de trein beperkt was tot 60 km/u mocht hij op verschillende plaatsen langzamer rijden, zoals aan de viaduct van Hamersbrücke en tijdens de passage in de doorlopen stations. Een gedeelte van het transport werd 's nachts uitgevoerd teneinde geen reizigerstreinen te hinderen.

Onder stroom

Zoals overeengekomen was de transformator ter plaatse begin de maand april. Tijdens de herfst zal hij operationeel zijn. Dan zal hij 24 uur op 24, 365 dagen per jaar instaan voor de elektrische energie nodig voor de verwerking via electrolyse van 385.000 ton erts waarvan het transport binnenkort exclusief toevertrouwd wordt aan de NMBS. Dit betekent anderhalve trein per dag met een lossingscapaciteit van 600 ton per uur. Eens te meer een bewijs van vertrouwen in onze maatschappij.

Finaneste geeft gas

Iedereen is gebaat met het meest efficiënte economische systeem, zeker in onze productiesector. Het transportsysteem is daarvan een belangrijk onderdeel, zegt men ons bij Finaneste.

De naam Finaneste klinkt voor outsiders misschien nog niet zo bekend als die van voorganger Petrochim. In januari 1988 werd de firma opgericht door Petrofina (65 % van de aandelen) en Neste Oy (35 % van de aandelen). Ze nam voor rekening van de beide moedermaatschappijen de basisproductie van de vroegere Petrochim-activiteiten over. De grondstof - nafta - wordt geleverd door de twee aandeelhouders en de productie wordt door hen afgenomen.

Aan het Marshalldok wordt nafta in 2 krakers verwerkt en worden basisproducten voortgebracht, voornamelijk voor de plastic-, vezel-, rubber- en verfindustrie. Momenteel wordt 20 miljard frank geïnvesteerd in een derde kraakinstallatie op de terreinen van de naburige Petrofina-raffinaderij. Ook deze kraker is een gezamenlijk project van Petrofina en Neste. Parallel met de verhoging van de capaciteit, ging grote aandacht naar aspecten van veiligheid en milieu.

Ongeveer 600 miljoen frank werd uitgetrokken voor waterzuivering. De opslagtank voor vloeibaar ethyleen die tijdens ons bezoek in opbouw was, heeft een betonnen wand van 80 centimeter en binnenin een dubbele, geïsoleerde stalen wand. De tank zou op die manier bestand zijn tegen rampen. Zodra de nieuwe in gebruik is, zal ook een oude tank voor vloeibaar propyleengas op een gelijkaardige manier worden omkleed.



Scherpe concurrentie

In het Antwerpse havengebied wordt trouwens duchtig aan uitbreiding gedaan. De lopende investeringen bedragen ongeveer 100 miljard frank, wat van Antwerpen het tweede petrochemische centrum ter wereld na Houston in de Verenigde Staten zal maken. De concurrentie is scherp in de sector, mede omdat verscheidene olieproducerende landen nu zelf over de technologie beschikken om de ruwe aardolie die ze bovenhalen te verwerken. In de toekomst wordt overcapaciteit niet uitgesloten. Daarom wil Finaneste door tijdige investeringen zijn concurrentiepositie verstevigen.

De onderneming levert basisproducten voor verdere verwerking, die hoewel niet als zodanig niet erg gesofistikeerd maar moeten qua samenstelling toch hoogzuiver zijn en ze stellen aanzienlijke eisen op het vlak van veiligheid, opslag en transport. Ze kan dan ook niet volledig op zichzelf bestaan, maar is afhankelijk van het petrochemische

milieu, van andere bedrijven die verderop wat aanvagen met de geproduceerde ethyleen, propyleen, aromatische koolwaterstoffen en dergelijke meer. Een vlotte samenwerking met de in de buurt gelegen ondernemingen is daarom ook noodzakelijk. Efficiëntie en vervoer spelen daarin een vitale rol.

Finaneste is op dat stuk door de goden verwend. Of liever door degenen die in 1951 de vestigingsplaats van Petrochim uitkozen. De ligging is strategisch door de onmiddellijke bereikbaarheid van de zee, de binnenwateren, de weg en uiteraard ook de spoorweg. In het havengebied liggen daarenboven tal van dienstverlenende bedrijven, o.a. opslagplaatsen waar extra propyleen kan worden afgehaald via de spoorweg.

De spoorwagens waarmee de vloeibare gassen worden vervoerd, zijn privé-eigendom maar voldoen aan de normen van de NMBS (en aan het reglement voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor) voor dit type transport. Ze worden gehuurd door

de klant of de leverancier. Bij aankomst worden ze door de laders aan een grondige visuele inspectie onderworpen op basis van een checklist. Zo worden ze gecontroleerd op de remmen, de aansluitingen, de oranje platen met de codes voor gevaarlijke stoffen. Omwille van de veiligheid is de controle bijzonder streng. Wordt een onregelmatigheid vastgesteld, dan gaat de betrokken wagen onverbiddelijk aan de kant.

