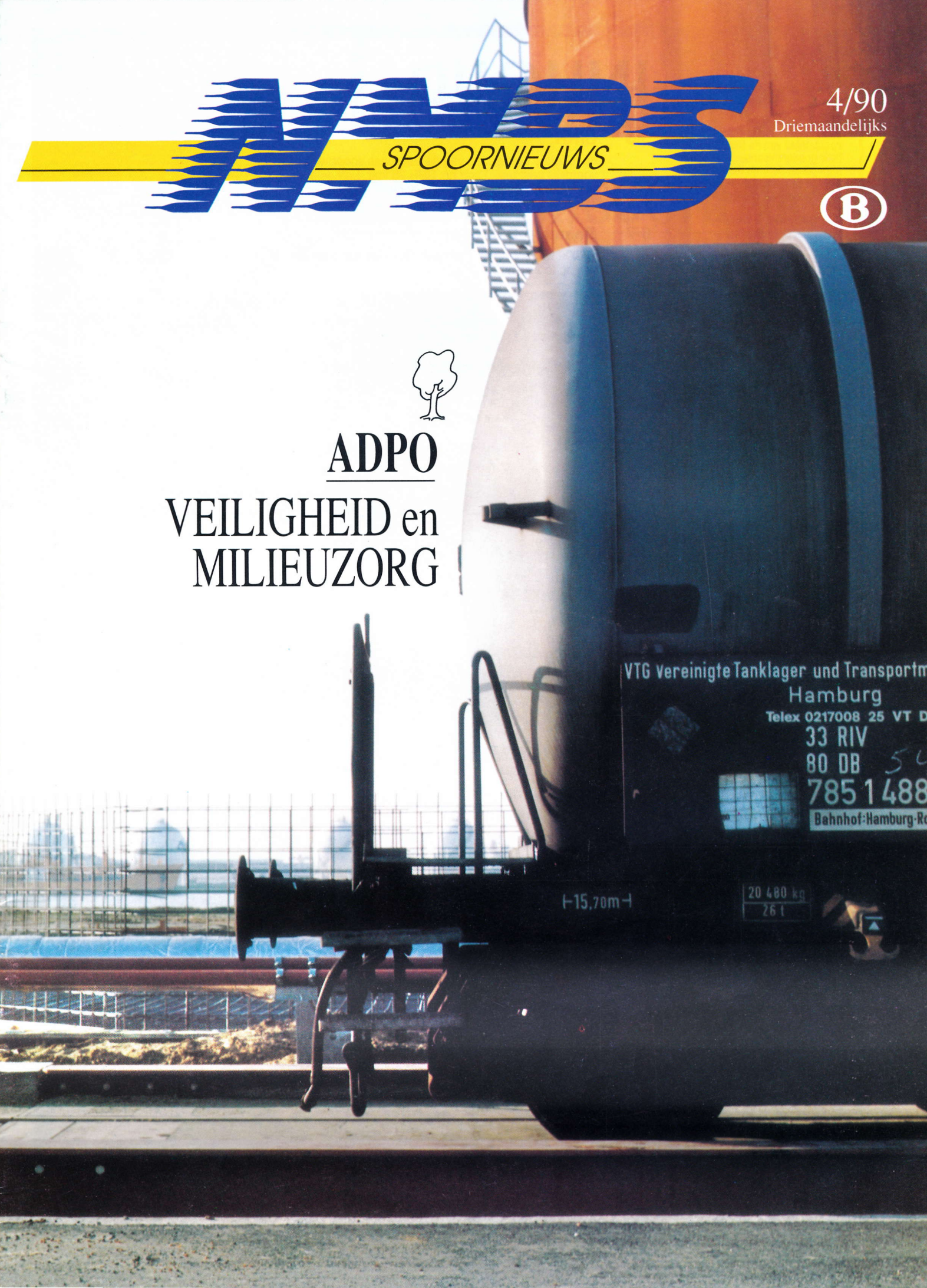




ADPO

VEILIGHEID en MILIEUZORG



VTG Vereinigte Tanklager und Transport
Hamburg

Telex 0217008 25 VT D

33 RIV

80 DB 56

785 1488

Bahnhof-Hamburg-R

15,70m

20 480 kg
26 t

INHOUD

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

Verantwoordelijke uitgever:
W. Van Gestel - Brussel

Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Fax: 02/525 40 45
Telefoon
Redactie: 02/525 36 84
Verdeling: 02/525 36 68

Foto's:
NMBS

Tot uw dienst: het Departement Marketing-Verkoop

• centrale diensten

1000 Brussel
Ravensteinstraat 60 bus 24
Telefax 02/525 46 05

• in de districten

1000 Brussel
Ad. Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40
Telefax 02/525 46 16

9000 Gent

Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091/22 71 00 - 21 99 58
Telefax 091/21 82 13

8000 Brugge

Stationsplein 2
Tel. 050/38 39 97
Telefax 050/38 18 80

8500 Kortrijk

Onze Lieve Vrouwestraat 9
Tel. 056/22 00 49
Telefax 056/22 96 89

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
Telefax 011/22 29 50

4000 Luik

Bd. de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13
Telefax 041/23 17 13

6700 Aarlen

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

5000 Namen

Rue Borgnet 7
Tel. 081/22 30 84
Telefax 081/22 91 21

6000 Charleroi

Quai de la gare du sud 1
Tel. 071/43 01 73
Telefax 071/47 12 47

7000 Bergen

Square F. Roosevelt 14
Tel. 065/33 59 79
Telefax 065/36 35 69

3-5 UIRR:

de federale organisatie van de Europese spoor/weg-vervoerders bestaat 20 jaar en TWR 25 jaar. Een gelegenheid voor enkele gesprekken, waar wij het beste uit geselecteerd hebben.

6-7 Bananen-Express:

10.000 wagens sinds 2 oktober. Ook hier een ontmoeting op topniveau.

8-9 ADPO:

veiligheid en ecologie draagt deze jonge, spoorminnende Antwerpse firma hoog in het vaandel.

10-11 CAT Belge en Dee Line:

twee logistiekers van het transport in dienst van de automobieliindustrie. En twee facetten van een activiteit waar spoor en weg elkaar ontmoeten.

12-15 Gezichten van het spoorwegbedrijf:

deze keer een portret van de verkopers "wagenladings" van het District Noordoost, de commerciële afgevaardigden van ABX-Transport en de mannen (en vrouwen) die het verkeer van wagenladings technisch ondersteunen.

15 Champagne voor Jos,

de derde straddle-carrier van Interferry, het NMBS-filiaal dat het leven door een intermodale bril ziet.

Het eerste semester was uitstekend voor het goederenverkeer (een stijging van bijna 2 % in volume, en meer dan 4 % uitgedrukt in transporteenheden). Dit perspectief maakt het voor de NMBS tot een genoegen haar klanten een uitstekend 1991 te wensen.

De reportages die u in dit nummer aantreft tonen duidelijk aan dat de NMBS zich, op een vastberaden wijze, inzet om zijn klanten een volledige dienstverlening aan te bieden, met inbegrip van logistieke steun. En dat wordt door die klanten geapprecieerd.

Het succes van de nieuwe produkten - transport van zone tot zone in het internationaal vervoer - is eveneens een teken van een permanente vooruitgang. Ook op dit gebied zal de toekomst getuige zijn van nieuwe initiatieven gekoppeld aan een groeiend prestatievermogen.

In het kader van het toekomstplan STAR 21 worden de commerciële aanpak en de beschikbare middelen steeds meer op de noden van de klanten afgestemd. Daarmee bevestigt de NMBS haar streven om een betekenisvolle rol te spelen in de oplossing van het mobiliteitsprobleem in een open en uitgestrekt Europa.



