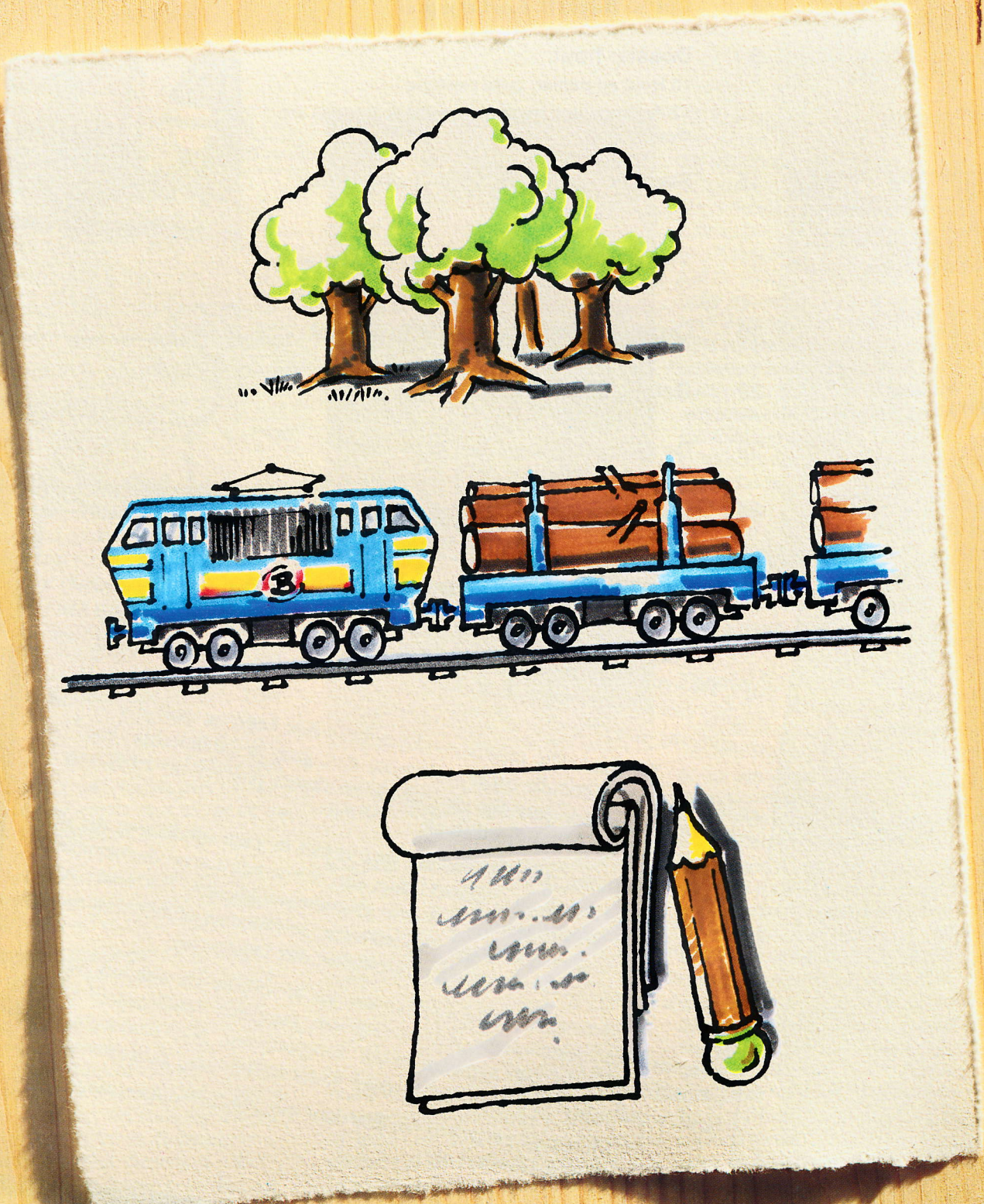
NMBS SPOORNIEUWS

2/91
Driemaandelijks

B



2.91

Spoornieuws is het trimestrieel 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
Stationsplein 7
Tel. 056/22 00 49
Telefax 056/22 96 89

2000 Antwerpen
Century Center 7e verdieping
De Keyserlei, 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

INHOUD

3 **Gesprek met Etienne Schouppe**

6 **Flanders Technology 1991:** ook de NMBS was van de partij.

7 **Euratral:** een nieuw filiaal van het Belgische spoor.

8 **Cargo Bayern:** EurailCargo groeit.

9 **Dossier hout:**
10 Hout en papier: puike prestaties
12 Feldmuehle-Langerbrugge: veel meer dan een papieren tijger.

15 **Seaport Terminals & FP Distribution:** one port concept.

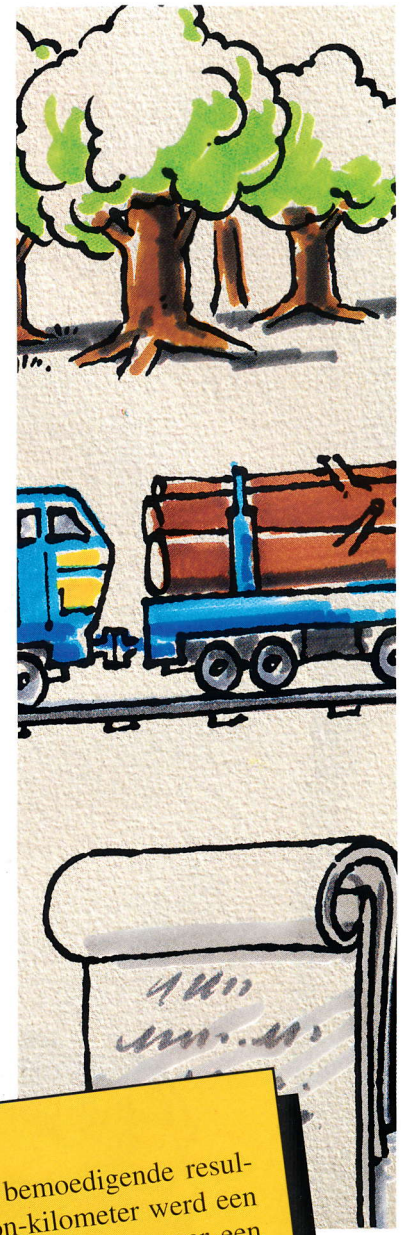
17 **Vieille-Montagne:** kiest voor veiligheid en neemt de trein.

19 **Onze verkoopsploegen in Zuidwest**

20 **Gamatex Storage:** just in time.

22 **De vele gezichten van ABX** (slot)

23 **Intercontainer in 1990:** nieuw rekord.



De NMBS sloot het boekjaar 1990 af met bemoedigende resultaten. De vervoerde tonnage groeide met bijna 2%. In ton-kilometer werd een stijging van 4% genoteerd. Op vier jaar tijd boekte het goederenvervoer een vooruitgang van 15%.

De financiële resultaten geven hetzelfde beeld te zien. De schuld, en bijgevolg de lasten die eraan verbonden zijn, gaan in dalende lijn. Voor het derde opeenvolgende jaar zijn de globale resultaten positief. In 1990 was er een overschot van 961 miljoen frank.

Dit alles moedigt ons dus aan verder te gaan op de weg die door het plan Star 21 wordt uitgetekend. Meer dan ooit wordt ons productieapparaat toegespitst op vervoerassen met sterke groeimogelijkheden. Het opzet wordt sinds juni vertaald in de Cargo Bayern-trein, een nieuwe verbetering van de Norlink en een directe intermodale verbinding met Oostenrijk.

Niet minder belangrijk is dat we bovendien de uitbouw van een systeem voor elektronische uitwisseling van gegevens verderzetten. Ook de rationalisering van ons apparaat wordt doorgedreven. Niet-rendabele installaties worden gesloten en ons wagenpark wordt stelselmatig aangepast.

Mettertijd vergroten we daardoor ons concurrentievermogen. Daar halen onze klanten voordeel uit.

Gesprek met Etienne Schouppe

Meer aandacht voor ontvangsten dan voor volumes

Uit het jongste jaarverslag blijkt dat de NMBS eens te meer verre van slecht presteert. Maar hoe ziet de toekomst van het goederenvervoer per spoor, en in het bijzonder van het gecombineerd vervoer, er uit? Spoornieuws trok openhartig op verkenning bij gedelegeerd-bestuurder Etienne Schouppe.

Etienne Schouppe: Intermodaal verkeer is voor de spoorwegen vooral interessant op de grote assen, waar het wegverkeer reeds uitermate belangrijk is en waar precies daardoor de just in time principes niet meer kunnen uitgevoerd worden. Bedrijven worden meer en meer geconfronteerd met het gegeven dat de weg geen zekerheid meer biedt voor tijdige levering. Daarom promoten wij klokvaste astreinen die op vastgestelde uren vertrekken en aankomen. Zo moeten de firma's zich enkel nog zorgen maken over het begin- en eindvervoer naar en van de stations van vertrek en aankomst.

- Is het niet zo dat de trein pas een alternatief is op de langere afstand, zeg maar vanaf om en bij de 400 kilometer?

Etienne Schouppe: De afstand is één element. We hebben in België al verbindingen die goed functioneren vanaf 200 tot 250 kilometer, net omdat de overbelaste wegen worden vermeden. Gecombineerd vervoer is dus ook binnen België mogelijk. Dat bewijzen de bedieningen met volledige treinen tussen Antwerpen en Zeebrugge enerzijds en Bressoux, Renory en Athus anderzijds. Van daaruit bestrijken we ook het Westen van Duitsland en Luxemburg, Oost-Frankrijk en Saarland.