Tevens kijkt men er nauwlettend op toe dat de wagens niet worden overladen. Bij het lossen geraakt een gaswagen immers nooit volledig leeg, er blijven steeds een paar honderd kilogram over. Het komt er dan ook op aan nauwkeurig te berekenen hoeveel gas er overblijft in de "lege" wagen. Omwille van de zuiverheidseisen wordt elke wagen voor het vervoer van dezelfde stof gebruikt.

Uitstekende relatie

Hoe beter onze communicatie is met het lokale vormingsstation, hoe beter wij kunnen leveren, vertelt men ons bij Finaneste. De jongste jaren is er tussen het bedrijf en de NMBS een uitstekende relatie gegroeid.

Dagelijks zijn er meerdere contacten tussen de producent en de vervoerder, de samenwerking is nog nooit zo intensief geweest. "Dank zij de betrouwbaarheid hebben we nu trajecten die vroeger niet aan bod kwamen", zegt de manager logistics & coordination, Alain Van Der Linden. "We voelen zeer goed aan dat bij de NMBS de wil aanwezig is om flexibel in te spelen op onze behoeften. Er is een ruim begrip voor onze werkomstandigheden.

Het gebeurt geregeld dat we een seintje geven wanneer we een trein verwachten en daarom een speciale dienst nodig hebben om hem onmiddellijk binnen te krijgen. Welnu, dat blijkt te kunnen. Voor ons maakt dat het systeem veel

beter voorspelbaar, wat van onschatbare waarde is in onze programmatie."

Gezien het in stand houden van een gaswagenpark geen goedkope aangelegenheid is, verkiezen de klanten de wagens zoveel mogelijk te laten roteren. Daardoor kunnen ze het aantal wagens in verhouding tot de te transporteren hoeveelheden beperken.

Tijdsbesparing

De uitgebreide tweerichtingscommunicatie heeft tot gevolg dat eventuele problemen snel kunnen worden opgelost. Wim Van Alsenoy, manager forwarding & traffic: "De preciezere behandeling en de snelle tussenkomsten besparen soms een paar dagen in vergelijking met vroeger. Een wagen terugvinden die verloren werd gezet, durfde wel eens een tijdje aanslepen. Nu wordt dat alles van veel dichterbij opgevolgd. Onder meer door het RailEasy-systeem dat ons toelaat zelf de wagens in het oog te houden. RailEasy is bij ons van meetaf aan ingeslagen."

Volgens NMBS-marketingverantwoordelijke Jacques Vanderheyden wordt gewerkt aan een verdergaande perfectionering van het systeem, dat de dienstverlening over de grenzen zal vergemakkelijken. Nog andere verbeteringen staan op stapel, zoals de inzet van astreinen met gegarandeerde omlooptijden. Het Interdeltasysteem op Lyon en Marseille is al in gebruik. Binnenkort wordt het ook toegepast op Oostenrijk, Parijs en eventueel nog andere bestemmingen.

Dat in een constellatie als de Antwerpse haven spoorvervoer ook op de korte afstand nuttige diensten bewijst, lijdt voor Finaneste geen twijfel. De polyethyleenfabriek Petrochim heeft constant grondstoffen nodig uit de Finanestvestiging. Petrochim ligt op een kleine 5 kilometer afstand en het vervoer van

de producten gebeurt met de trein. De wagens die ook in dit geval privaats eigendom zijn, worden 's nachts geladen en verzorgen een soort pendeldienst. Een simpele telex aan de NMBS volstaat om ze af te halen. De kracht ligt in de eenvoud van de procedure.

Vrachtbrieven hoeven niet, er moeten dus geen documenten worden ingediend in de rangerstations, wat opnieuw tijdsbesparend werkt. Overigens zijn er ook grondstoffentrajecten vanuit Rotterdam.

Simpel

"Hou het simpel", is de stelregel die ze bij Finaneste huldigen. Vandaar de ietwat kritische opmerking dat "een rekening van de spoorweg moeilijk te ontcijferen is". "De facturatie en de administratieve verwerking van de vrachten kan nog verbeterd worden. Er wordt een zodanig grote massa gegevens verstrekt, dat het essentiële er wat in verloren gaat", zegt Wim Van Alsenoy, die toegeeft dat aan dit aspect werd gesleuteld. Erg zwaar wordt er aan dit schoonheidsfoutje - dat straks trouwens naar de geschiedenis wordt verwezen - niet getild. De toenemende voorspelbaarheid en de soepelheid van het spoorvervoer, in combinatie met de oververzadiging van het wegnennet, maakt dat ook in deze sector die constant op zoek is naar het meest veilige en rationele vervoermiddel, een tendens tot meer spoortrafiek merkbaar wordt. "De gunstige evolutie in termen van globale produktie", voorspelt Alain Van Der Linden, "legt de basis voor verdere groei".