Ferroutage-
bedrijven
vergaderden
te Antwerpen

Trouwen met een huwelijkscontract

Na de algemene vergadering van de internationale vereniging van ferroutagebedrijven UIRR kon te Antwerpen gerust een feestje worden gebouwd. De Belgische railroutevervoerder TRW was de gastheer op 19 september. De gelegenheid: de UIRR, waarvan TRW lid is, werd 20 jaar jong.

Ook TRW zelf had recht op een extra glaasje, want dit jaar bestaat het 25 jaar. Sinds de oprichting van de bedrijven voor gecombineerd vervoer en later, van de overkoepelende vereniging, is het vervoerlandschap grondig veranderd. Twintig jaar geleden was de term "gecombineerd vervoer" verre van ingeburgerd. De weinige ingewijden hadden het dan nog vaak over "kangoeroevervoer". Tijdens de academische zitting ter gelegenheid van de UIRR-verjaardag, diepte Theo Allemann van het Zwitserse HUPAC een treffende anekdote uit die tijd op. Een hooggeplaatste gastspreker begon een toespraak voor de ferroutagebedrijven met de vraag hoe nu eigenlijk de problemen van het reizigersvervoer in de Weense binnenstad konden worden opgelost. Dat soort vergissingen is nu bijna ondenkbaar. Hoewel, je weet maar nooit. Wat er ook van zij, intussen ging het gecombineerd vervoer met kangoeroesprongen vooruit.

Meer dan een miljoen zendingen

UIRR-voorzitter Eugenio Belloni wees op de samenwerking tussen vervoerbedrijven en verschillende spoorwegnetten in de opbouw van het intermodaal transport. Dankzij de gebundelde inspanningen groeide het uit tot een realistisch alternatief voor het wegvervoer in de meeste landen van



West-Europa. Vorig jaar werden meer dan een miljoen zendingen op de trein gezet. Dat stemt overeen met 4400 vrachtwagens per dag. Dankzij de Europese integratie stak het internationale vervoer het binnenlandse voorbij. Het verzorgt nu meer dan 50 % van de vervoerprestaties. "De sleutel van het succes", aldus Belloni, "ligt bij de wil van alle deelnemers om de nationale stellingen te overstijgen en gemeenschappelijke prioriteiten vast te leggen.

Met deelnemers bedoel ik zowel de wegvervoerders, de professionelen en industriëlen van het vervoer, als de politieke overheden en de nationale spoorwegmaatschappijen. Zonder de ferroutagebedrijven te vergeten, die tot nog toe overwegend een nationaal karakter behielden." Belloni verwees nogmaals naar de bemoedigende

vooruitzichten die tot uiting komen in het verslag van AT Kearney. De studie werd met steun van de Europese Gemeenschap uitgevoerd in opdracht van de Europese Spoorwegengemeenschap, Intercontainer en de UIRR. Inmiddels bereidde de UIRR zich voor op een grotere rol, gezien de verwachte ontwikkeling van het gecombineerde vervoer. "Het zijn de klanten en de markt die ze vertegenwoordigen, die onze keuze en prioriteiten bepaalden", aldus de voorzitter.

De Europese eenheidsmarkt en de bijbehorende spoorwegpolitiek van de Commissie zijn niet enkel voor de spoorwegen tegelijkertijd een uitdaging en een nieuwe kans. Om het aanbod nog te verbeteren, wil de UIRR onder meer het assenmanagement stimuleren. "Enkel een efficiënte hergroepering maakt het onze bedrijven mogelijk de

toegang tot de markt te versterken en de spoorwegen actief te helpen bij de verbetering van de prestaties. De doelmarkten bestaan niet meer uit landen, maar uit economische regio's (...)", zegde Belloni. Volgens de woordvoerder van de ferroutagebedrijven is een herziening van de betrekkingen met de spoorwegen en met de andere operatoren van het gecombineerde vervoer noodzakelijk. Hij had het in dat verband over een tariefstructuur die meer op de produktiviteit is gericht en de inspanningen om directe en volledige treinen te vormen, belooft. Een prijzenbeleid op lange termijn zou de wegvervoerders moeten aanzetten om in het intermodaal vervoer te investeren.

Kwaliteit en regelmaat

André Delsaux van het Franse Novatrans bracht andermaal in herinnering dat het grote doel de verdubbeling of verdriedubbeling van het gecombineerd vervoer tegen het jaar 2005 is. Die groei is geen hersenschim, gezien de effecten van de Europese eenmaking, de verwachte economische groei, de ontwikkelingen in Oost-Europa en de ingebruikname van de Kanaaltunnel. "Respect voor de verschillende reglementen, meer bepaald op het sociale vlak, zal de vervoerders onvermijdelijk in de richting van het gecombineerd vervoer leiden", wist Delsaux. Ook de aanpassingen aan het Spaanse net en de geschiktheid van de intermodale techniek voor het vervoer van scheikundige en gevaarlijke produkten, rekening houdend met het leefmilieu, zorgen voor bijkomende stimuli.

Delsaux vatte de aanbevelingen van het verslag AT Kearney samen in vijf aandachtspunten, die als noodzakelijke voorwaarden voor een succesvolle ontwikkeling worden beschouwd. Een volwaardig Europees net van treinen voor gecombineerd vervoer dient opgezet, gekoppeld aan investeringen in terminals. Kwaliteit en regelmaat van de



dienst komen tegemoet aan de gegronde verwachtingen van de klanten, net zoals een onafgebroken streven naar hogere produktiviteit. Tenslotte moeten volgens Delsaux de prijzen concurrentieel zijn met die van het wegvervoer.

België is een internationale draaischijf

De gastheer, voorzitter Edmond De la Haye van het Belgische TRW, zat niet verlegen om een kwinkslag: "De UIRR is een jong en verlokkelijk meisje. TRW is met zijn 25 jaar wat ouder en rijper. Toch gaan we trouwen, maar dan wel met een huwelijkscontract. In dat licht voeren we open en eerlijke gesprekken."

"België is een klein land", ging De la Haye verder, "en is daarom georiënteerd op internationale relaties. Gezien het gecombineerd vervoer pas rendabel wordt boven de 400 kilometer, valt het gemakkelijk te begrijpen dat het in dit land een internationaal karakter heeft. België is een draaischijf van het gecombineerd vervoer, in het bijzonder tussen Groot-Brittannië en de rest van Europa. Meer dan voor andere maatschappijen, hangt het succes van TRW af van de bekwaamheid om de moei-

lijkheden te overwinnen die worden gesteld door het overschrijden van meerdere grenzen en door de samenwerking van verscheidene nationale spoorwegbedrijven. Daarom is het belangrijk een goede samenwerking tot stand te brengen tussen weg en spoor. TRW legt een brug tussen twee concurrerende vervoerswijzen. Even onmisbaar is de samenwerking tussen de verschillende vervoerders die enerzijds concurrenten zijn, maar anderzijds hetzelfde doel nastreven, met name de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer."

De kracht van de vrachtwagen in het vervoer van-deur-tot-deur wordt niet betwist. Hetzelfde vervoer per geïsoleerde spoorwagen vereist diverse rangeerarrangementen om de wagens uit de ene trein te halen en ze in een andere onder te brengen. Dat kost tijd en geld. Voor grote hoeveelheden over de lange afstand, bewijst de spoorweg dan weer dat hij zowel voordelig als milieuvriendelijk is. TRW groepeerde dus de transporten van de klanten in volledige, rechtstreekse treinen. Hoe hoger het aantal klanten, hoe meer het bedrijf groepen wagens en zelfs volledige treinen tussen twee economische zones kan laten rijden. "Vanaf dat ogenblik



TRW een onderneming in beweging

wordt het gecombineerd vervoer interessant voor alle partners”, vertelde De la Haye. “Volledige treinen gaan snel en kunnen de concurrentie met het zuivere wegvervoer aan. Bovendien dalen de kosten per eenheid naarmate een trein meer wagens omvat. Dat is vooral voordelig voor de spoorwegen.”