"Astreinen die toelaten overbelaste wegen te vermijden, zijn zelfs op relatief korte afstand aantrekkelijk".

- Welke mogelijkheden tot uitbreiding ziet u in de nabije toekomst ?

Etienne Schouppe: Momenteel worden twee nieuwigheden bestudeerd. In het Genkse, waar de industrialisering vrij snel vooruitgaat, lijkt de behoefte aan een terminal te bestaan. De juiste inplantingsplaats is nog niet bepaald. Een tweede studie betreft de inrichting van wat wij in het spoorwegjargon een "dry port" noemen. Dat is een binnenhaven waar goederen vanuit het binnenland of vanuit de havens worden samengebracht en desnoods gerangeerd om indien mogelijk verder verzonden te worden met internationale astreinen. Daarvoor zoeken we een oplossing op de as tussen Brussel en Antwerpen. Wat het wordt, weten we nog niet. Internationaal hebben we de studie van AT Kearney, die in samenhang met de Europese Commissie werd opgesteld. Zij wijst onder meer op het belang van de astreinen, ook voor het gecombineerd vervoer, opdat we de verladers echt interessante tarieven zouden kunnen aanbieden. De onderhandelingen met de netten van Duitsland, Frankrijk, Italië zijn aan de gang. In functie van het vinden van een terminal die belangrijke volumes kan verwerken en waar potentieel is qua afzet, eventueel ook terugvracht, zullen we progressief overschakelen op astreinen voor gecombineerd vervoer. Het zal dus geleidelijk aan gaan, dat is een strategische keuze.

- Is het Belgische net op dit ogenblik in staat om een serieuze groei van het al dan niet gecombineerd vrachtvervoer op te vangen ?

Etienne Schouppe: Kijk, hier moet ik verwijzen naar het plan Star 21. U weet dat de directie van de NMBS aan minister van verkeer Dehaene voorstelde om een aantal lijnen te specialiseren in goederenvervoer. Dat betekent niet dat er geen reizigersverkeer kan op gebeuren, maar wel dat we de uitrusting zouden aanpassen voor het zware vervoer. Op sommige plaatsen zal dat gepaard moeten gaan met een gevoelige uitbreiding van de transportcapaciteit. Wij weten bijvoorbeeld dat een derde en misschien zelfs vierde spoor tussen Brugge en Gent gerechtvaardigd wordt door de groei van de haven van Zeebrugge. Een geplande uitbreiding van de capaciteit tussen Antwerpen en Lier, en de verbetering van de as Namen-Dinant-Athus houden eveneens verband met de verwachte groei. Het is zeker zo dat op sommige knooppunten capaciteitsverhogende investeringen moeten worden gedaan. Maar het gros van de lijnen kan nog een toename verwerken. ⇨

Gesprek met Etienne Schouppe

"Het gros van de lijnen kan de groei aan, maar op sommige plaatsen moet zwaar worden geïnvesteerd"

- Welk prijskaartje hangt er aan de noodzakelijke werken vast ?

Etienne Schouppe: Specifiek aan infrastructuur voor het goederenvervoer, willen we in het volgende tienjarenplan zowat 13 miljard frank spenderen. Of een gemiddelde van 1.300 miljoen per jaar. Het plan is nu goedgekeurd door de nationale regering en de executieven. In de mate dat sommige werken in Star 21 zijn opgenomen en zowel voor goederen- als reizigersvervoer dienstig zijn, zal de financiering worden gedeeld door de staat en de NMBS. De spoorwegen zullen een soort retributie moeten betalen voor het gebruik van de lijnen die door de overheid werden gefinancierd.

- Nog even terug naar het gecombineerd vervoer. Naar verluidt zou dat vandaag nog niet echt rendabel zijn. Klopt dat ?

Etienne Schouppe: Dat mogen we niet zeggen, de kostendekking is in de meeste gevallen behoorlijk. Wel is het zo dat onze diensten de opdracht kregen de rendabiliteit nog substantieel te verbeteren, om de investeringen in de nabije toekomst draaglijk te maken. Eigenlijk is het eenvoudig: wil men groeien, dan moet men financieel stevig genoeg staan.

- Begin vorig jaar werd op het congres Euromodal een Charter ondertekend voor de bevordering van het gecombineerd vervoer. Hoever staat het met de concretisering van de afspraken ?

"Betere internationale structurering waarborgt vlotter gecombineerd vervoer"

Etienne Schouppe: De besprekingen die we nu voeren met de buitenlandse collega's verlopen gunstig en zijn op zich reeds uitvoeringsmaatregelen. Ik moet ook vermelden dat met het wegvervoer de banden nauwer werden aangehaald. Onlangs gaven we nog een gemeenschappelijke persconferentie omtrent de Europese ferroutage, die de goede relatie beklemtoonde. Maar natuurlijk is er nog een stuk overtuigingswerk te leveren. Er was internationale structurering nodig langs de kant van de wegvervoerders. Nu die er is, vertrouwen we erop dat de aanbreng en de levering van de vrachtwagens vlotter kan verlopen. Ook op het politieke vlak lijkt vooruitgang te worden geboekt. EG-commisaris Van Miert wil een netwerk voor gecombineerd vervoer opzetten, grotendeels gebaseerd op de studie van AT Kearney. De administratieve molen maalt langzaam, maar zeker.

- Maalt de molen voor u te langzaam ?

Etienne Schouppe: Neen, want je moet er rekening mee houden dat op verschillende plaatsen toch wel belangrijke investeringen noodzakelijk zijn. Het probleem van het gecombineerd vervoer is niet zozeer het transport van containers, opleggers of vrachtwagens per spoor, maar wel de kost van de terminals. De plaats dus waar je kranen moet installeren en grote plateaus inrichten. De kostprijs daarvan mag je niet onderschatten, het geld daarvoor vind je niet in een handomdraai. De te volgen procedures verschillen ook van net tot net.

- Hoeveel wil de NMBS besteden aan de inrichting van terminals ?

Etienne Schouppe: Dat is het onderwerp van een studie. We willen terzake een eenvormige strategie ontwikkelen, want naar ons gevoel bestond er tot nog toe te weinig samenhang. Alles hing zowat af van de plaatselijke omstandigheden. We werken nu aan een coherente formule, die antwoord biedt op alle vragen die aan verschillende zijden kunnen opduiken.

- Heeft u een voorkeur voor private of voor NMBS-terminals ?

Etienne Schouppe: Misschien zouden alle terminals beter privaat zijn, maar om diverse redenen kan dat niet. Hoe dan ook is ons uitgangspunt dat privé-terminals volstrekt op dezelfde wijze worden behandeld als de terminals die we zelf of door één van onze filialen beheren. De regels zijn identiek. Mij interesseert één ding: dat gecombineerd vervoer op het spoor krijgen en daarom moet elke terminal rationeel geëxploiteerd worden op grond van dezelfde voorwaarden.

Voor de commercialisering zullen de ondernemingen van de NMBS-groep voortaan veel intensiever samenwerken. Wij geloven erin. Het gecombineerd vervoer staat vandaag voor 10 % van ons totale goederenvervoer. Wij denken dat het over vijf jaar 20 % zal bereiken. De relatieve groei zal zeer groot zijn.

- Wordt het een alternatief voor het conventioneel vervoer ?

Etienne Schouppe: Bepaalde goederen kunnen alleen met conventionele wagens worden vervoerd. Denk aan ertsen, steenkool of mijnbouwproducten. Anderzijds kunnen sommige goederen die nu nog met de vrachtwagen gaan, langs de spoorweg worden verzonden. Een alternatief voor het gewone spoorvervoer is het gecombineerd vervoer dus niet, maar wel een aanvulling die met de dag aan belang moet winnen omdat het conventionele vervoer soms te ambachtelijk moet verlopen.

"Europese eenvormigheid in de technieken voor intermodaal vervoer moet meer aandacht krijgen"

- Volgend jaar komt de tweede uitgave van Euromodal eraan. Hoe zal de NMBS zich daar profileren ?

Etienne Schouppe: Het is niet onze bedoeling om buitenbeentje te spelen. We denken wel meer aandacht dan voorheen te besteden aan het vervoer van opleggers in hun geheel, op bogies, zodat je geen wagon meer nodig hebt. In verscheidene landen werd de techniek ontwikkeld. Nu moet naar Europese eenvormigheid worden gestreefd, want als de systemen niet compatibel zijn, krijgen we de grootste problemen. Zelf hebben wij ons daarom nog niet financieel geëngageerd om één van de systemen aan te kopen.

- Vroeger had de NMBS een vinger in de pap bij het ferroutagebedrijf TRW, maar geen kapitaal. Nu heeft zij ook aandelen. Welk verschil maakt dat ?

Etienne Schouppe: We bezitten nog maar enkele aandelen, maar misschien loopt dat eerlang wel op. Het is gewoon de weergave van de visie dat wij de ferroutagebedrijven beschouwen als partners en niet als bedrijven die buiten ons om moeten werken. De bekrachtiging dus van de strategie van samenwerking.

- Iets anders nu. Verandert de nieuwe wet op de openbare bedrijven de aanpak van het goederenvervoer ?

Etienne Schouppe: Uiteraard. Men kan geen ruimere autonomie hebben, zonder grotere verantwoordelijkheid en omgekeerd. We moeten dus duidelijke taal spreken: in de toekomst zullen we veel meer uit eigen middelen investeren. Ook de keuze van wat we zullen vervoeren, zal duidelijker worden gemaakt. De vervoerverplichting valt immers weg. De NMBS zal de markt anders moeten benaderen. Dat vraagt een keuze voor specialisering in transporten waarin we de beste zullen zijn.