Het NMBS-agentschap in Bazel viert zijn 100-jarig bestaan!

In 1890 had koning Leopold II met een decreet toestemming gegeven om in Bazel een handelsagentschap van de NMBS op te richten. Honderd jaar later is het er nog altijd en kijkt het zich voortreffelijk van zijn taak. Honderd jaar, een verjaardag om niet te vergeten.

Honderd jaar die rimpelloos zijn verlopen

Wanneer een klein spoorwegnet zich binnen de landsgrenzen te eng behuist gaat voelen, moet het zijn horizon verruimen. Daarom heeft de NMBS in het buitenland handelsagentschappen gevestigd in Parijs, Keulen, Londen, Luxemburg en Bazel. Elk van deze bruggehoofden heeft kenmerken en legt klemtonen die eigen zijn aan het gastland.

Zo valt de algemene vertegenwoordiging voor Zwitserland en Italië in Bazel op door haar bijzondere geografische ligging: op het kruispunt van de Europese noordzuid- en oostwestassen. Als knooppunt van verbindingen tussen de Benelux, Zwitserland, Italië, de Noordzee en de Middellandse Zee, is het meer dan een kruispunt, het is een strategisch punt waar drie grenzen samenkomen.

De logistiek is een beslissend onderdeel in de lange produktieketen. Dat was honderd jaar geleden al zo en met de invoering van een rechtstreeks tarief op 1 april 1991 en het opengooien van de grenzen in 1993, zal dit aspect nog aan belang winnen.

Een eeuw geleden moest men blijk geven van durf, zin voor initiatief, commercieel dynamisme; nu wordt een

nog grotere inzet gevraagd en komt het erop aan de frisse ondernemingsgeest gaaf te houden. De ploeg Marketing en Verkoop van Bazel heeft dat trouwens zeer goed begrepen, de uitstekende resultaten vormen het bewijs.