Bijkomende terminals om groei te verwerken

De groei van het intermodale vervoer roept specifieke maar niet onoverkomelijke problemen in het leven. De la Haye: “De verbetering van het aanbod op de belangrijkste internationale verbindingen verdubbelde op twee jaar tijd het verkeer. Gevolg is dat de terminals de grenzen van hun capaciteit bereikten. Ze moeten dus worden vergroot of ontdebeld, als men alle zendingen wil ter plaatse brengen en een snelle afhandeling wil garanderen.

De la Haye meende tenslotte dat “de ongelukkige gebeurtenissen in de Golf de aandacht van de verantwoordelijken in de Westerse wereld vestigen op de kwetsbaarheid van sommige vervoerwijzen”. Juist daarom is een “wijze diversificatie naar het gecombineerd vervoer” aangewezen.

Een nieuwe voorzitter

Na vele jaren onvermoeibare arbeid in dienst van de Belgische spoor/wegvervoerder heeft Florent Devos de teugels van Transport Route Wagon in handen gegeven van zijn opvolger en nieuwe president: Edmond De la Haye. In het volgend nummer schetst hij ons zijn ideeën omtrent de vestiging in Antwerpen.

En nieuwe kantoren

“Ten einde u nog beter van dienst te kunnen zijn nemen wij onze intrek in nieuwe en ruimere kantoren”. Zo

begint een brief die TRW op 15 oktober aan zijn klanten richtte.

De bedrijvigheid in het station Brussel-West werd stopgezet en volledig overgeheveld naar het station Turn en Taxis. Het is logisch dat de kantoren het operationeel centrum gingen vervoegen. TRW maakte gebruik van het Allerheiligenverlof om zijn administratieve diensten in het nieuwe hoofdkwartier onder te brengen.

De nieuwe coördinaten van deze Belgische spoor/wegvervoerder zijn:

N.V. TRW Havenlaan 100
1210 Brussel

	telefoon	telefax
Algemene directie	02/425 41 71	02/425 59 59
Commercieel departement	02/425 50 80	02/425 66 47
Transport departement	02/425 62 51	02/425 76 19
Technische diensten	02/425 61 15	02/425 76 19
Administratie departement	02/425 62 09	02/425 19 67

Bananen-Express

de rechte weg
voor een krom produkt

Het was feest in de Antwerpse haven, die tweede oktoberdag. De Belgian New Fruit Wharf (BNFW) vierde het vertrek van de tienduizendste met bananen gevulde spoorwagen. De Bananen-Express loopt op wieltjes.

De drukke havenloods waarin de bananenkisten rechtstreeks vanuit Latijns-Amerika worden aangevoerd, vormde het sfeervolle decor voor een in deze omgeving niet alledaagse gebeurtenis. Een kwartet partners in dit toch wel in het oog springende bananenproject, leidde een schare genodigden en journalisten binnen in het reilen en zeilen ("railing and sailing"...) van het bananentransport, dat wordt gekenmerkt door wederzijds voordeel en mooie toekomstperspectieven.

Onder toezicht van André Vierstraete, managing director bij BNFV, spraken de kopstukken van de betrokken organisaties hun tevredenheid uit.

Fernand Suykens, directeur-generaal van de Antwerpse haven, stelde het als volgt: "Het bananenvervoer geeft ons de zekerheid dat we in staat zijn om het vervoer van andere vruchten te ontwikkelen." Het dynamisme van BNFV voegt inhoud toe aan de faam van Antwerpen als "fruithaven". De Scheldestad kan daar alleen maar tevreden mee zijn.

De voorzitter van BNFV, maar ook van de bijzonder actieve bedrijven AGHA en Assiport, **Maurice Velghe**, had oog voor de uitbreiding van deze handel en voor de parallele groei van zijn bedrijf. Tevens wees hij op het belang van de joint venture met de spoorwegen, in het bestrijken van het uitgestrekte Europese achterland.



V. l. n. r. : W. Gritz, E. Schouppe en F. Suykens: aandachtig luisterend naar A. Vierstraete.

Wolfgang Gritz, directeur-generaal van Interfrigo, beklemtoonde de kwaliteit van de samenwerking. Ze wordt mede bewerkstelligd door een precieze programmering van de transportketen. Ze geeft ruimschoots blijk van de mogelijkheden van de spoorweg op een zeer gespecialiseerd terrein.

Volgens directeur-generaal **Etienne Schouppe** van de NMBS heeft de Bananen-Express een niet te onderschatten belang voor de Belgische havens. Hij bevestigde nogmaals de wil van de NMBS om in nauwe samenwerking met de haven en tot voordeel van eenieder aan de weg te timmeren.

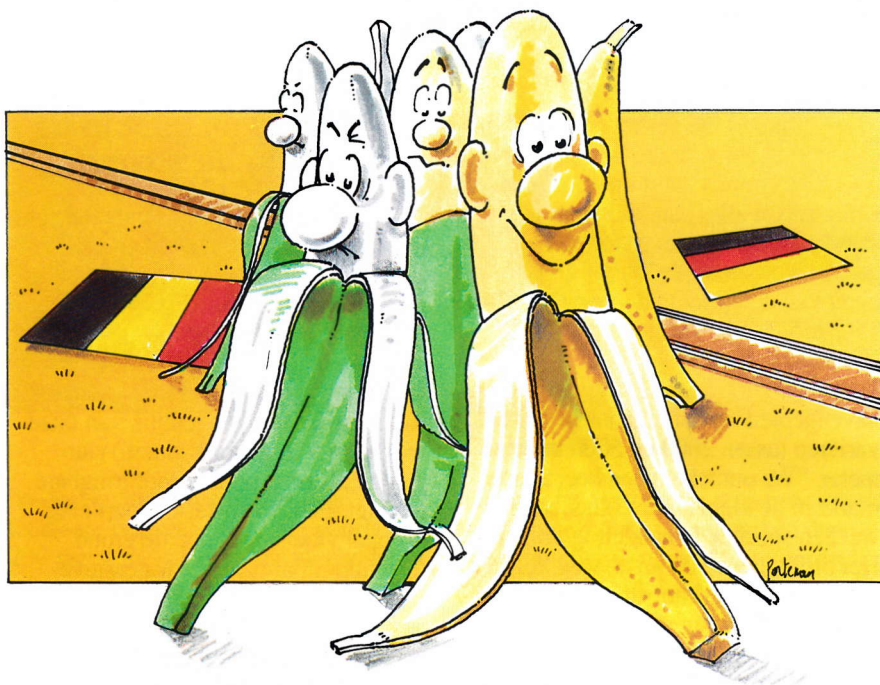
Rond het middaguur, de normale vertrektijd, kon de tienduizendste bananewagen aan de rest van de trein worden gekoppeld.

"Drie jaar geleden durfden we nooit geloven dat de Bananen-Express zo'n sterke ontwikkeling zou kennen. Het verbaast **André Vierstraete** nochtans niet echt. Het succes vloeit voort uit het dynamisme en de slagkracht van zijn ploeg. Dat was van bij het begin een troef en een zekerheid.

De spoorwegen, in dit geval de specialisten van de NMBS en Interfrigo, speelden er meteen op in en lagen mee aan de basis van de groei van de joint venture. Soepelheid, vindingrijkheid en stiptheid zetten het bananenvervoer in de lift.