"Werken met verlies is uitgesloten"

- Betekent dat concreet dat er een lagere omzet, maar een hogere winst wordt nagestreefd ?

Etienne Schouppe: We proberen natuurlijk de lagere omzet te vermijden, maar werkelijk marginale transporten zonder perspectief op een tariefverhoging worden afgestoten omdat we niet zoeken naar volumes, maar naar ontvangsten. Het goederenvervoer is geen openbare dienst, maar een economische activiteit. We moeten de prijs wel zo laag mogelijk houden, maar als we voor een bepaalde vergoeding niet kunnen werken, moeten we de moed hebben er een streep onder te zetten. Werken met verlies geeft een sneeuwbaleffect, als we dat doen zijn we verloren. De boodschap is al doorgegeven aan onze belangrijke klanten. Maar zij weten ook dat we grote inspanningen doen om de organisatie en de dienstverlening te verbeteren.

- De filialen van de NMBS zoals Ferryboats (maritieme overlading en expeditie), Interferry (continentale overlading en expeditie), Euratral en Depaire winnen aan belang. Waarom ?

Etienne Schouppe: Zij zullen verder worden gespecialiseerd en gerentabiliseerd. Het is juist dat zij een grotere invloed zullen verwerven. De NMBS zelf is niet altijd het best geplaatst om rechtstreeks te opereren op de volledige privé-markt. Dat moeten we dus doen doorheen onze filialen die, zelfs als we een meerderheidsparticipatie bezitten, werken als privé-bedrijven.

- Leidt dat niet tot interne concurrentie binnen de NMBS-groep ?

Etienne Schouppe: Dat kan. We hebben vastgesteld dat op sommige plaatsen misverstanden ontstonden of zelfs in het leven werden geroepen. De mensen van de spoorweg moeten zich echter bewust zijn van het hoofddoel en dat is zoveel mogelijk te vervoeren met de trein aan zo goed mogelijke voorwaarden. De rol van de filialen is juist daarin gelegen. Zij moeten complementair werken, niet in tegenovergestelde richtingen.

Flanders Technology 1991

Belangstelling voor spoorwegtechnologie

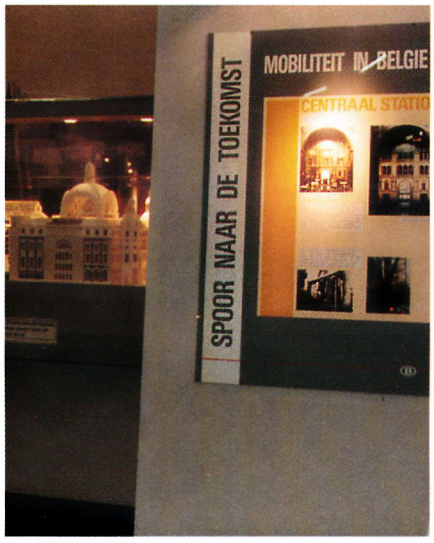
Van 22 tot 28 april greep te Gent voor de vijfde maal de prestigieuse technologiebeurs "Flanders Technology" plaats. Voor het eerst werd een afzonderlijk "Mobility Center" gebouwd. Uiteraard stond verkeer en vervoer daarin centraal. Ook de NMBS was, naast de andere vervoermodi, aanwezig.

Het Mobility Center bevatte een staalkaart van de nieuwste technologieën die in de verschillende modi worden ontworpen en toegepast om de groeiende behoefte aan mobiliteit op te vangen. Aan bod kwamen haven- en scheepstechnologie, weg- en autotechnologie, luchtverkeer en ruimtevaart en spoorwegtechnologie. Het Center was zo opgebouwd dat de vier modi als het ware in elkaar overvloeiden. De vondst moest de complementariteit symboliseren, in het belang van een rationeel gebruik van de vervoermiddelen. Flanders Technology 1991 stond immers in het teken van de dienst die technologie kan verlenen aan mens en milieu.

Blikvangers

De spoorweg verdiende in dat concept ruimschoots een plaats. De NMBS kreeg door haar aanwezigheid de mogelijkheid om de technologische vooruitgang die de spoorwegen maken tentoon te stellen. De stand werd bemand door personeel van de NMBS zelf en van haar dochters Interferry en Ferryboats, die een eigen inbreng hadden.

De elektronische vrachtbrief DOCIMEL werd gedemonstreerd. Hij wekte belangstelling bij een aantal NMBS-



klanten en tevens bij gewone bezoekers die in informatica waren geïnteresseerd. De demonstratie van de dienstregelingen boeide vooral de bezoekers die zelf tot het spoorwegpersoneel behoorden.

De blikvanger bij uitstek was echter de prachtige maquette van Antwerpen-Centraal. Ze oefende grote aantrekkingskracht uit op de vele bezoekers die haar langs alle kanten keurden en allerlei vragen stelden. De vragen waren soms zo indringend of uitgebreid, dat later meer gedetailleerde informatie werd toegestuurd.

Tegenvoeters

Eens de stand binnengestapt, werd de aandacht van de bezoeker verlegd naar het model van de TGV-Transmanche. Vragen kwamen er vooral naar de inplanting van de TGV-lijnen, het tijdstip van de eerste ritten, de bouwers en de technische gegevens.

Het geheel werd omringd door informatieve panelen, geïllustreerd door grote kleurenopnamen van onze fotografen. De stand kreeg lof voor zijn overzichtelijke, herkenbare en vooral "menselijke" inrichting.

Op grond van steekproeven becijferden de standverantwoordelijken dat per dag gemiddeld 1500 tot 1700 bezoekers werden aangetrokken. Onder hen bevonden zich minister van verkeer Dehaene en een delegatie van de Belgisch-Luxemburgse Kamer van Koophandel. Ook vanwege scholen kwam er nogal wat respons. Een Gentse hogeschool vatte zelfs het plan op een seminarie over spoorvervoer te organiseren. De prijs voor de bezoeker die de langste afstand aflegde, ging naar een tegenvoeter: een Australische journaliste die info wilde over de exploitatie en de infrastructuur van de Belgische spoorwegen.

Euratral: chauffeur-op-afstand

Sinds begin dit jaar is de wereld van het vrachtvervoer een spoorwegfiliaal rijker. De NV Euratral opende op 19 april officieel haar kantoren te Antwerpen, met een druk bijgewoonde ceremonie. De nieuwe firma is een dochter van de NMBS, de Deutsche Bundesbahn (DB) en de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB).

Euratral is een volwaardig deel van de NMBS-groep. Omdat de spoorwegen zich niet langer mogen beperken tot het zuivere vervoer als zij een verantwoord aanbod willen doen, moeten zij in de gehele logistieke keten kunnen tussenkomen. Euratral neemt dus enerzijds de agentuur waar voor de Duitse en Oostenrijkse spoorwegen en levert anderzijds logistieke diensten in de meest verscheiden vormen.

Drie spoorbedrijven werken samen

Gastsprekers en als het ware peters van de "Europese Railagentuur voor Transport en Logistiek", waren de directeur-generaal van de NMBS, Etienne Schouppe, en de heren Bächstädt (DB) en Fellner (ÖBB). Dr. Bächstädt schetste kort de geschiedenis van de Frachtagentur van de DB in Antwerpen sinds eind 1985. Hij stelde vervolgens Frans Franceus voor, medewerker van de NMBS, vanaf 1986 in dienst van de DB, later ook van de ÖBB, en nu leider van Euratral. "Euratral is nauwer dan voorheen met de NMBS verbonden", zegde dr. Bächstädt. "Een stuurgroep coördineert de voorstellen en plannen van de drie betrokken spoorwegbedrijven." Volgens de woordvoerder van de DB mag men erop vertrouwen dat de 350.000 ton die de Frachtagentur in 1990 verzorgde, de volgende jaren zullen aangroeien. Hij verwees naar de uitbreiding van de markten ten gevolge van de Duitse eenmaking en de liberalisering in Oost-Europa, de Europese eenmaking en het groeiende milieubewustzijn als factoren die het gebruik van de spoorweg kunnen stimuleren. Hij kondigde de uitbreiding van het kwaliteitsprodukt "EurailCargo" tussen België en Duitsland aan en stelde dat ook Zwitserland en Nederland in het bereik komen.

Dr. Fellner was het volmondig eens met de vorige sprekers. In de samenwerking met Euratral zag hij mooie perspectieven voor de ÖBB-Frachtagentur.

Belangrijke draaischijf blijven

In zijn toespraak had Etienne Schouppe een woord van waardering voor de DB, omwille van haar "aanzienlijke inspanningen om het verkeer vanuit de Belgische zeehavens gelijkwaardig te behandelen met de transporten uit de Duitse havens". Antwerpen is voor de NMBS uitermate belangrijk, aldus nog de directeur-generaal. De spoorweg vervoert er bijna 29 miljoen ton (waarvan 22,5 miljoen ton maritieme vracht) en heeft een marktaandeel van 22 %. Goed, maar het kan beter. Schouppe gaf een overzicht van de geplande en uitgevoerde investeringen, die moeten toelaten dat Antwerpen ook voor de spoorweg de belangrijke draaischijf blijft, die het vanouds is.

Euratral staat sterk in suiker- en kaolientransporten, evenals in papier, hout en cellulose (zie ook het dossier in dit nummer). De firma doet aan integrale transportbewaking, gaande van de keuze van de ideale wagen tot het uitzoeken van de best gelegen overslag- en opslagpunten in het buitenland. Etienne Schouppe vestigde er de aandacht op dat de NMBS zeer groot belang hecht aan het succes van haar "kleindochter", precies omdat zij past in de nieuwe strategie. Euratral wordt een instrument om betere dienstverlening te koppelen aan een kostenbeheersende organisatie, ten dienste van de gehele havengemeenschap.