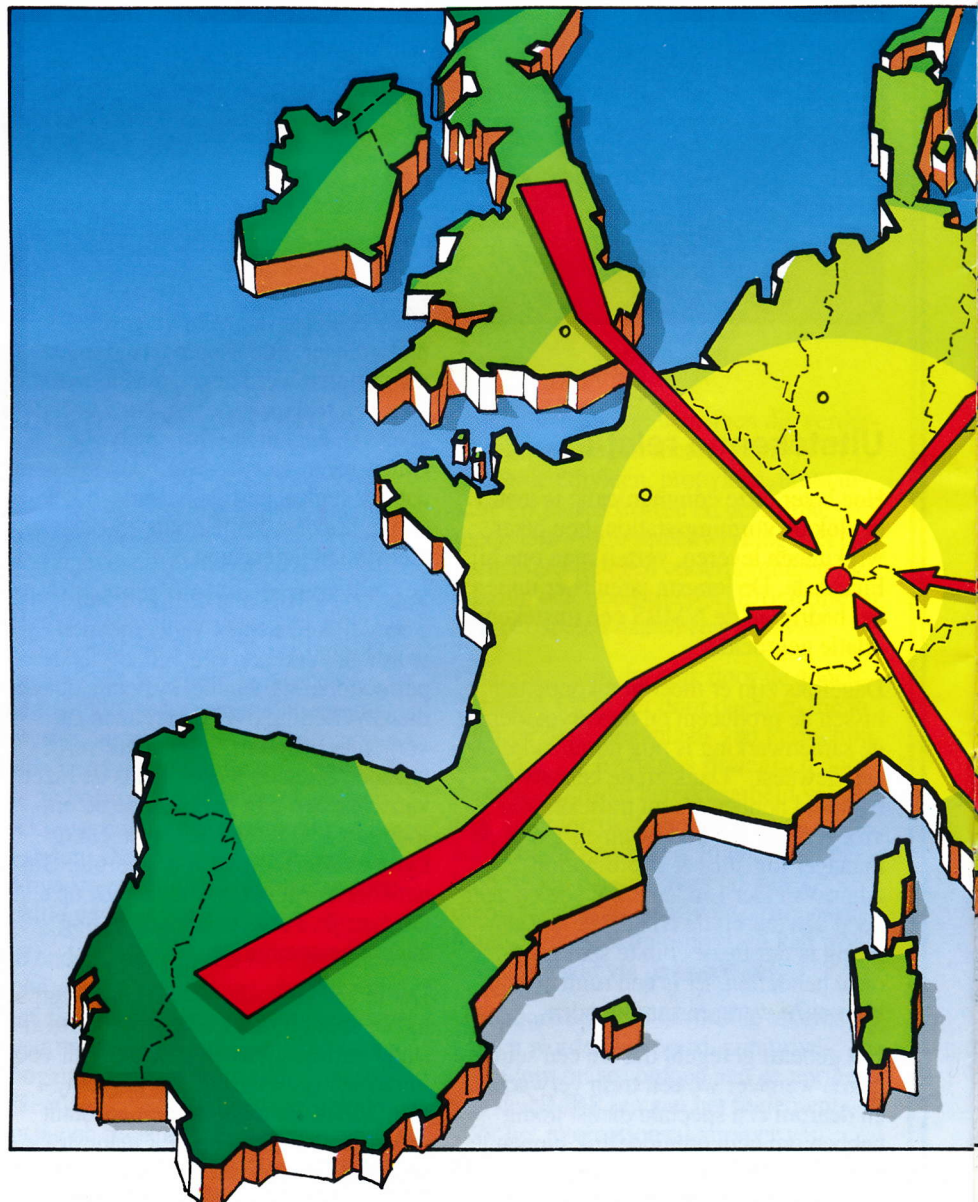
Doelstellingen

Het zijn er drie: de concurrentiepositie aan de aanbodzijde verstevigen, de be-

trouwbaarheid qua regelmaat verhogen en de afwikkeling van het vervoer versnellen.

Om die doelstellingen te bereiken, is het noodzakelijk dat we de spoorwegstructuren voortdurend aanpassen aan de wensen van de klant en dat we ons goed integreren in de complexe wereld van het transport.

Het is niet toevallig dat de keuze op de





Rijnstad is gevallen. Niet minder dan 69 internationale vervoerondernemingen zijn in Bazel gevestigd. Het maakt het voor de NMBS een stuk gemakkelijker om zo de onmisbare contacten te onderhouden met haar partners Intercontainer en Interfrigo, en met de expediteurs en bevrachters. De verschillende vervoertakken - water, weg, spoorweg - kunnen niet langer op eigen houtje blijven werken en worden gedwongen om steeds nauwer samen te werken. Niet voor niets maakt het gecombineerd vervoer een geweldige opgang.