V. l. n. r. : A. Vierstraete en M. Velghe: radiointerview beëindigd.



31 maanden groei

In 1987 nam de NMBS jaarlijks 9000 ton bananen voor haar rekening, goed voor een marktaandeel van 3,3%. Toen op 29 februari 1988 de eerste Bananen-Express vertrok, kwam het spoorbedrijf terecht in een stroomversnelling waar je de hoed voor afneemt. Startend met twee volle treinen per week, kon de Bananen-Express zichzelf voluit bewijzen. Momenteel vult BNFW op werkdagen gemiddeld 21 wagens te Antwerpen en te Zeebrugge, waar de

invoerder ook een vestiging heeft. In maart 1990 was het spoor reeds goed voor een marktaandeel van 21,2%.

De banaan is de favoriete vrucht van de Duitse consument. Het Duitse markt-volume steeg van 545.000 ton zes jaar geleden, tot de huidige 817.000 ton. Natuurlijk heeft dit ook te maken met de kwaliteit van de kromme, exotisch-gele vrucht als ze in de winkels beland.

De bananen worden geoogst vooraleer ze rijp zijn. Daarna worden ze verpakt in dozen van 20 kilogram, die op een

constante temperatuur van 13° worden gehouden. Op het ogenblik dat de cargo's in onze havens aankomen, zijn ze nog friscgroen. Dat blijven ze een poosje tot ze aan het einde van het rijpingsproces klaar zijn voor distributie.

De tocht over zee neemt 10 tot 15 dagen in beslag. Antwerpen en Zeebrugge zijn louter doorvoerhavens. Van daar uit worden de bananen in spoorwagens of vrachtwagens, alweer op een temperatuur van 13°, vervoerd naar de opslagruimten van de groothandelaars.

Kwaliteitstrein

Welke hoofdvoorwaarden stelt de opdrachtgever aan de vervoerder? Kort samengevat, wenst hij bestendig toezicht op de ideale temperatuur en een absoluut betrouwbare programmering, zodat de rijping haar gewone gang kan gaan.

De Bananen-Express is bij uitstek het geschikte transportmiddel voor deze vracht. Een 's voormiddags volgeladen trein bereikt de Duitse grens tussen 17 en 18 uur en rijdt om 19.20 uur Keulen binnen. Daar worden 's nachts de wagens verdeeld over de verschillende Intercargo-treinen, die de lading naar de groothandels brengen. In de vroege ochtend, minder dan 24 uren nadat ze uit de scheepsruimen werden gehaald, zijn de bananen ter bestemming.

De stiptheid van de treinverbindingen zorgt voor de volledige betrouwbaarheid van het vervoer. De know how van Interfrigo is verantwoordelijk voor het onmisbare kwaliteitslabel. Een extra troef vormen de forfaitaire prijzen, alles inbegrepen en geldig voor een vrij lange periode.

De Bananen-Express groeide uit tot een heus model voor de gehele sector. Hij is een voorbeeld van stiptheid, betrouwbaarheid en geïntegreerde aanpak. Daarom vindt hij ruime navolging. Het spoor tekent de rechte weg voor een krom produkt.



Antwerp Distribution & Product Operations

Veiligheid en milieuzorg

als hoogste norm



De adjectieven jong en doordacht zijn volledig van toepassing op Antwerp Distribution & Product Operations. Op de Antwerpse Linkeroever stockeert en behandelt ADPO allerhande vloeistoffen. Sommige daarvan zijn gevaarlijke scheikundige producten. Het bedrijf, dat de hoogste veiligheidsnormen in acht neemt, vindt mede daarom een geschikte partner in de spoorweg.

De NV ADPO werd ruim twee jaar geleden opgericht door de Graanhandelnaat en Chemical Distribution Management. De vervoerfirma De Decker-Van Riet vervoegde een jaar later de rangen. "Onze wortels liggen in relatief kleine Vlaamse bedrijven. We zijn dus niet afhankelijk van grote holdingstructuren, wat ons toelaat snel en soepel te werken, weliswaar binnen de strenge eisen van veiligheid en milieuzorg", legt algemeen directeur Hugo Kerkhofs uit. "Wij willen voldoen aan de nieuwste normen inzake infrastructuur voor opslag en behandeling. We bouwden een logistieke ondersteuning op, die ons onafhankelijk maakt op het vlak van het milieubeheer", aldus Kerkhofs. Tot de infrastructuur behoren een eigen waterzuiveringsstation, een tankreinigingsinstallatie, aangepaste en voldoende ruimte voor supervisie en kwaliteitstoezicht. "We halen niet alleen de bestaande normen, we lopen ook vooruit op strengere regels die elders al bestaan en over afzienbare tijd in dit land mogen worden verwacht", zegt de algemeen directeur.

Een heel aparte markt

ADPO's hoofdactiviteit is opslag en behandeling van kleinere hoeveelheden

vloeistoffen in het algemeen en chemicaliën in het bijzonder ("specialty chemicals"). Binnen dat domein kan de firma zowat alles aan, met dien verstande dat radioactieve stoffen en gassen worden uitgesloten. De capaciteit van de opslagtanks varieert tussen 150, 175, 600, 600 tot 1000 en 2500 kubieke meter. Daarin is het bedrijf origineel. De klassieke tanks in het havengebied zijn doorgaans groter en variëren tussen 2000 en 5000 kubieke meter. "We ontdekten een heel aparte markt in de kleine hoeveelheden die wel een speciale behandeling vragen. Het blijkt dat we de juiste weg kozen", vertelt Hugo Kerkhofs. Sommige vloeistoffen hebben een roestvrije tank nodig of moeten op een constante, welbepaalde temperatuur worden gehouden. Ze komen aan per lichter, vrachtwagen of spoorwagen, worden opgeslagen en op vraag van de klant verspreid. Als enige Antwerpse onderneming heeft ADPO een vergunning om tankcontainers met gevaarlijke stoffen te stockeren, zo vertelt men ons.

Het blijft evenwel niet bij het bewaren van andermans goed. Men conditioneer, vult vaten en maakt de producten verzendingsklaar. Het gehele terrein is transitzone en douaneformaliteiten gebeuren ter plaatse (SADBEL). Volgens de behoefte van de klant wordt een gedeelte van de vaten doorgestuurd. De rest wordt gestockeerd tot een volgende vraag opduikt. Hiervoor plantte ADPO een modern magazijn neer, dat is onderverdeeld in 6 afzonderlijke opslagplaatsen en twee grotere open ruimten, waar de vulling plaatsvindt. Het gebouw werd zo opgevat dat in geval van brand of ongeluk in één van de afgescheiden onderdelen, de andere toch beveiligd en overeind blijven. Een automatisch blussysteem maakt snel ingrijpen mogelijk. "In het basisconcept werden alle mogelijke voorzorgsmaatregelen opgenomen", verklaart Goossens. Zo heeft elk magazijn een van de omgeving afgesloten put die - wanneer het geval zich zou voordoen - vloeistof uit de lekkende vaten opvangt.

Geen druppel gaat in de grond of in de stroom

"De vloeistoffen uit de grond en de omgeving houden", is een algemene stelregel. De inkuiping van de tanks - onder meer een verplichting bij stookolietanks voor huishoudelijk gebruik - is daarvoor onmisbaar. Het terrein is over zijn volledige oppervlakte van 21 hectaren (waarvan er op het ogenblik van onze reportage 9 in gebruik waren) aangelegd als een soort ondoordringbare trechter. Een riolenstelsel voert elke druppel vloeistof die op de grond terecht komt af naar het waterzuiveringsstation. Ook het regenwater. Een bufferbekken werd voorzien om het hoofd te bieden aan uitzonderlijk zware regenval. Alleen het dakregenwater wordt zonder voorafgaande zuivering geloosd.