Eén sterk blok

In een gesprek met Spoornieuws, beklemtoonde Euratral-manager Frans Franceus zijn wens om één hecht, sterk blok te vormen met de centrale en de plaatselijke diensten Marketing en Verkoop van de NMBS. "Oordeelkundig tijdsgebruik, specialisering en nauwe samenwerking helpen ons zeker vooruit", weet Franceus. Meer nog dan vroeger leidt de logistieke dienstverlening tot een "gepersonaliseerd" vervoer, met alles erop en eraan. "Het is als met een auto. Je kunt hem kopen in standaardmodel of met opties. Welnu, transport wordt meer en meer gevraagd met een volledige begeleiding, met de organisatie van voor- en navervoer, met de juiste wagenkeuze. Een prijs alleen is minder belangrijk dan het vervoerprodukt in zijn geheel, met aandacht voor de kleine details", legt Franceus uit. "Wij proberen zowat chauffeur-op-afstand te zijn."

Euratral NV

Albion Building
Britselei 23/25 B 2
2000 Antwerpen

Tel. 03/226.54.04
Fax. 03/226.67.57
Telex 32 132

Cargo Bayern: recht-streeks naar Zuid-Duitsland

Een nieuwe EURAILCARGO-trein is steeds een hele gebeurtenis voor alle vracht-verladers die zich op een welomschreven economische zone richten. En voor alle bestemmelingen waarvan de leveranciers in deze zone gevestigd zijn.

Vrije baan, snel en regelmatig vervoer, gewaarborgde leveringstijd. De kenmerken van EURAIL-CARGO bieden meteen evenveel voordelen aan de bedrijven die vlug en betrouwbaar willen werken.

Sinds 2 juni is het zuiden van Duitsland het doelwit van de nieuwe trein die Cargo Bayern werd genoemd.

Elke werkdag maakt hij de reis in beide richtingen, tussen België aan de ene kant en vier Zuidduitse zones aan de andere:
- Rhein-Neckar-Saar
- Stuttgart
- München
- Franken

Uw geladen wagens worden door uzelf in- en uitgeklaard, al dan niet na voorbereiding door de NMBS.
's Namiddags worden ze opgepikt door een trein voor plaatselijke bediening.

Twee dagen na het vertrek staan ze 's morgens ter beschikking van de bestemmeling. Tussen laden en lossen, verlopen slechts 48 uur. Dat betekent een tijdswinst van 24 uur in vergelijking met de oude reistijden.

Op dezelfde dienst kunt u rekenen als u goederen verwacht uit één van de vier Duitse zones.

Onze verkoper zal u het precieze moment weten mee te delen waarop de vracht beschikbaar is voor uw klant. Doordat hetzelfde tijdstip elke dag en altijd geldt, bent u in staat uw verzending betrouwbaar te plannen.

Uw kenmerken en die van uw klant, het uur van ophaling bij vertrek en van levering, worden opgenomen in een bijlage van het vervoercontract. Zij is uw "waarborgbewijs". Als wij verantwoordelijk zijn voor een vertraging van meer dan één uur bij levering, betalen wij u 10 % van de vervoerkosten terug.

Gezien de in- en uitklaring gebeurt bij aankomst en vertrek, hoeven uw wagens niet te stoppen aan de grens. Dat verhoogt sterk de betrouwbaarheid van onze reistijd.

Cargo Bayern is de drager van kwaliteitsvervoer in het verspreid verkeer. Hij trekt even goed wagens voor intermodaal vervoer, geladen met mobiele laadkisten of containers. Er is slechts één vereiste: u dient wagens te kiezen die tegen 100 km/u mogen rijden (regime S).

Elke Duitse zone omvat een bepaald aantal stations. De volledige lijst vindt u wat verder.

Na Interdelta en Scaldo vergroot Cargo Bayern het gedeelte van de Europese economische koek in het onmiddellijke bereik van de Belgische ondernemingen. De spitsprodukten van de spoorweg winnen steeds veld.

De bestemmingen

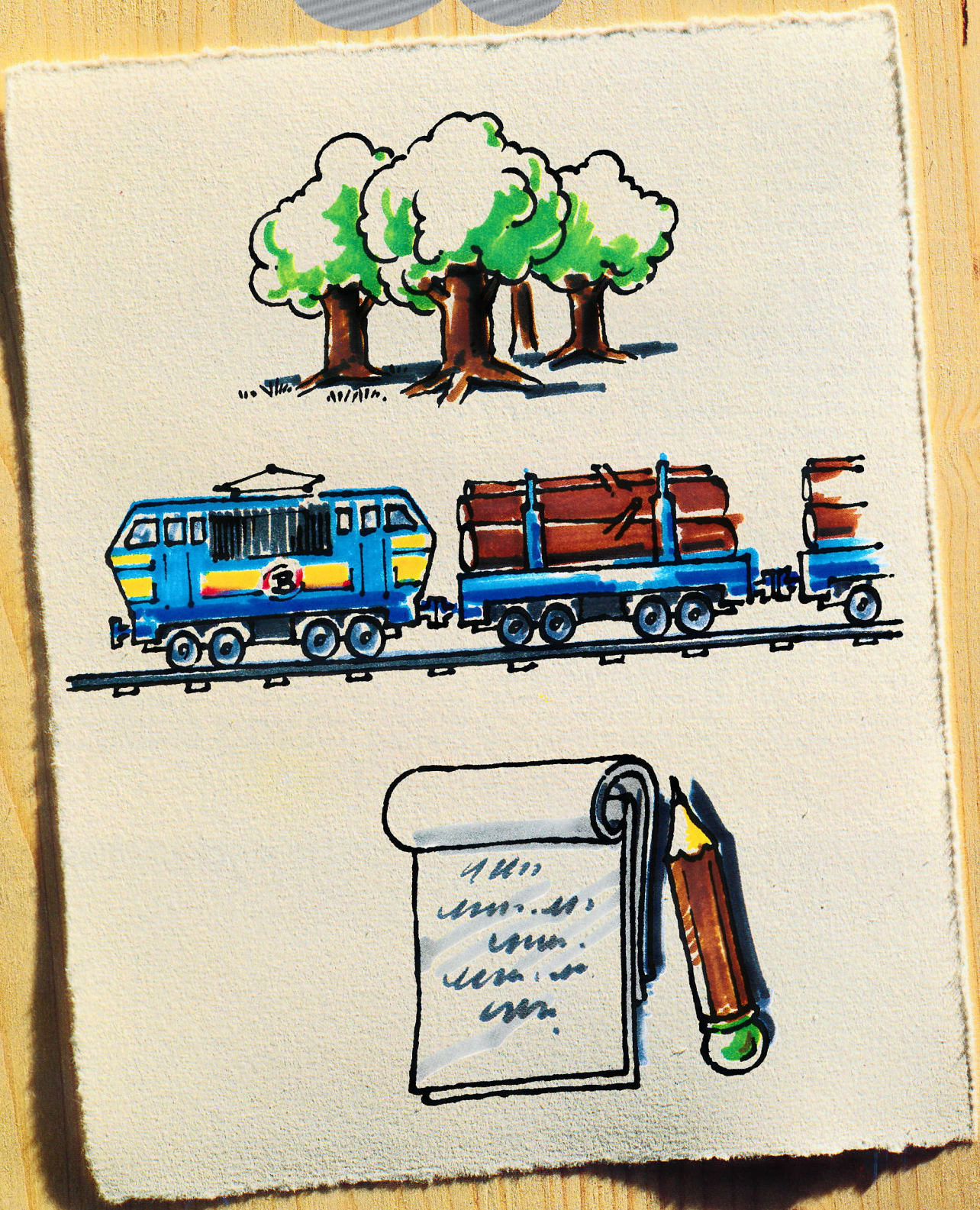
- Rhein-Neckar-Saar
Basel Bad
Biebesheim
Bötzingen
Bretten
Bruchsal
Einsiedlerhof
Eisenberg (Pfalz)
Frankenthal
Freiburg (Brag) Gbf
Gengenbach
Gernsheim
Gochshelm
Gondelshelm
Grünstadt
Haslach
Hauptstuhl
Heldelberg
Helmstadt
Hilpertsau-Obertsrot
Kaiserslautern Hbf
Karlsruhe
Kehl
Kirchzarten
Ladenburg
Landstuhl
Langenbrand-Bermersbach
Lörrach
Ludwigshafen (Rh)
Mannheim
Meckesheim
Neckarbischofshelm Stadt
Offenburg Rbf
Osthoten
Rheindürkheim
Rheinfelden (Baden)
Rockenhausen
Schaffhausen
Schilferstadt
Siegelsbach
Singen (Hohtw)
Speyer Hbf
Thaleischweiler-Fröschen
Villingen (Schwarzwald)
Welheim (Bergstraße)
Wiesloch-Walldorf
Wolfstein
Worms

- Stuttgart
Aalen
Asperg
Aulendorf
Bad Friedrichshall-Jagstfeld
Bad Wurzach
Bletigheim-Bissingen
Biberach (Riss)
Böblingen
Crailshelm
Ebersbach (Fils)
Elslingen (Flls)
Eppingen
Esslingen (Neckar)
Fellbach
Gelslingen (Stelge)
Giengen (Brenz)
Gôppingen
Grunbach
Heidenheim
Heilbronn
Korntal
Kornwestheim
Krauchenwies
Leutkirch
Lorch (Württ)
Ludwigsburg
Markgröningen
Mengen
Neckarsulm
Öhringen
Plochingen
Ravensburg
Reutlingen Hbf
Rottenacker
Sachsenheim
Scheiklingen
Schorndorf
Sindelfingen
Stuttgart
Tamm (Württ)
Tübingen Hbf
Uhingen
Ulm Hbf
Ummendorf
Valhingen (Enz)
Stadt/Enzwelhingen