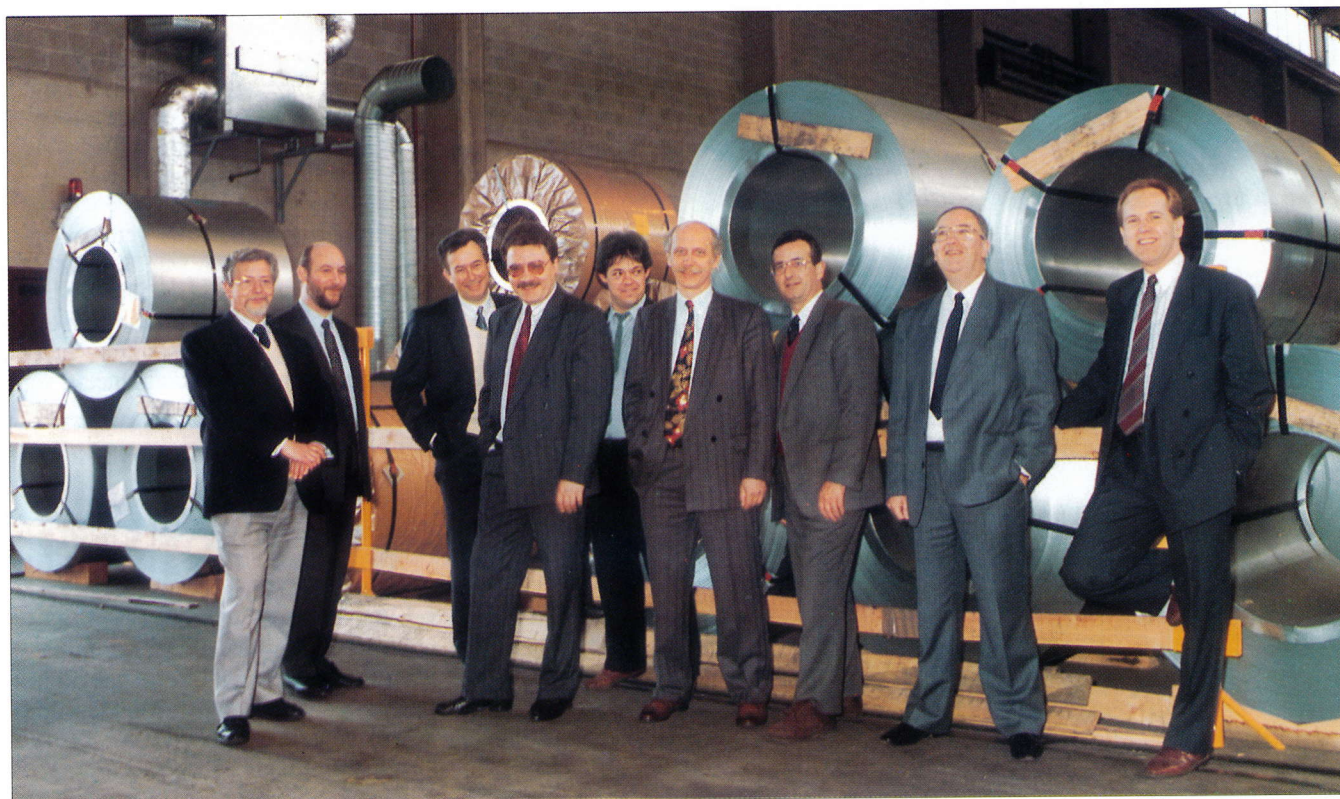
De "goederen" in cijfers

Alphonse SCHWANEN die het agentschap leidt, pronkt graag met enkele cijfers. Het leeuwedeel van het totale NMBS-verkeer, nl. 68 % bestaat uit internationaal verkeer. Van dat laatste beheert Bazel 20 %. Verder is het verkeer tussen België en Zwitserland in 1989 met 5 % gegroeid, tot 1,9 miljoen ton. Het handelsverkeer met Italië bedraagt nu 2,79 miljoen ton, een vooruitgang van 11 % ten opzichte van 1988.

Een select gezelschap

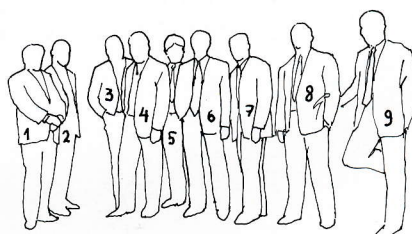
De academische feestzitting vond plaats in het stadhuis van Bazel. Buiten de pers, de afvaardigingen uit de diplomatieke en politieke wereld, vertegenwoordigers van andere spoorwegnetten en 300 Zwitserse klanten, hadden ook verscheidene topmensen van de NMBS de reis gemaakt om op de zitting aanwezig te zijn. Onder hen Didier Reynders, voorzitter van de Raad van Bestuur, Etienne Schoupe, directeur-generaal, Jacques Cornet, adjunct-directeur-generaal, Léo Pardon, chef van de dienst Reizigers, Francis De Pooter, chef van de dienst Goederen.

Onze verkoopteams in zuidoost



Het district Zuidoost, dat zich uitstrekt over de provincies Luik, Namen, Luxemburg en het zuidoosten van Waals Brabant, beschikt over een zeer belangrijk net van spoorwegverbindingen. Door zijn ligging tussen de Duitse Bondsrepubliek, Nederland, het Groot-hertogdom Luxemburg en Frankrijk zijn er tevens heel wat gunstige elementen voorhanden die vooral het Europese handelsverkeer ten goede komen:

- het belangrijke vormingsstation Kinkempois in het hart van het staalbekken;
- de rechtstreekse verbindingen met de buurlanden via de grenspunten Wezet - Eijsden, Montzen - Aken, Gouvy - Trois-Vierges, Sterpenich - Kleinbettingen en Athus - Mont-Saint-Martin;