"De waterzuiveringsinstallatie beschouwen we niet als een profit center, ze is niet direct een winstgevende zaak. Wel moet ze zelfbedruipend zijn en sluit ze aan bij het beginsel dat wil dat de vervuiler betaalt", vermeldt Tom Goossens. Het proces verloopt volgens een drietrapsysteem. Eerst wordt de olie uit het water gehaald. Daarna volgt een fysicochemische zuivering. Tenslotte krijgt het water een biologische beurt, waarop het zonder problemen kan worden geloosd.

Spoorweg speelt uitgesproken rol

Met de opbouw van het bedrijf werd van start gegaan in augustus 1988. Negen maand later werd het operationeel. Sinds begin 1990 beschikt ADPO over een spooraansluiting. Zegt Goossens, die ook instaat voor de coördinatie van het vervoer per spoor: "De spoorweg speelt een uitgesproken rol. Hij staat op hetzelfde niveau als de andere vervoerwijzen." Op de terreinen liggen zowat 2 kilometer sporen. De tractie gebeurt door een Mercedes-Benz-trekker die zowel op het spoor als



op de weg inzetbaar is. Vanaf de Steenlandlaan loopt een aftakking doorheen 200 meter niemandsland naar een eerste wissel. Daar worden de spoorwagens geselecteerd voor het lossen - via een elektronische weegbrug die, bediend vanuit de dispatching wagens, tot minstens 100 ton, kan torsen - ofwel voor een bezoekje aan de tankreinigingsinstallatie. Naast het waterzuiveringsstation is deze laatste ongetwijfeld het paradepaardje. Naar verluidd is ADPO het enige bedrijf in Europa dat op dezelfde installatie zowel tankwagens voor wegtransport als spoorketelwagens kuist.

De 4 beschikbare banen dienen voor beide typen vervoermiddelen. De bedoeling van deze vooralsnog ongewone aanpak ligt eens te meer in flexibiliteit en optimale aanwending van de infrastructuur. Door het gemengde systeem is er constant werk voor de ploegen en kan vlot worden overgeschakeld naargelang de behoefte. Op 3 van de 4 banen kunnen de spoorwagens worden doorgeduwd, zodat de rangeeroperaties tot een minimum beperkt blijven. Op die wijze kunnen 15 wagens worden gereinigd zonder rangeren. Het vierde spoor kan later nog worden aangesloten en doorgetrokken. De geautomatiseerde installatie jaagt door de wagen een waterstraal aan een druk van 200 bar (voor vrachtwagens houdt men het bij 110 bar). Ook hier wordt het spoelwater opgevangen in kanalen en een eind verder naar de waterzuivering gevoerd.

ADPO zit niet verlegen om een idee. Goossens: "Waarom zouden tankcon-

tainers niet gewoon op een spoorwagen worden gezet, hier gereinigd en dan worden teruggestuurd? Het voordeel ligt voor de hand: het valt goedkoper en veiliger uit dan de containers per vrachtwagen door het hele havengebied te brengen en terug."

Vervoer per spoor is nieuwe tendens

Goossens en Kerkhofs voorzien een groei van het spoorandeel in hun activiteiten, hoewel ze als dienstverlenend bedrijf niet zelf beslissen over de keuze van de vervoerwijze. Ze verwachten dat volgend jaar de spoorwegen zullen tekenen voor ongeveer 30% van het behandelde volume, waar in het prille begin nog 90% langs de weg kwam en ging. "Voornamelijk voor gevaarlijke goederen zal de trein, waar mogelijk en waar de aansluiting werd gerealiseerd, de voorkeur krijgen op het wegverkeer. Het is een algemene tendens, waar wij niet zoveel invloed op hebben, maar waar we op inspelen door de klant alle mogelijkheden te bieden", weet Goossens. "Grote bedrijven willen het spoor erbij", vult Hugo Kerkhofs aan, "mede omwille van de overbelasting van de wegen. Tijdens bepaalde perioden van het jaar geraak je langs de autoweg niet eens tijdig door Duitsland. Bijkomend pluspunt voor ons is dat het lossen en laden van spoorwagens flexibeler kan worden georganiseerd. Je bent niet gebonden aan de chauffeur die trappelt van ongeduld om weer te vertrekken. Globaal bekeken vullen

beide vervoerwijzen elkaar goed aan."

Het wegwerken van vooroordelen en de inspanningen van de NMBS om echt bestaande knelpunten uit te schakelen, gaan hand in hand. Niet zonder resultaat, als men Tom Goossens over de positieve evolutie hoort praten: "De toestand is vandaag ten goede veranderd. De verbetering wordt vooral sinds vorig jaar scherp gevoeld. Bovendien blijken de verbindingen met de overkant uitstekend te zijn. Het vervelendste element vind ik nog de afstand tot het station van Zwijndrecht. Heen bedraagt die toch 13 kilometer. Dat maakt de zaken soms lastig voor de vrachtbrieven."

De Linkeroever is een groeipool en een uitdaging

Geen nood, bij de NMBS zitten de informatici niet stil. Over niet al te lange tijd, moeten ze klaar zijn met de elektronische vrachtbrief en de volledige informatisering, die paperasserij en aanverwante onaangenaamheden naar het verleden zullen verwijzen. Naarmate meer bedrijven zich op de Linkeroever vestigen, wordt ook de spoorweginfrastructuur uitgebreid en aangepast. Dat kan de dienstverlening alleen maar verbeteren. Ook voor de NMBS is de Linkeroever een groeipool. Hij biedt een uitdaging om in een nieuwe omgeving kwaliteitswerk af te leveren.

Het vertrouwen van een bedrijf als ADPO is veelbetekenend, als men weet dat de firma zich tot doel stelt het ISO 9002-certificaat in de wacht te slepen. En dat is niet van de poes. De waardering van de International Standard Organisation houdt vast omliggende, specifieke procedures in op het vlak van integrale kwaliteitszorg, administratie, controle, onderhoud en veiligheid. In die context mag ADPO niets aan het toeval, maar wel veel aan de NMBS overlaten.

CAT Belge

Het verlengstuk van Renault

William Hervot ontvangt ons in Machelen. Hij leidt CAT Belge, een zusterbedrijf van het Franse Renault. "Wij zijn de specialisten in de ondersteuning van het vervoer", zegt hij. Logistiek is dan ook het gespreksonderwerp.



De Compagnie d'Affrètement et de Transport (CAT) zag het levenslicht in 1957, in de schoot van de Renault-groep. Dertien jaar later werd het filiaal CAT Belge geopend in Brussel en Antwerpen. CAT staat van bij de aanvang in voor alle vervoer in opdracht van de autoconstru-cteur en voor een aantal bijkomende activiteiten. De firma verdeelt de auto's van Renault over geheel België. Daarnaast organiseert ze de hoofdzakelijk export-gerichte verzending per spoor.

CAT Belge, dat is ook een centrum voor logistiek (Centre de Préparation Logistique, CPL). Het CPL voorziet de montageketen, gelegen op een halve kilometer afstand, van onderdelen. Het beheert het magazijn, ontvangt gedetailleerde bestellingen en levert "just in time". Blokkering van de montageketen mag in geen geval.

Begin 1991 zal CAT Belge een centrum openen waar de voertuigen worden "ge-prepareerd". Wat daar buitenkomt, moet nog slechts een nummerplaat opgeschroefd krijgen. Sleutel in het contact en rijden maar. Het centrum kan 50 tot 150 wagens per dag klaarmaken voor de Belgische en de Luxemburgse markt.

Fifty-fifty

De Renaultfabriek te Vilvoorde produceert 800 tot 900 voertuigen per dag. De parking kan niet verder worden uitgebreid. De montageketen loopt genadeloos verder en de koper wacht met ongeduld op zijn wagen. De distributie moet dus opschieten. De weg en het spoor verdelen die opdracht onder hun beiden in een half-om-half-verhouding.