- München
Augsburg
Bobingen
Burghausen DMP
Dingolfing
Frellassing
Gablingen
Herbertshofen Süd
Hôliriegelskreuth
Kastl (Oberbayern)
Landshut(Bayern)Hbf
Lohhof
Lolching
Meitingen
Moosburg
Mühldorf (Oberbayern)
München
Murnau
Neufahrn (bei Freising)
Rosenheim
Schalchen
Simbach (Inn)
Töging (Inn)
Traunreut
Trostberg
Wackerwerk
Wasserburg (Inn) Bf
Weilheim (Oberbayern)

- Franken
Amorbach
Aschaffenburg
Bad Kissingen
Bad Neustadt (Saale)
Bamberg
Burgkunstadt
Coburg
Erlangen
Forchheim (Oberfranken)
Frauenaurach
Fürth (Bayern) Hbf
Gemünden (Main)
Hallstadt (bei Bamberg)
Hemhofen
Heroldsberg
Hersbruck (re Pegn)
Kilzingen-Etwashausen
Klingenberg
Kronach
Kulmbach
Lichtenfels
Lohr Bf
Marktredwitz
Miltenberg
Neustadt
Nürnberg
Obernburg-Eisenfeld
Passau Hbf
Rodach (bei Coburg)
Rödental
Röthenbach (Pegn)
Schirnding
Schweinfurt Hbf
Würzburg

HOUT & PAPIER



Hout en papier
PUIKE PRESTATIE

Vorig jaar werd 350.000 ton hout langs de spoorweg vervoerd. Dat betekende een daling met 6,2 % in vergelijking met 1989, maar in dat jaar was de stijging dan ook vrij belangrijk (+ 15,5 %). Net de tegenovergestelde tendens valt op bij het papier. Het treinvervoer haalde in 1990 een tonnage van 384.000 (+ 27,7 %), waar het het jaar voordien daalde.
Spoornieuws vroeg aan NMBS-deelmarktleider Luc Segers hoe hij die vaststelling verklaart.
Vertelt Segers: "Het grootste gedeelte van het hout dat wij vervoeren, komt uit de provincie Luxemburg en is bestemd voor de papierfabriek Feldmuehle-Langerbrugge (zie ook verder het artikel "Veel meer dan een papieren tijger", nvdr). Veel hangt dus af van de concrete vraag van Langerbrugge en daar zat een knik in. Inmiddels werd de achteruitgang opnieuw gecompenseerd. De moeilijkheden waarmee we even te kampen hadden, waren de concurrentie van het wegvervoer en het tijdelijke tekort aan wagens. Dat laatste werd opgevangen door de ombouw van voldoende platte wagens voor houtvervoer. Tevens werd een inspanning gedaan om het treinvervoer te promoten."
De opmerkelijke vooruitgang in de sector papier, is volgens Luc Segers te danken aan de ontwikkeling in de subsector cellulose. Die kwam pas eind 1989 goed op gang. Rond deze tijd werd de samenwerking met de overslagbedrijven in Gent en Antwerpen volledig op punt gesteld. Daardoor werd het spoorvervoer interessant voor de cellulose die van overzee, langs de havens binnenkomt. Een ander gedeelte is afkomstig van het bedrijf Cellulose des Ardennes. Vandaag neemt ook het vervoer naar Italië en Frankrijk een hoge vlucht. In deze branche werkt de NMBS met tussenpersonen die offerten "alles inbegrepen" aanbieden aan potentiële klanten.

Stammen en stormen

Het vervoer van hout vanuit Luxemburg wordt georganiseerd door verschillende exploitanten, vanuit diverse stations. Het wordt naar het station gebracht door met kranen uitgeruste vrachtwagens. Daar wordt het op spoorwagens geladen. Op zich is dat een eenvoudige werkwijze, maar men moet wel beschikken over een verhoogde laadkaai opdat de vrachtwagen tot vlakbij de spoorwagen kan worden gebracht. Naast de bestemming Langerbrugge gaat een belangrijke verkeersstroom richting Duitsland. Belgisch hout wordt in grote hoeveelheden verwerkt door de papierindustrie aldaar, bijvoorbeeld in Radersdorf. De verbinding Vielsalm-Radersdorf over een afstand van 736 kilometer wordt druk gebruikt. Op Duitsland rijden zowel volledige treinen als groepen wagens. Omdat de wagens op Duitsland snel roteren en dus een hoog rendement bieden, is dit een zeer voordelig vervoer. De lichte handicaps van het spoorvervoer (in sommige gevallen is overslag noodzakelijk en de wagens zijn meestal een paar dagen onderweg) wordt gecompenseerd door het grotere laadvermogen en het aangepaste materiaal. Op die manier haalt een spoorwagen de dubbele belading van een vrachtwagen. Er worden voornamelijk gezaagde stammen van 2 of 3 meter lengte vervoerd, hoewel ook volledige boomstammen op de trein gaan. Zo steeg het transport van volledige stammen spectaculair na de zware voorjaarsstormen van 1990, wat voor de hand liggende gevolgen had op de omzetstijging in deze markt.
De 105.000 ton hout in binnenverkeer ging vrijwel volledig naar de papierfabriek van Langerbrugge. De bestemmelingen in Duitsland zijn meer gedifferentieerd, hoewel ook daar het gros verbruikt wordt door de papierindustrie. Niettemin wordt door de spoorwegen vervoerd hout ook gebruikt voor de produktie van meubelen, vezelplaten, houten constructies en dergelijke meer.
Afgewerkt papier gaat in Antwerpen de trein op naar de Vogezen en Grenoble. Ook hier is de logistieke prestatie beslissend. Het Interdelta-systeem biedt de kans om op korte termijn, met snelle rotatie, te vervoeren.

Marktkennis bijschaven

Cellulose en papier worden bij voorkeur geladen in RILS-wagens. Deze draaistelwagens hebben vaste kopwanden en een ver-

DOSSIER

Luc Segers

schuifbare afdekking. Bij het openen, komt tweederde van de totale laadlengte vrij voor de overslag van de goederen. Gezien de vraag het aanbod overtreft, onder meer door de uitbreiding van de trafiek naar Italië en Frankrijk, worden nu en dan ook kleinere netwagens ingeschakeld. Tevens kunnen ook nog vierassige Hbis-grootvolumewagens van particuliere wagenverhuurders worden ingezet.

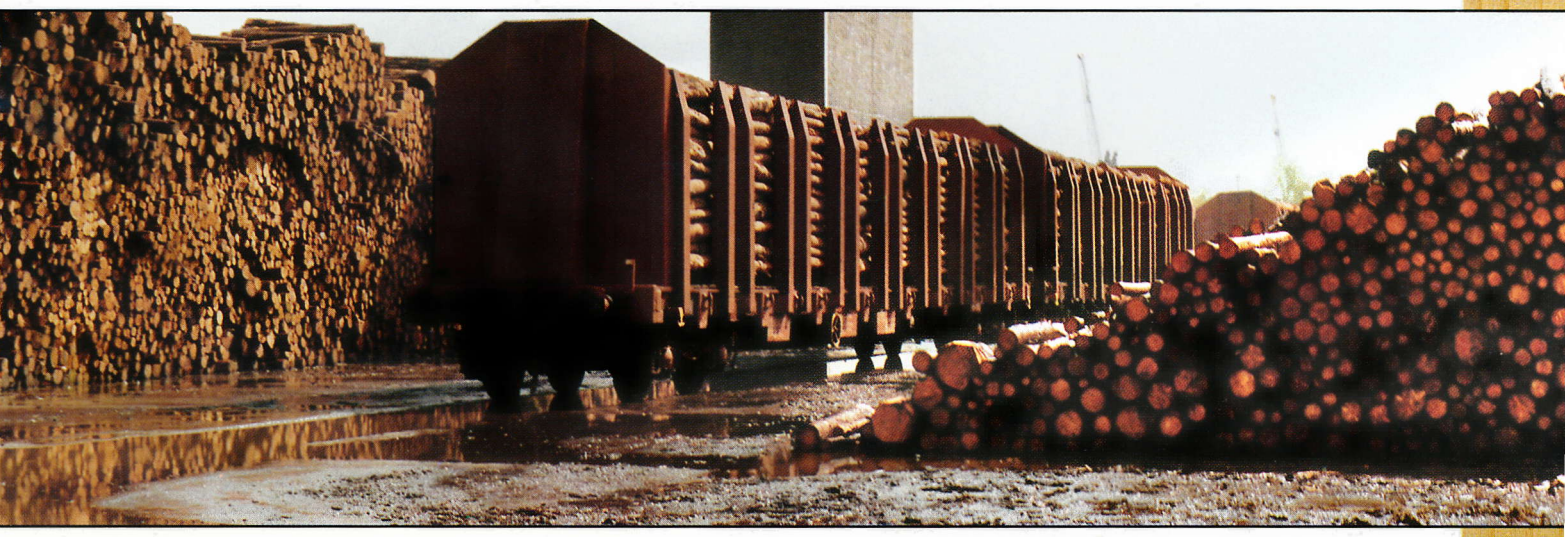
Het vervoer van cellulose verloopt in de context van een groeiende concurrentie tussen de havens. De Belgische havens zijn in de slag met de Italiaanse en lijken de bovenhand te halen. Ze blijken competitiever te zijn. De NMBS helpt daarbij een handje en plukt er zelf ook de vruchten van. Eerste vereiste is dat snel op de bal wordt gespeeld. Een leverancier uit, zeg maar, Brazilië, wenst een volledig vervoer, tot op de bestemming. Alle schakels in de transportketting tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Livorno moeten goed in elkaar passen. De spoorweg moet zich vlot kunnen inschakelen in de keten, opdat de Belgische havens een aantrekkelijk alternatief blijven vormen. Wat ook gebeurt.