Agentschap van Luik

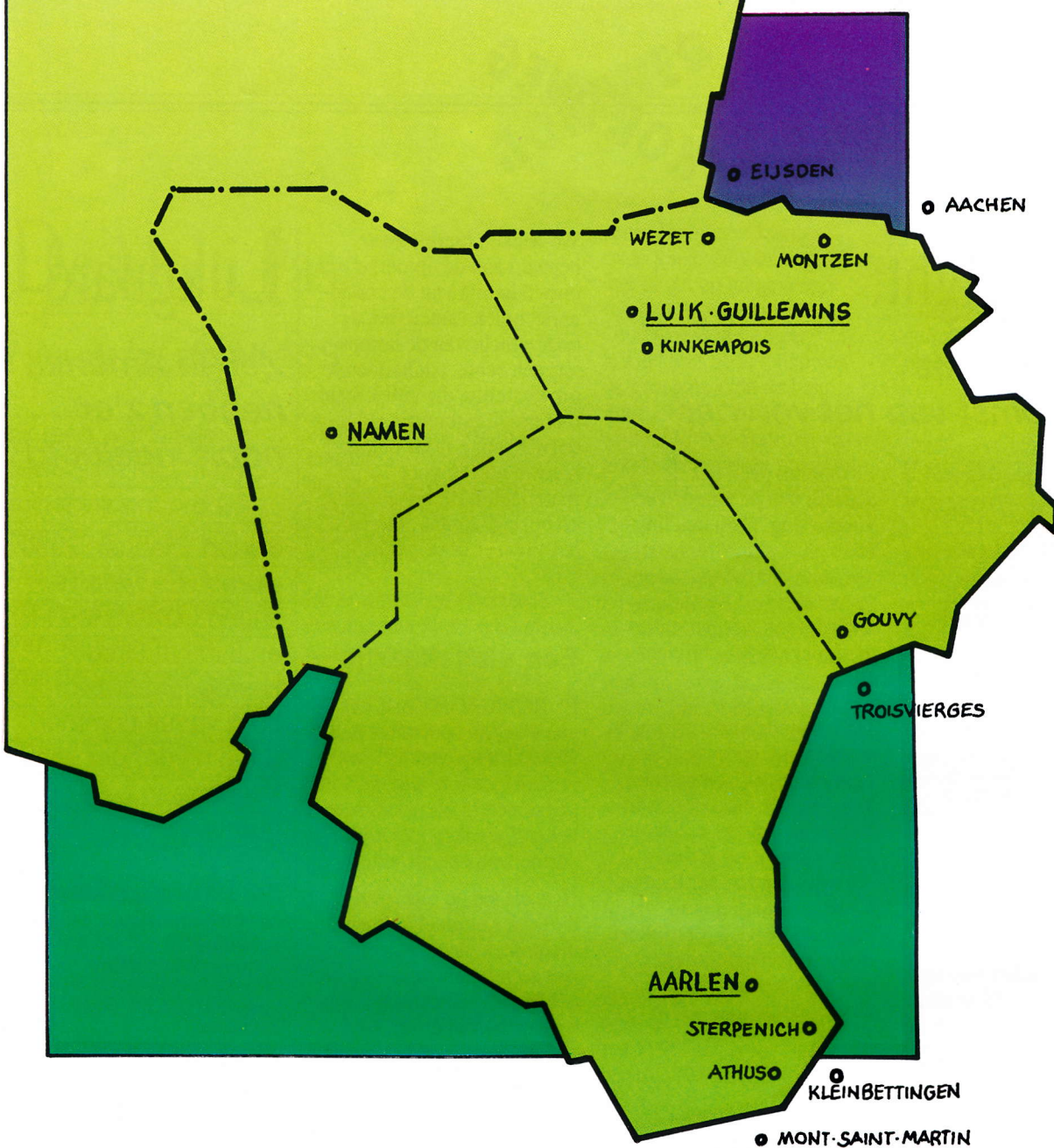
6. J. DETERVILLE - Afdelingschef - specialiteit: metaalproducten
9. G. FERY - Prospectie - specialiteit: grondstoffen en afgewerkte producten van de staalindustrie, speciaal vervoer
3. J. BRIXHE - Leiding van de cel goederen
2. M. CREUSEN - Inlichtingen tarieven
4. A. COOPMAN - Assistentie verkoop

Agentschap van Namen

8. A. COLLIN - handelsagent - specialiteit: groefproducten
5. C. BIZON - Prospectie - specialiteit: bosbouwproducten
1. C. DIEUDONNE - Assistentie verkoop

Handelsagentschap van Aarlen

7. G. VANDENHOOF - handelsagent - specialiteit: producten voor de papierindustrie



- Athus, Bressoux en Renory (haven), drie overlaadplaatsen voor spoorwegvervoer die gunstig gelegen zijn voor het handelsverkeer met de Noordzeehavens en Zuid-Europa, en een uitgestrekt hinterland bestrijken,
- de nauwe samenwerking met de autonome haven van Luik, derde Europese rivierhaven, via de stations Monsin en Renory (haven).

Welke zijn de produkten die de bedrijven in het district Zuidoost verzenden of ontvangen ?

Ere wie ere toekomt... Het leeuwedeel wordt hier uiteraard door de staalnijverheid van het Luikse bekken opgeëist: ertsen, steenkool, vloeibaar gietijzer, rollen warmgewalst plaatstaal, al dan niet beklede rollen koudgewalst plaatstaal, blik...

Naast deze reus zijn er nog tal van andere ondernemingen van aanzienlijke omvang die in de meest uiteenlopende sectoren bedrijvig zijn: stalen buizen, kalk, dolomiet, kalksteen, steenkool voor industrieel en huishoudelijk gebruik, scheikundige produkten, rondhout of hout voor vermaling, produkten voor de papierfabrieken (papierbrij, calciumcarbonaat, kaolien), containers, laadbakken enz.