De trein verzekert vooral de uitvoer naar

Frankrijk (uitgezonderd de streek rond de fabrieken in de buurt van Parijs, Le Havre en in le Nord), naar Italië (twee bestemmingen nabij Milaan en Salerno) en Oostenrijk. Bovenop komen nog gerichte acties naar andere bestemmingen.

CAT Belge zelf bezit geen enkel vervoermiddel. Vrachtwagens worden met chauffeur gehuurd van transportfirma's. Het merendeel rijdt enkel voor CAT en draagt dan ook zijn kenteken. Zelfde aanpak voor de spoorwagens, die van private verhuurders worden betrokken.

In de spoorwegoptie, onderhandelt CAT met de verhuurder die het materieel levert en de prijsofferten doet. De contacten met de NMBS (of de SNCF) blijven beperkt tot aspecten van de exploitatie. Ze houden in de eerste plaats verband met het naleven van de timing en de kwaliteit van de dienstverlening.

Dagelijks worden twee volledige treinen geladen met gemiddeld 220 auto's. Het gebeurt wel eens dat een derde trein wordt ingelegd. Uitzonderlijk is hier wel het juiste woord, omdat strikte programmering voor CAT een hoofdbekommernis is. De samenvatting van de doelstellingen door William Hervot spreekt voor zich: "Timing, kwaliteit en kostprijs."

Objectieven bereikt

Laten we kort zijn over de kostprijs. De spoorwagenverhuurder draagt er de verantwoordelijkheid voor. Hij is klant bij de spoorwagens. Vermelden we enkel dat CAT in 1989 zowat 85.000 voertuigen aan het spoor toevertrouwde. Men verwacht voor 1990 een stijging met 1000 eenheden. Deze stabiliteit bewijst dat de spoorweg Machelen overtuigt. Niet met mooie woorden, maar cijfers in de hand.

De timing is wat meer aandacht waard. Als klant van CAT is Renault veeleisend wat betreft de leveringssnelheid. Renault legt een termijn van amper zes dagen op tussen het ogenblik dat de auto van de band loopt en de aankomst bij de verdeler in Frankrijk. Voor de rest van Europa, Groot-Brittannië en Italië uitgezonderd, wordt een bijkomende dag toegestaan.

William Hervot gaat prat op de prestaties van zijn team. Gemiddeld staan de afgewerkte voertuigen slechts 36 uur op de parking alvorens ze worden opgeladen. Verder moeten de spoorwegen zorgen dat het tijdschema wordt gerespecteerd, rekening houdende met de grensovergangen. Globaal bekeken, slagen zij daarin in meer dan 90% van de gevallen. Een vraag ligt voor de hand. Kiest men voor de trein vanaf het moment dat een bepaalde drempel in de afstand wordt overschreden? Eigenlijk niet. De logistieke ploeg bepaalt haar keuze van de vervoerwijze vooral in functie van de nabijheid van een herbeladingspunt voor de terugreis en van het te vervoeren volume. Vergeten we niet dat een trein dezelfde capaciteit heeft als 28 vrachtwagens.

De kwaliteit dan. De naleving van de termijnen wordt veertiendaags gecontroleerd en is een onderdeel van de kwaliteit, eigen aan een vervoerwijze. Maar evenzeer heeft kwaliteit te maken met de vraag of het produkt wel degelijk in de staat waarin het de fabriek verliet op zijn bestemming aankomt. Transportschade verhoogt de kostprijs van het verkochte voertuig omwille van de kosten voor herstelling en bijkomende behandeling. De factuur van de kwaliteitscontrole in de automobielnijverheid is bekend. Het vervoer moet dan ook rekening houden met de inspanningen die op dit vlak worden geleverd.

De doelstellingen worden op een ruim bevredigende wijze gehaald. Niettemin onderhouden de specialisten van CAT, de NMBS en de andere netten een onophoudelijke dialoog. Om steeds weer de technieken, de werkwijzen en de dienstregelingen te verbeteren. Dat is de enige manier om het kwaliteitspeil op de hoogte te brengen die de koper van een voertuig terecht eist.

Dee Line (Brussel)

Stock achter de deur

In het verkeerscentrum "Klein Eiland" te Brussel bewijzen Dee Line, Volkswagen en de NMBS dat een goed geoliede samenwerking met drie voordelig is voor alle partners. Ieder bedrijf doet waar het sterk in is. Hoe leveren een autoconstructeur, een vervoer-onderneming en een logistiek bedrijf samen snel maatwerk van hoge kwaliteit? U leest het in dit verhaal.

Dee Line zit onder dak in een gewezen magazijn van de NMBS. Structurele aanpassingswerken maakten het gebouw geschikt voor de bijzondere bezigheid van de huurder. Tussen 6 en 22 uur worden langs de kaden per trein onderdelen aan- en afgevoerd voor de assemblage-eenheid van Volkswagen, een eindje verderop. De stukken komen uit fabrieken in Duitsland, Afrika, Noord- en Zuid-Amerika. Veel tijd om uit te rusten van de lange reis krijgen ze niet. De volledige inhoud van de opslagplaats is op amper drie tot vier dagen vernieuwd én verwerkt in spiksplinternieuwe Golfs of Passats. Zowat 95 % van het vervoer komt en gaat per spoor, aangevuld door een pendeldienst per vrachtwagen tussen het magazijn en de fabriek.

Bij de lossing worden de houten of stalen kratten met onderdelen ontmanteld. De stukken worden geteld, getypeerd, onderworpen aan een eerste kwaliteitscontrole, geëtiketteerd, overgeladen in VW-kisten en opgenomen in het computerbestand. Naargelang de behoefte van de fabriek, worden ze volgens het "first in, first out"-systeem doorgezonden. Dat is een grote verantwoordelijkheid, een sleutelement zelfs in het functioneren van de fabriek. Zegt Dee Line-directeur Christian Van Eekhout: "Wij moeten uitzonderlijk waakzaam zijn voor menselijke fouten. Als wij een verkeerd stuk leveren, valt de band stil en dat zou ramp-



zalig zijn." Altijd alert blijven is dus de boodschap. Nu heeft Dee Line wel al een ruime ervaring met dit soort werk.

Logische stap

De firma werd opgericht in 1982 te Antwerpen en verzorgde toen in de eerste plaats de transit van "white goods" of huishoudapparatuur uit Italië, Spanje en Oost-Europa naar Groot-Brittannië. Toen de magazijnen in de havenstad begonnen uit te puilen, werd de overflow in het Brusselse "Klein Eiland" ondergebracht. Macro-economische ontwikkelingen zoals concentraties van producenten en de waardevermindering van het Britse pond, deden de markt krimpen. Dramatisch was dat niet voor Dee Line, dat inmiddels sinds 1987 in Antwerpen samenwerkte met Volkswagen-Audi Geselschaft and Transport (VAGT) voor de bevoorrading van de Duitse fabrieken. Een logische stap, omdat VW een trouwe spoorwegklant is en het dienstverlenende bedrijf zijn strepen vooral met spoorvervoer verdiende. De drie ondernemingen konden elkaar als het ware niet mislopen. Sedert 1 oktober 1989 levert Dee Line logistieke steun aan Volkswagen-Brussel. De omvang van het werk varieert parallel met de productie. Volkswagen bouwt dagelijks ongeveer 900 wagens in de Golf- en Passat-gamma's. De onderlinge verhoudingen tussen de modellen veranderen bijna onafgebroken. Per jaar behandelt Dee Line te Brussel minimum 94.000 laadkisten. Dat stemt overeen met het laden, lossen, herbeladen en beheren van een twintigtal spoorwagens per dag. "Bedoeling is dat pakket jaarlijks met een bepaald percentage te doen stijgen", vertelt Van Eekhout, "maar dat hangt af van de marktevolutie, niet van ons."