Bovendien is er de mededinging van de vrachtwagen. Niet te onderschatten, omdat veel Italiaanse papierfabrieken geen spooraansluiting hebben en er dus voor het eindvervoer hoe dan ook beroep moet worden gedaan op vrachtwagens.

In Italië is er dus distributie noodzakelijk vanuit overslag- en opslagpunten, wat bijkomende kosten met zich meebrengt. Pluspunt voor de spoorweg is dan weer het feit dat bijvoorbeeld naar Milaan zeer grote hoeveelheden kunnen worden verzonden. Daardoor wordt de prijs gedrukt.

Partners

De belangrijkste partners van de NMBS in deze nogal ingewikkelde markt zijn Seaport Terminals, F.P.- Distribution en Westerlund (Antwerpen), De Baerdemaecker (Gent) en Verbrugge-De Meyer Terminals (Terneuzen). Voor de expeditie en de logistiek wordt geregeld samengewerkt met het NMBS-filiaal Euratral en met enkele private firma's. Allen samen zorgen ze voor een prijsgunstige en logistiek afgewerkte prestatie. Zegt Luc Segers: "Prijs en logistiek zijn enorm belangrijk. Men moet punctueel en betrouwbaar werken. De klant moet weten wanneer zijn goederen vertrekken, maar ook wanneer ze aankomen en wat er onderweg gebeurt. Dat is de betekenis van een volledige service."



Feldmuehle Langerbrugge

VEEL MEER DAN EEN PAPIEREN TIJGER

Enkele jaren geleden verzwakte het spoorvervoer naar de papierfabriek van Langerbrugge. De NMBS kon er lang rekenen op een marktaandeel voor de aanvoer van rondhout van om en bij de 30 %. Plots daalde het. De oorzaak: de papierproducent had enkele contracten met belangrijke leveranciers niet vernieuwd. Toevallig ging het net om ondernemingen die hun waar via het spoor verstuurden. Een gecoördineerde actie van de NMBS en van Feldmuehle Langerbrugge zelf, bracht het spoorvervoer echter opnieuw op peil. Een staaltje van goede verstandhouding dat leveranciers die traditioneel van de vrachtwagen gebruik maakten tot nieuwe inzichten bracht.

Leon De Pauw

Langerbrugge heeft een wat aparte geschiedenis. Het bedrijf ontstond in 1930 op initiatief van het elektriciteitsbedrijf dat industriële grootafnemers zocht voor de energie van de nabijgelegen centrale. De eerste krantenpapiermachine ging in 1932 van start onder de vleugels van de Generale Maatschappij van België. Later zouden nog twee produktielijnen volgen. Uit 1965 dateert de eerste samenwerking met het Duitse Feldmuehle, dat de fabriek naderhand volledig zou overnemen en de gedeeltelijke overschakeling op tijdschriftenpapier organiseerde. Feldmuehle werd op zijn beurt opgeslorpt door de Zweedse Stora-groep, die daardoor de nummer drie op de wereldranglijst werd. De groep is actief in het domein van de papier- en pulpfabricatie, de zagerij en het bosbeheer.

Vandaag telt de eenheid te Langerbrugge twee lijnen voor magazinepapier en één voor krantenpapier, elk met een capaciteit van 100.000 ton. Ze staat met haar 850 werknemers in voor 25 % van de totale Belgische papierproduktie en is de enige die krantenpapier en ongestreken tijdschriftenpapier aanmaakt. Het krantenpapier vindt voor 70 % afzet op de Belgische markt en dekt er 35 % van de globale behoeften. Van het tijdschriftenpapier blijft slechts 15 tot 20 % in het binnenland. De rest gaat naar de omringende landen en zelfs naar de Verenigde Staten, Australië en Zuid-Afrika. De jaaromzet bedroeg in 1990 nagenoeg 8 miljard frank, waarvan 40 % op rekening van de grondstoffen moest worden geschreven.

Zeg nooit zomaar papier

Precies bij de aanvoer van grondstoffen komen de spoorwegen op de proppen. De afgewerkte produkten gaan immers naar de drukkerijen en hier te lande is er geen enkele met een spooraansluiting. Zegt aankoopdirekteur Leon De Pauw: "Vooralsnog doen we voor het papier bijna uitsluitend beroep op vrachtwagens, kustvaarders of zeecontainers. In Duitsland hebben we een tweetal klanten die vragen om per spoor bevoorraad te worden. Af en toe gebeurt dat ook, maar voor dat soort transport zijn we slecht uitgerust. Niettemin zal er bij de mogelijke uitbreiding van het bedrijf een marktstudie worden verricht om uit te zoeken of het vervoer van papier per spoor lonend is."

Zeg nooit zomaar papier. De samenstelling van de krant ver-

DOSSIER

schilt totaal van deze van het tijdschrift en dan hebben we het niet over de inhoud. Krantenpapier bestaat voor 60 % uit pulp van oud papier en voor 40 % uit thermomechanische pulp van haksels. De haksels zijn voornamelijk afkomstig uit de Waalse fijnsparzagerijen. Ze worden per vrachtwagen aangebracht en ter plaatse verwerkt.

Het oud papier is ook uit België afkomstig en bestaat uit een mengsel van kranten en tijdschriften. Misschien zat in de krant die u deze ochtend las wel een stukje oud Spoornieuws ? Terugvinden doet u het zeker niet want het gerecycleerde papier wordt eerst ontdaan van vreemde bestanddelen (plastiek, touwtjes nietjes) en daarna van de inkt. Na een lichte bleking wordt de pulp gemengd met verse hakselpulp.

Tijdschriftenpapier wordt gemaakt op basis van een mengsel van 55 % mechanische pulp uit rondhout van fijnspar, 20% chemische pulp (of cellulose, voor de sterkte) en 25 % kaolien (voor de gladheid en de gevraagde bedrukbaarheidseigenschappen).

Intense samenwerking

Ongeveer 30% van het Ardeense rondhout bereikt Langerbrugge per spoor. Vijf jaar geleden werd die proportie ook al gehaald, maar toen kwam er een knik. De Pauw verklaart waarom: "We vernieuwden het contract met enkele grote leveranciers, die met het spoor werkten, niet en dat verlies kon niet onmiddellijk worden opgevangen door de NMBS. De sluiting van enkele goederenstations bemoeilijkte bovendien de bereikbaarheid van de spoorweg voor de vracht uit de bossen. Je moet ervan uitgaan dat de afstand tussen de hakplaats en het station niet groter mag zijn dan 20 kilometer." De malaise was echter van relatief korte duur, want, aldus De Pauw, "dank zij een intense samenwerking tussen de directie van de NMBS en onszelf en mede door de invoering van de Roos-wagens, slaagden we erin het spooraandeel weer op niveau te brengen".
Vroeger werden voor het transport van de stammen E-wagens met een capaciteit van 25 stère en Eas-wagens van 50 stère gebruikt. Beide types waren bakwagens waarin het hout dwars geladen werd. De Roos-wagens kunnen 80 stère laden in de lengte. Ze zijn open en daardoor goed toegankelijk bij het lossen. Ook het tarief is door het grotere laadvermogen voordeliger, zodat grootschalig vervoer weer in de prijzen viel. De overschakeling verliep niet altijd van een leien dakje, vertelt Leon De Pauw: "In het begin stonden de losdiensten wat wantrouwig tegenover de Roos-wagens, nu verkiezen ze hen boven de andere. Sinds 1990 komt er trouwens geen andere wagen meer op het terrein. In het begin waren er te weinig van, maar nu heeft de NMBS er 100 in omloop. Weliswaar moesten we zeer sterk actie voeren bij de leveranciers. Om hen te overtuigen, maar ook om hen te tonen hoe dit soort vervoer dient te worden aangepakt. Vele waren niet gewend met de spoorwegen te werken. Gelukkig was er de uitstekende medewerking van de stationschefs in de Waalse goederenstations."

Argumenten die hout snijden

Waar vroeger enkele grote leveranciers de trein gebruikten, werden ze nu alle aangesproken en stevig aangespoord om een - vanuit hun traditie - niet voor de hand liggende stap te zetten. De meeste leveranciers beschikken over een eigen vloot vrachtwagens en redeneren dat "als ze het hout op de camion laden, ze even goed de 250 kilometer naar Langerbrugge kunnen afleggen". Ten behoeve van de vrachtwageneigenaars hadden de papierfabriek en haar spoorwegpartner echter een hout snijdend bedrijfseconomisch argument achter de hand. Ook zij halen winst uit een combinatie van de twee vervoerwijzen. Dezelfde vrachtwagen kan op één dag een lading naar de trein brengen en een andere vracht naar Langerbrugge, waardoor hij voor de eigenaar veel beter rendeert. Twee trips per dag naar het Gentse zitten er toch niet in. Sommige leveranciers zenden nu alles met de trein.
Leon De Pauw laat er geen twijfel over bestaan dat Feldmuehle Langerbrugge de inspanning niet doet voor de mooie ogen van de NMBS. "Het spoor kon ons slechts interesseren", zegt hij, "als er baten aan te pas kwamen. De prijs werd concurrentieel met die van de vrachtwagen. De trein

biedt ons bovendien het kleine voordeel dat we pieken in het lossen kunnen afvlakken, doordat we 20 uur de tijd hebben. Zeer positief is trouwens dat het principe 'vertrek op dag A-aankomst op dag B' uitermate goed werkt. Dat komt ten goede aan de kwaliteit van het hout." In de toekomst ziet de aankoopdirekteur geen spectaculaire wijziging in het aandeel van het spoorvervoer. Wel verwacht hij dat de NMBS zal meeprofiteren van de eventuele verhoging van de produktiecapaciteit te Langerbrugge.