Om de belangen van deze belangrijke en verscheiden cliënteel zo goed mogelijk te dienen beschikt de afdeling Marketing en Verkoop over drie handelsagentschappen met een bijzonder gunstige ligging te midden van de industriële bedrijvigheid:

- *het agentschap van Luik, in het hart van de Luikse staalnijverheid.*

*Boulevard de la Sauvenière 87,
4000 Luik*

Tel.: 041/23.17.13 of 23.63.13

Fax: 041/23.17.13

Telex: 42655

- *het agentschap van Namen, dat ideaal is gelegen vlakbij de kalkovens en tussen de bosrijke gebieden van de Famenne en de Luikse en Luxemburgse Ardennen.*

Rue Borgnet, 5000 Namen

Tel.: 081/22.30.84

Fax: 081/22.91.21

- *het agentschap van Aarlen, dat ten dienste staat van Zuid-Luxemburg en de "Europese ontwikkelingspool".*

Avenue de la Gare 61, 6700 Aarlen

Tel.: 063/22.41.15

Fax: 063/22.41.15

Eurofreight:

morgen begint de toekomst van het vervoer

EUROMODAL 90, het eerste Europese forum voor het gecombineerd vervoer, lag nauwelijks achter de rug of een andere belangrijke gebeurtenis van dit nog jonge decennium kondigde zich met luide trom aan.

Het is duidelijk dat het vervoer op het Europese continent een tweede jeugd beleefd: morgen is het vervoer "zonder grenzen" of geen vervoer.

Meer nog dan het vooruitzicht van de grote gemeenschappelijke markt, is de opening naar het Oosten een duidelijke illustratie van de groeimogelijkheden van de vervoersector.

De NMBS was er ook !

Die ontwikkeling gaf de internationale beurs Eurofreight nog een bijzonder belang, samen met de aangekondigde voorstelling van producten en diensten van spoorwegondernemingen, lucht-, zeevaart- en vervoermaatschappijen, dit alles opgeluisterd door demonstraties en vergaderingen. De beurs had plaats van 9 tot 11 april in het Brussels International & Exhibitions Centre (BICEC). Zo werd Brussel voor drie dagen de Europese hoofdstad van het vervoer.

Er ontbrak geen enkele schakel van de lange "vervoerketting": behandelings- en expeditiebedrijven, doorvoerders, verladers, reders, vervoerders... Ook wij, spoorwegen, konden uiteraard niet afwezig blijven.

De volgende ondernemingen werden ook door die "Vakbeurs Vervoer" aangetrokken: onze Britse, Franse en Italiaanse collega's, Sabena Cargo, Belgavia, British Airways Cargo, Air Bridge, CMB, alsook Federal Express, DHL, TNT, Salters, de luchthavenautoriteiten van verscheidene landen... De volledige lijst is nog langer.

Vernieuwing, strategie, communicatie

EUROFREIGHT was ongetwijfeld een niet te missen afspraak, niet alleen voor de vaklui van het weg-, zee-, lucht- of spoorvervoer, maar ook voor alle ondernemingen die van import en export leven.

In dit nieuwe Europa met opengegooide grenzen biedt de toekomst voor de vervoerindustrie alsmaar mooiere perspectieven, op voorwaarde echter dat alle mogelijke hulpbronnen worden aangeboden en dat er prompt wordt gereageerd op de nieuwe situatie, niet alleen om het huidige marktaandeel te behouden, maar ook - waarom niet - om het uit te breiden.

We denken hierbij meer bepaald aan de opmerkelijke ontwikkeling van de containertechniek samen met de hoge vlucht van de computer: een echte, aanhoudende omwenteling die gelijk staat met groei, uitbreiding, ontwikkeling maar ook met nieuwe ideeën voor materieelbouw, behandeling en opslag, zonder uiteraard het vervoer te vergeten.

Een visitekaartje

EUROFREIGHT had iets van een knus ontvangsalon. Het was de plaats bij uitstek om contacten te leggen, van gedachten te wisselen, beter bekend te raken met en bij partners en concurrenten.

Hoewel we nu nog geen definitief oordeel kunnen uitspreken, is onze deelname aan zo'n beurs zonder twijfel het beste "visitekaartje" dat we aan bezoekers en deelnemers kunnen voorleggen: het betekent een sterke inspanning inzake prestige en public relations.

Aansluitend bij de expositie was er een conferentie met sprekers en vaklui van de diverse vrachtgoedsectoren; ze bestond uit drie delen: "land day", "air day" en "sea day".

Het was dus een programma waarmee ieders nieuwsgierigheid bevredigd werd.

Afspraak

EUROFREIGHT 90 is achter de rug maar in 1991 komen we zeker terug. Al volgen de beurzen elkaar op, ze zijn zo afwisselend dat het een werkelijk genoeg zal zijn u daar nog eens te ontmoeten.

Luxguard

Zelf in Amerika hebben z'er nooit ingeloofd

Sedert 2 januari 1990 worden de twee vestingen LUXGUARD I en II in het Groot-Hertogdom Luxemburg vanuit Lommel (Maatheide) per spoor bevoorrad met gedroogd wit zand.

Een gewaarborgd transport en een betrouwbare dienstverlening !