Foutloos juist op tijd

Het eigen beheer van grote stocks is in de hedendaagse automobielenijverheid verleden tijd. Leidraad is nu de voorraad onderdelen zo klein mogelijk te houden, gekoppeld aan een foutloze levering van de noodzakelijke stukken, precies op tijd. "Just in time" noemt men dat principe. Het moet de opslagkosten drukken en zorgen voor soepele "voeding" van de producent. Volkswagen vormt geen uitzondering op deze regel. Maar er is meer. Plaatsgebrek en veiligheidsnormen - papier, hout en plastic hou je omwille van het brandgevaar best uit de buurt van plaatsen waar wordt gelast - maakt de tussenkomst van derde ondernemingen voor de autoconstructeur extra aantrekkelijk.

Vaak zijn grote industriële bedrijven trouwens niet erg happig om dit soort beheer van voorraden en leveringen volledig zelf te klaren. Het behoort niet tot hun essentiële opdracht en daarom laten ze de klus graag over aan anderen. Hetzij aan gespecialiseerde dochters, hetzij aan vervoerfirma's die deze dienst in hun activiteit integreren, of nog, aan onafhankelijke dienstverleners. Dee Line is een voorbeeld van het derde type. De onderneming wil minstens gedeeltelijk uitgroeien tot een echte "leveranciersloods". De onderdelen uit verschillende hoeken van de wereld zouden dan worden gecentraliseerd en op afroep aan VW geleverd, waarna pas de definitieve afrekening met de leverancier gebeurt.

De NMBS heeft een neus voor de ontwikkelingen van de markt. Ze streeft naar het aanbod van een volledig produkt aan de klant en beperkt zich niet simpelweg tot de tractie van spoorwagens van punt A naar punt B. Het spoorbedrijf heeft een plaats in de dienstensector als vervoerder en als logistiek ondersteuner. De tendens naar "just in time" wordt met de nodige flexibiliteit opgevangen, weze het dat daarvoor partners worden ingeschakeld. Het samenwerkingsverband tussen de drie kwaliteitsbewuste ondernemingen bewijst zijn efficiëntie. Een stoel op drie stevige poten wankelt niet.

Twee verkoopteams in het noordoosten

Het district Noordoost ligt zoals zijn naam het zegt in het noorden en het oosten van het land. Het heeft zijn zetel in Antwerpen en een onderafdeling in Hasselt.

De regionale afdeling Marketing en Verkoop is gehuisvest in het Century-Center, aan de Keyserlei in het hartje van de Brabostad.

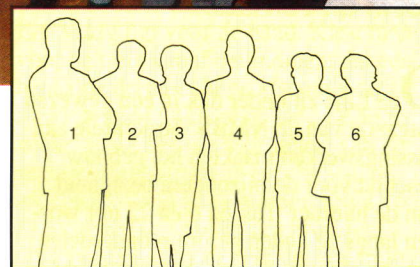
Luc Mullié, en zijn assistent Jacques Vanderheyden, leiden er een verkoopteam dat zijn activiteiten zowel toespitst op het goederenvervoer als op het reizigersverkeer. Hun actieterein strekt zich uit over Antwerpen, Vlaams-Brabant, de Kempen en Limburg.

Antwerpen is met zijn haven een groot industrieel centrum, een stad van reders, scheepsagenten, verladers en expediteurs. Een derde van het goederenvervoer van de NMBS houdt verband met de haven.

Te Hasselt staat Frank Westerlinck aan het hoofd van de afdeling. Op dit ogenblik spreekt men daar van reconversie en diversificatie. Maar de activiteiten die er reeds zijn gevestigd, blijft men van nabij volgen.

Om optimaal in te spelen op de specifieke behoeften van elke klant, hebben de verkoopteams onderling duidelijke afspraken gemaakt. De prospecteerdere beschikken over alle mogelijkheden voor rechtstreekse, gepersonaliseerde contacten met de klanten. Het behoort tot het werk van deze verkoopteams hun klanten de vele voordelen van de spoorweginfrastructuur en de verschillende terminals, die gratis ter beschikking van het spoorwegcliënteel staan, te leren kennen.

Het is steeds een nieuwe uitdaging die dagelijks met succes afgerond wordt door een enthousiaste verkoopsploeg.



te Antwerpen

De Keyserlei 58 - 60 bus 19
Century Center
2018 Antwerpen

tel.: 03/233.02.68 (prospectie)
03/233.23.17 - 233.23.25
(inlichtingen goederentarieven)

fax: 03/231.06.58

telex: Railca 31 814

Afdelingschef: Luc Mullié
(nr 2 op foto).

Logistiek & Infrastructuur: Jacques Vanderheyden (1).

Tariefinformatie: Odi Mets in samenwerking met Piet Wijnants en Marc Vanrusselt.

Marketing & Verkoop:

- Algemene expediteurs, rederijen, overslagbedrijven, gecombineerd vervoer: Jacques Vanderheyden in samenwerking met Odi Mets
- Nijverheidszeevaartagenten en havenexpediteurs: Eric Sebrechts (4) in samenwerking met Marc Van Hoof
- Scheikunde, meststoffen, automobielenijverheid en diversen:

Marina D'Haese (3) in samenwerking met Antoine Van Overmeire

- Siderurgie, energie, groefprodukten: Jacques Vanderheyden
- Landbouw- en woudprodukten: Marina D'Haese

te Hasselt

Stationsplein 4
3500 Hasselt

tel.: 011/22.32.65
011/22.23.21

fax: 011/22.29.50

Handelsagent: Frank Westerlinck (6)

- Scheikundige Landbouw- en woudprodukten, meststoffen: Frank Westerlinck in samenwerking met Jef Schroyen.
- Siderurgie, energie, groefprodukten, automobielenijverheid en diversen: Eddy Goovaerts (5) in samenwerking met Maurice Dekens.

De vele gezichten van ABX

In ons juninummer (2/90)

hebben wij u de commerciële start van de stukgoeddienst ABX-transport voorgesteld.

Voortspruitend uit de herstructurering van de stukgoeddienst bij de NMBS behoudt ABX zijn oorspronkelijke spoorbindingen, en bouwt zich verder uit op een bredere basis. Dit komt ten goede aan de kwaliteit van de dienstverlening, geschikt op een groot capaciteitsvermogen en een uitstekende know-how.

In drie edities stellen wij u de commerciële vertegenwoordigers van ABX in de centrale en regionale zetels voor.

Deze specialisten inzake kleine zendingen stellen hun tijd en hun ervaring te uwer beschikking. Zij onderzoeken uw transportproblemen en bieden op maat geknipte oplossingen aan uit de vele mogelijkheden waarover zij beschikken.

In de centrale zetel van ABX

is Jan De Plecker salescoördinator. Jean-Claude Quivy, commercieel vertegenwoordiger, staat hem bij voor de contacten met de cliënteel. Hun coördinaten:

ABX-Transport
Barastraat 114
1070 Brussel

Telefoon:
J. De Plecker 02/525 36 60
J.-C. Quivy 02/525 26 53

Telefax: 02/525 21 77



In Oost-Vlaanderen

beschikt ABX over twee distributiecentra gelegen te Gent en Aalst. Willy Bartholomeus verzorgt de contacten met de cliënteel in de hele regio. Zijn adres:

Marketing Unit ABX Gent
Octrooiplein 8
9000 Gent

Telefoon 091/25 42 11

Telefax 091/25 42 22



Gans de provincie Luik

wordt bediend vanuit de regionale hoofdstad. André Troisier, de plaatselijke ABX-vertegenwoordiger is bereikbaar op volgend adres:

Marketing Unit ABX Luik
Rue de Plan incliné
4000 Luik

Telefoon 041/52 01 10

Telefax 041/53 14 06



"Transport"-mensen

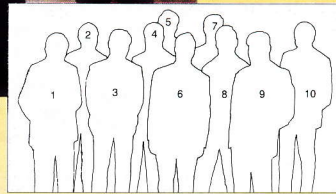
Bij de NMBS-diensten die tussenbeide komen voor een optimaal verloop van het spoorvervoer, behoren er twee tot de "planning-goederen" van departement Transport: de ene bekommert zich over de dienstregeling van de goederentreinen, de andere beheert de wagens.