De consumptie van papier blijft in West-Europa stijgen aan een ritme van 4% per jaar. Zonder rekening te houden met andere markten, schept dit in Europa de behoefte aan een nieuwe grote produktielijn om de drie jaar. Binnen de Stora-groep wordt ernstig overwogen om een dergelijke lijn op te zetten in Langerbrugge. De investering van om en bij de 12 miljard zou de produktiecapaciteit verhogen tot 450.000 ton. "Wij hebben mooie troeven in handen", meent De Pauw. "We liggen in een zeehaven, vlakbij belangrijke knooppunten van spoorwegen en autowegen, op korte afstand van de bossen die de grondstof leveren en middenin de belangrijkste afzetmarkt." Dat zijn gewis meer dan papieren voordelen.

Met de papierboot naar de linkeroever

SEAPORT TERMINALS EN F.P.-DISTRIBUTION

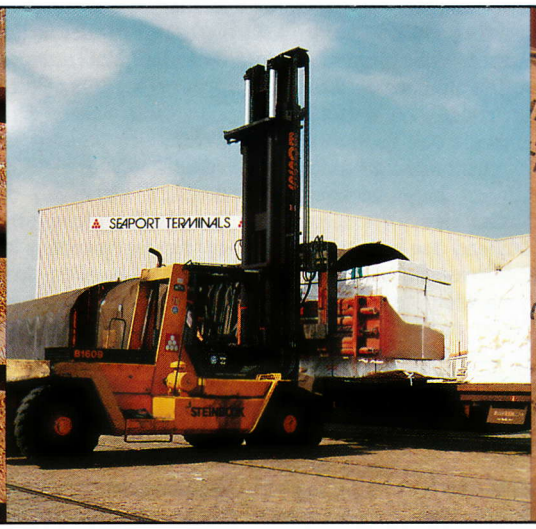
Het Braziliaanse woud en de Noorse bossen ontmoeten elkaar op de Antwerpse kaaien. Zoveel hout en vooral cellulose en papier vinden hun weg naar de Scheldedokken, dat een nieuwe concentratie ontstaat op de Linkeroever. De "huifwagens" van de spoorwegen brengen de pulp en de balen tot diep in de Italiaanse laars.
De stapels boomstammen op de kaaien van het indrukwekkende Delwaidedok ogen wat bizar temidden van de chaos van silo's, containers en nerveuze heftrucks. In de havendrukte doen ze heel even denken aan de rust van ongerepte natuur, een glimp van een verre wereld. Een duidelijker vorm van een "forest product" is moeilijk te vinden. Ook de verwerking van hout behoort tot deze goederengroep. Naast planken en spaanderplaten gaat het vooral om cellulose en papier. Luc Arnouts, manager van Seaport Terminals-dochter Cargo Agency, omschrijft cellulose gevat als "gemalen boom die via een chemische toebereiding wordt herleid tot zijn vezelstructuur". De celstof, het basisprodukt voor papier, wordt vervoerd in balen of blokken. De natuur behoort opnieuw tot een andere wereld.

Luc Arnouts

Bosbouwprodukten eisen een steeds belangrijker plaats op in het havengebied. Seaport houdt alvast ruimte vrij op de nieuwe terminal die uit de steigers rijst. De groep Katoen Natie-Seaport Terminals bouwt een gigantisch complex aan het Vrasenedok. Vijf jaar geleden lag het opgesloten gebied er kaal, verlaten en troosteloos bij. Vandaag duiken steeds meer ondernemingen op tussen de Kallosluis en het Doeldok.

Onder de eucalyptus

F.P.-Distribution was er al vroeg bij. De onafhankelijke dochter van de Zweedse Mo och Dömsjo-, zeg maar Modo-groep, laat haar activiteiten makkelijk raden. De initialen staan inderdaad voor "forest products". Afgevaardigd-Beheerder Emile Demarbaix noemt zich een agent voor verscheping, stouwerij, opslag en verdeling van woudprodukten. Een goede 650.000 ton werd vorig jaar gelost door de schepen die uit Scandinavië, Noord- en Zuid-Amerika kwamen. Met ongeveer 400.000 ton neemt cellulose zowel letterlijk als figuurlijk de eerste plaats in. Houten planken blijven beperkt tot 50.000 ton, papier neemt de overige 200.000 ton voor zijn rekening.



"De aanvoer van papier groeit sterk", stelt Demarbaix vast. "Logisch, de toegevoegde waarde van het eindprodukt wordt zoveel mogelijk in eigen land gehouden." Collega Arnouts van Seaport bevestigt de trend: "Ook de Zuidamerikaanse landen slagen er nu in om hoogwaardig papier te leveren." Argentinië, Brazilië en Chili investeerden flink in de cellulose- en papierindustrie. Dankzij de snelgroeier eucalyptus behalen ze een enorme voorsprong op Canada en Scandinavië, waar de pijnbomen 35 jaar groeitijd vragen. Dat maakt deze stevige houtsoort geschikt voor alle papiersoorten. Ondanks drastische verbeteringen staat de eucalyptus nog niet zo ver

Voorlopig pikt cellulose nog het leeuwedeel in. Seaport Terminals versjouwde vorig jaar 350.000 ton uit Zuid-Amerika en 80.000 ton uit het noorden. De "pasta" wordt verspreid over geheel Europa, ook in Italië. De zuiderse havens genieten geen al te beste reputatie omwille van de gebrekkige service en de hoge prijzen. Bovendien vinden de reders in Antwerpen, Rotterdam of Hamburg gemakkelijker retourvrachten.

De Italiaanse havens blijven niet passief toekijken. Ze zwaaien met just in time levering. De goederen worden gestapeld in de haven en de klant hoeft ze maar af te roepen als hij ze nodig heeft. Als de vracht uit het noorden komt, kost dat gemakkelijk enkele dagen. Maar ook dat varkentje wordt in Antwerpen gewassen. De oplossing werd aangedragen door de spoorweg. Het aandeel van het cellulosetransport per trein verdubbelde op drie jaar tijd van 3 naar bijna 7 %. Voor afstanden boven 600 kilometer wordt vooral aan het spoor gedacht.

Het ei in de terminal

"Terminal to terminal" heet de nieuwste troef in de wedijver tussen de noordelijke en de zuidelijke havens. Tot dusver werden enkele spoorwagens cellulose aangehaakt als er een trein richting Frankrijk of Italië gesignaleerd werd. De wagens werden dan zo dicht mogelijk bij de klant gereden. Het bleef een ietwat omslachtige, tijdrovende en dure procedure. Om de concurrentiële voorsprong te verstevigen, wordt nu gestreefd naar het regelmatig inleggen van een volledige trein naar één bepaalde terminal. Dat betekent meteen 1000 ton, die wordt opgeslagen in de loodsen en verdeeld als de klant de waar nodig heeft. Het afroepsysteem wordt van de haven naar de spoorterminal verlegd.

Emile Demarbaix

"Werkelijk het ei van Columbus", glundert Luc Arnouts, "Uiteraard blijft de prijsdruk hoog omwille van de tussenmagazijnen. Gelukkig toonden de spoorwegen begrip voor die handicap en leverden ze een geweldige inspanning. Zo kunnen wij de vracht hier houden. Meer nog, we verwachten een verdere toename van de cellulose-aanvoer. Op de duur zullen steeds meer volle treinen op de Franse en Italiaanse terminals kunnen rijden. Zo ontstaat een carrousel die ook voor de spoorwegen rendabiliteit garandeert."

Het project loopt zachtjes aan warm. Om elke week tenminste één duizend ton-trein naar een Italiaans overslagstation te zenden, bundelen de distributeurs van forest products hun krachten. In Antwerpen hielden ze de "Flanders Distribution and Transportation Club" boven de doopvont. We treffen er onder meer F.P.- Distribution in aan. Emile Demarbaix wijst op de voordelen: "We zoeken samen naar platformen en bedingen in groep voorwaarden, faciliteiten en prijzen. We zijn eerder collega's dan concurrenten. Onze problemen zijn dezelfde. Rivaliteit is er eerder op het vlak van de kwaliteit van cellulose en papier, veel minder in het gebied van de verdeling. De meeste grote firma's hebben hun eigen distributienet en zijn aan mekaar gewaagd. Het werkpatroon is overal hetzelfde."

One Port Concept

Demarbaix' woorden worden gestaafd door de verwachte samenwerking tussen de Modogroep en het Finse Lumnipaper dat een nieuwe fabriek neerpootte op de Linkeroever. Daar wordt papier aangevoerd en op maat gesneden. De snijmachines kunnen 50.000 ton per jaar aan.

De terminal-idee krijgt wind in de zeilen. Veel rederijen stappen over op het "One Port Concept". Zij varen naar één centrale haven, van waaruit alles wordt verdeeld. Voor de klant verandert er niets: hij krijgt een "geëqualiseerde prijs". Als enkele dagen zeereis kunnen uitgespaard worden (aan 20.000 dollar per dag) door alles in één haven te lossen, blijft er een mooi bedrag over om de goederen op een andere manier door te sturen. Ook op dit terrein neemt de spoorweg meer vracht voor zijn rekening, zeker waar papierfabrieken niet aan de oever van een rivier liggen, zoals rond Grenoble en in het Franse Rijngebied.