Om de 2 werkdagen arriveren "JUST IN TIME" 18 spoorwegwagens, met 1.050 ton zand. Die 18 wagens staan de volgende dag alweer in Lommel, gereed om opnieuw geladen te worden.

Dankzij de goede samenwerking tussen de betrokken partijen en de strikte naleving van de afspraken door de geadresseerde, de afzender en de Luxemburgse en Belgische spoorwegen, loopt alles op rolletjes.

Dat de formule een succes is, blijkt uit de woorden van een deelnemer op de onlangs gehouden evaluatievergadering: "Zelfs onze confraters in Amerika hebben er nooit in geloofd".

De Multi Pass

Nieuw bij de NMBS

Er leeft wat bij de NMBS en niet in het minst inzake producten. Zo is er een nieuwe formule uit voor samenreizenden van welbepaalde leeftijdscategorieën.

De nieuwkomer heet Multi Pass, omdat meerdere personen in groep met hetzelfde vervoerbewijs kunnen reizen.

De Multi Pass kost 990 fr. en is enkel verkrijgbaar in tweede klas. Hij geeft recht op twee enkele reizen voor een groep van 2 tot 5 personen. Het vervoerbewijs staat niet op naam en mag dus na de eerste reis worden doorgegeven. Tussen de leden van de groep is geen familieband vereist, maar de

Multi Pass mag ook in gezinsverband worden gebruikt. Grootouders bijvoorbeeld kunnen met een of meer kleinkinderen een uitstap maken.

De terugreis (of eventueel een andere enkele reis) moet niet noodzakelijk op dezelfde dag vallen. Het is een ideale formule om per trein een korte of langere vakantie in een ander landsdeel te brengen.

De groep moet samengesteld zijn uit:

- minstens één en maximum twee personen ouder dan 18 jaar;
- minstens één en maximum drie jongeren van 6 tot minder dan 12 jaar. (kinderen onder zes jaar vergezeld door volwassenen reizen gratis naar rata van vier kinderen per volwas-

sene). Eventueel kunnen twee jongeren van 6 tot 12 aan de groep toegevoegd worden tegen de prijs van 100 fr. per kind en per enkele reis. Alle leden van de groep moeten de hele duur van de (enkele) reis samenblijven. Voor de volgende reis mag de groep anders samengesteld worden.

Op de Multi Pass-kaart merkt men behalve de naam en een volgnummer, twee afzonderlijke vakken. Per enkele reis wordt één vak ingevuld met de volledige datum van de reis, het vertrekstation, het station van bestemming, het aantal volwassenen - minstens één, maximum twee - en het aantal jongeren - minstens één, maximum drie. Ook het aantal meereizende jongeren boven de drie met een biljet van 100 fr. moet op de kaart ingevuld worden.

De Multi Pass is in de stations te koop tot 31 december 1990. Hij is tot 28 februari 1991 geldig.

Op werkdagen buiten de vakantiemaanden juli en

augustus, mag de Multi Pass gebruikt worden vanaf 8 uur. In juli en augustus, alsook op zaterdagen, zon- en feestdagen zijn er geen beperkingen op het gebruik van de kaart.

Enkele voorbeelden

Een gezin van drie personen: vader, moeder en een kind van 14 jaar maken een uitstap van Antwerpen naar Oostende. Met de voordeligste (toeristische) formule betalen ze heen en terug 1.030 fr., met een Multi Pass maar 990 fr. en kunnen ze bovendien nog twee jongeren mee laten reizen tegen dezelfde prijs.

Hetzelfde gezin, nu vergezeld van vier buurtkinderen, besluit een dag door te brengen in Namen. Met de goedkoopste formules - ouders tegen het toeristisch tarief, kinderen met de Go Pass - kost de heen- en terugreis van Antwerpen naar Namen 1.770 fr. Met de Multi Pass bedraagt de prijs 1.390 fr. Prijsvoordeel 380 fr.

Wie met de Multi Pass op reis gaat, kan dus zelf gemakkelijk uitrekenen wat de uitstap zal kosten.





VOOR ONZE VEREDELDE PRODUKTEN, EEN BETROUWBAAR EN ZEKER VERVOER.

De Usines Gustave Boël te La Louvière vertrouwen de NMBS het vervoer toe van hun veredelde produkten: warmgewalste, gebeitelde en koud gewalste platen evenals kwaliteitswalsdraad. Voor Jean-Luc Wouters, transportverantwoordelijke, is de trein synoniem van betrouwbaarheid en regelmaat.

De spoorwegen bieden hem twee belangrijke troeven: materieel dat volledig aangepast is aan de aard van de produkten, en optimaal uitgedokterde vervoerprogramma's. Het aanbod van de NMBS is dus dermate op maat geschreven van de Usines Gustave Boël, dat het volledig aan hun verwachtingen beantwoordt.



... BEHARTIGT MIJN TRANSPORT...