Het Centraal Verdeel Bureau (CVB)

Pierre Mary (9), geassisteerd door Cyriel Matthys (2), leidt het CVB te Brussel. Het werk bestaat erin het beschikbare materieel - zowel het onmiddellijk beschikbare als het verwachte beschikbare materieel - te verdelen volgens de vraag van de klanten. Daarvoor geeft hij de nodige orders en ziet hij toe op de uitvoering ervan.

De verdeling van de gewone goederenwagens (16.200 eenheden) gebeurt op regionaal niveau door verdeelcellen die in de vormingsstations gevestigd zijn. Het CVB overkoepelt deze cellen en zorgt voor de nodige bevoorrading tussen deze laatste. Het speciale materieel (10.000 eenheden) wordt ofwel centraal, ofwel door



De dienstregeling der goederentreinen

"Het verkeer van de goederentreinen organiseren op een rationele en economisch verantwoorde wijze, rekening houdend met de behoeften van de klanten". Dat is de complexe opdracht van de dienst die onder leiding staat van François Verleyen (6). De steeds evoluerende markt noodzaakt tot permanente innovatie en soepelheid. Dit maakt deze opdracht tot een voltijdse bezigheid voor vier cellen die onderling de taken verdelen.

José Gaseau (3) en zijn medewerkers beheren het zuidelijke landsgedeelte, terwijl de ploeg van Florent Hinderdael (5) het centrale en noordelijke deel voor zijn rekening neemt. Hun taak: het vele werk coördineren in een voortdurende samenwerking met de directiediensten, met het treinpersoneel, de stations en de andere spoorwegnetten.

Pierre Hendrick (7), op zijn beurt, is verantwoordelijk voor het internationaal vervoer en de volle wagenla-

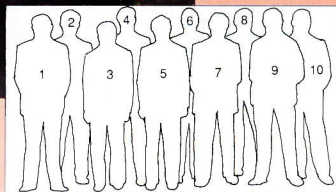


dingen. Snelheid en vertrouwen zijn de dominerende factoren voor het transport over meerdere Europese spoorwegnetten in de kontekst van een steeds muterende economische omgeving.

Philippe Salien (9) begeestert de dienst "volledige treinfladingen", en Wilfried Moons (4) zorgt voor de coördinatie binnen deze diensten. Daarbij is hij ook belast met de leiding van studies en projecten, en het opvolgen van de uitvoering ervan

voor wat betreft de grote internationale verkeersassen Benelux-Duitsland-Oostenrijk, Duitsland-Frankrijk en Frankrijk-België-Duitsland-Scandinavië.

Ook op de foto: Raphaël Modde (1), Claude Moreau (2), Marc De Cnijf (8) en Alain Renard (10), medewerkers van de vermelde verantwoordelijken.



“depot”-stations beheerd.

Het elektronisch beheer van het goederenverkeer - de GEM - is een noodzakelijk hulpmiddel bij deze opdracht en geeft tweemaal per dag, ofwel op speciale vraag, een synthetisch overzicht van het beschikbare materieel en van zijn locatie, alsook van de staat van uitvoering van de verdeelorders.

Verdeling van de taken (CVB)

- *gewoon materieel*:
Gerda Wittevrongel (6) en Claude Brecht (4).
- *gespecialiseerd materieel* :
 - rollen staalplaat en meststoffen : Henri Maton (10);
 - hout - buizen - auto's: Wilfried Goeman (8);
 - kolen - cokes: Alex Moerman (7);
 - petroleumproducten: Willy Van Damme (5);
 - kalk - gecombineerd vervoer - militair vervoer: Etienne van Ginneken (1);
 - volgen van pool-wagens en vraag om bijbestelling niet-Belgisch materieel: Marcel Janssens (3).
- *globaal overzicht en materieel Interfrigo*: Luc Tytgat en Philippe Jooris (niet op de foto).



Bevoegdheidsoverdracht binnen departement T, tussen Emiel Wielandt (links) en François Verleyen (rechts). Eerstgenoemde heeft de leiding van “dienstregeling der goederentreinen” verlaten en aanvaardde een nieuwe functie bij “algemene zaken - beheer van het personeel”. Jos Dekempeneer (midden), goed gekend bij de cliënte en leider van “planning goederen” wenst beiden succes.

Een werkpaard vol mogelijkheden



Een vraag: hoe legt men het aan boord wanneer men per jaar zo'n 65.000 containers moet verhandelen, en dit aantal in de toekomst nog zal toenemen.

Het antwoord van Interferry: door zich een derde straddle-carrier aan te schaffen ter waarde van 21,3 miljoen frank. Hij is Fins van oorsprong maar werd ter plaatse gemonteerd. Op een soepele manier tilt hij containers van 20, 30, 35 en 40 voet tegen 15 meter per minuut, hij verplaatst deze containers en stapelt ze op drie niveaus. Tien meter hoog, als in een zadel houdt de kraanman de teugels strak en manoeuvreert met het werktuig binnen een draaicirkel van negen meter. Deze combinatie, paard en ruiter van de nineties, beweegt zich voort op acht wielen, waarvan vier aangedreven, tegen de opmerkelijke snelheid van 26 km/uur.

Een echte volbloed van groot formaat. Men opteert eerder voor zijn hefvermogen dan voor zijn snelheid. En milieuvriendelijk is hij ook, met niet meer dan 20 l brandstof per uur arbeid.

Hij werd Jos gedoopt en verdroeg moedig de klap met de magnum champagne op zijn gele snuit. Interferry hield aan deze traditionele plechtigheid, die doorging onder de stromende regen.

Interferry is een filiaal van de NMBS en staat voor:

- de vertegenwoordiging in België van Intercontainer en Interfrigo;
- een terminal in Antwerpen, 6de havendok, en andere te Zeebrugge en Bressoux;
- twee portaalkranen van 35 ton;
- twee straddle-carriers van 35 ton (nu + 1);
- 64.081 stuks behandeld in '89;
- 57 personeelsleden;
- een volledig dienstenpakket.



STIPT ALS EEN ZANDLOPER, MAAR DAN EEN HELE GROTE.

Rik Maes, een vastbesloten en praktisch man, beheert de technische afdeling van Sibelco. Hij was de stuwende kracht achter de beslissing om de nieuwe zandwinningsfabriek te Lommel uit te rusten met een spooraan-sluiting. Vandaag bevoorraden zich reeds 4 glasfabrieken overwegend per trein. Programmering, gewaarborgde en betrouwbare vervoertermijnen zijn de pijlers van dit verkeer. Om de twee dagen worden drie

volledige treinen beladen, wat neerkomt op 36.000 ton per maand.

Dergelijke snelle en stipte rotatie was een fundamentele voorwaarde om het vervoer volledig in de produktieketen te integreren.

Rik Maes heeft in de samenwerking geloofd omdat hij wist dat massavervoer op maat en op uur een specialiteit van de NMBS is. Zijn nieuwe Luxemburgse klant is er het bewijs van.



... BEHARTIGT MIJN TRANSPORT...