Angst voor het plastieken bolletje

Cellulose en papier laden of lossen is een koud kunstje. Moeilijkheden ontstaan pas als de vracht gaat schuiven. Zo worden laaddeuren al eens geblokkeerd of uit de hengsels gelicht. Om dat te voorkomen stelt de spoorweg vooral Rils-wagens - huifkarren op een ijzeren gestel - ter beschikking. De wanden plooien in elkaar zoals een harmonica, zodat probleemloos van opzij kan worden gestouwd of geledigd. Door de groeiende vraag worden de vrije wagens schaars. Het gebruik van Franse Rils die hier op een retourvracht wachten, voorkomt breuken in de ketting. NMBS-kleindochter Euratral houdt een oogje in het zeil en blijft in verbinding met de expediteurs. De wagens moeten niet alleen stipt de klant of de terminal bereiken, ze moeten ook brandschoon blijven. Celluloseverzenders zijn vooral beducht voor de pluimgewicht plastieken bolletjes die wel eens wegdwarrelen bij de overslag van polyethyleen. Dat chemische produkt is niet bepaald vreemd in de Antwerpse haven. "Eén bolletje, hoe klein ook, tussen een baal cellulose en de gehele papierproduktie is waardeloos", weet Demarbaix. Het plastiek zet zich vast in de machine en trekt een streep. Elke wagen met maar één bolletje wordt door de fabriek resoluut geweigerd.

De F.P.D.-beheerder kijkt naar buiten. Een hele trits wagens wordt onder de hangaar getrokken. Op de achtergrond dieselt nog een trein Rilswagens voorbij. De Linkeroever wordt ook voor de spoorwegen een groeipool.

Vieille-Montagne

Hoe rendabiliteit en milieuzorg samenvloeien

De zinkfabriek in Balen-Wezel werpt haar oude huid definitief af. Dankzij de modernste produktietechnieken wordt de milieuhinder tot het absolute minimum teruggeschroefd. De omgeving kleurt jeugdig groen, ook al verdubbelt straks de produktiecapaciteit. In dit dynamische kader zorgt de spoorweg voor een verzekerde, ecologisch verantwoorde en prijsgunstige af- en aanvoer van grondstoffen en eindprodukten.

Jan Tegenbos: "Als je vijf eenheden zink produceert, krijg je twee eenheden deponie".

Het begon met twee regels in de nieuwe exploitatievergunning. "De ertsontvangst en -behandeling moet volledig overdekt gebeuren", prijkte tussen de lange lijst voorwaarden. Eens te meer mocht het onderzoeksteam van Vieille-Montagne zich over een ingewikkeld probleem buigen. "We moesten een volledig ander concept uittekenen", getuigt Jan Tegenbos. Als verantwoordelijke voor de afdeling Milieu en Logistiek was hij nauw bij het project betrokken. Precies drie jaar na de brainstorm loste de eerste trein zijn lading op de volledig overdekte aanvoerkade. De uitvoering van het kersverse ontwerp kostte een half miljard frank.Tot half april meerden lichters met een vracht van zowat 500 ton aan in Balen-Wezel. Aanvankelijk borrelde het voorstel op om het kanaal af te takken tot op de fabrieksterreinen. Tenslotte beschikte het bedrijf over een eigen vloot. Maar de boten bereiken een respectabele leeftijd, waardoor het onderhoud steeds zwaarder doorweegt op de jaarbudgetten. De loskranen zijn eveneens aan een grondige poetsbeurt of vervanging toe. Bovendien leek de kanaalvertakking bedrijfsorganisatorisch niet zo'n goed idee.

Rendabeler met de trein

Al gauw werd ook het wegvervoer als alternatief geschrapt. In een eerste fase heeft de zinkfabriek 400.000 ton erts per jaar nodig. Tegen eind 1995 wordt een toename tot 700.000 verwacht. Een constant konvooi vrachtwagens zou de nu al zwaar overbelaste Kempense autowegen helemaal verzadigen.

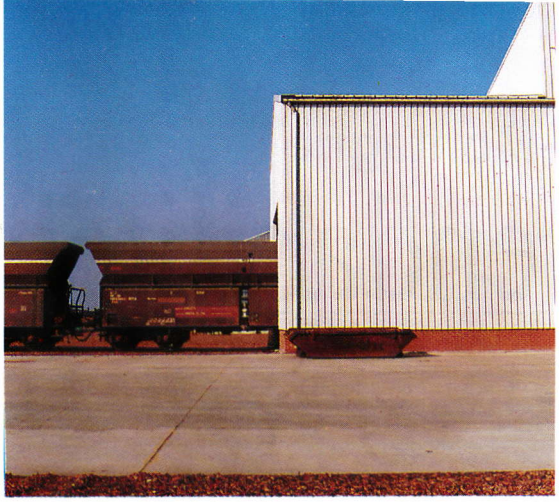
Voor de trein werd echter niet alleen bij eliminatie gekozen. In plaats van een afvallingskoers opteerde het bedrijf voor een regelrechte confrontatie. De aanvoer van de grote hoeveelheden moet verzekerd zijn, mag het milieu niet nodeloos belasten en dient aan een zo voordelig mogelijke prijs te gebeuren. De spurt werd moeiteloos gewonnen door de spoorweg.

Uit deze keuze sproot de gigantische investering voort. Alleen al de aanleg van drie kilometer spoor op de bedrijfsterreinen kostte een slordige twintig miljoen. Toch voelt Jan Tegenbos geen rancune tegenover de strenge overheid, die de aanstichter is van deze hoge facturen. Op termijn komt de investering niet alleen het milieu ten goede, maar zal ze ook de onderneming verder rendabiliseren. Tegenbos maakt de overheid en de publieke opinie er wel attent op dat de zware metalen ten onrechte zo scherp geviseerd worden. De analyse van het oppervlaktewater in de omgeving levert zo'n goede resultaten, dat begin deze zomer een triathlon vertrekt in het kanaal bij de fabriekspoort.

De zinkproduktie legde een lange weg af. Vorige eeuw gold ze als een keihard en ongezond werk. Vandaag is het wantrouwen weliswaar niet helemaal weggeëbd, maar niemand betwist nog de grensverleggende procédés. De researchploeg onder leiding van een zeskoppig kader sleutelt onophoudelijk aan hun verbetering. Er wordt zo innovatief gewerkt dat de meeste zinkfabrieken hun produktiesystemen in Balen-Wezel kwamen aankopen. "We weten zeer goed hoe onze concurrenten produceren, want bijna allemaal schaften ze zich infrastructuur en technologische know-how bij ons aan", zegt Jan Tegenbos zonder valse bescheidenheid. "Zelfs van over de oceaan klopt men bij ons aan." Hij duwt ons een lange lijst van afnemers in de hand, waarop we onder andere Duitse, Amerikaanse en Japanse industriëlen terugvinden.

Zelfs de vrijkomende stoom wordt gebruikt

In het labo en in een eerste pilootinstallatie wordt alweer een opzienbarende vernieuwing uitgetest. Waarschijnlijk is



het ontwerp over een kleine vier jaar operationeel. Niet alleen de ecologische maatstaven geven de doorslag. Men broedt tevens op minder arbeidsintensieve procedures. Niet onbelangrijk is de recyclage. Uit het erts worden tal van andere stoffen afgeleid. Wie zuiver zink wenst, moet alle andere delen sowieso afstoten. Beter dan ze weg te kippen en het milieu te hypothekeren, onttrekt men ze naar een andere afdeling. Zo ontstaat pure synergie. De cadmiumafdeling bijvoorbeeld, kwam op die manier tot stand. Zij is overigens de grootste fabriek ter wereld in haar soort, net zoals Vieille-Montagne de belangrijkste zinkproducent is. Binnen de groep met hoofdzetel in het Waalse Angleur, vormt Balen-Wezel dan weer de grootste entiteit.
Bij het roosten (de oventechniek die de nodige oxydatie uitlokt) komt zwaveldioxydegas vrij. Het wordt meteen omgezet in zwavelzuur, een ander eindprodukt. Zelfs de stoom die opwalmt bij de roostovens wordt gerecupereerd. Daarmee wordt een eigen elektrische centrale gevoed
"Als je vijf eenheden zink produceert, krijg je met ons systeem twee eenheden deponie", legt Jan Tegenbos uit. Het komt erop aan die residuen te recycleren. Uiteindelijk blijft nu nog slechts vijf tot acht procent afval over, waarmee de fabriek vooralsnog geen raad weet. Het nieuwe systeem waarvan hierboven sprake, schroeft de overschotten nog verder terug tot amper één deponie per vijf eenheden zink voor recyclage. Het onderzoek wordt nu toegespitst op het hardnekkige ijzerrestant dat nog niet gevaloriseerd wordt.

Voorverwarmd lossen

Centraal op het domein staat de fonkelnieuwe ertsenhal. De lichtkleurige houten constructie contrasteert fel met het omringende ijzer en beton. "Het erts zou metalen bouwwerken kunnen aantasten", verklaart Tegenbos. Vlakbij bevindt zich de pas gebouwde overdekte losplaats. Bij het binnenrijden kunnen de wachtende wagens bestoomd worden. Omdat het erts een vochtigheidsgraad van acht tot negen procent bezit, kan zich in de winter ijs afzetten tegen de wand. Voor een vlotte lediging, wordt dat best vooraf "losgeweekt". Vervolgens wordt de wagen tussen twee losputten getrokken. De NMBS stelt voor het vervoer wagens van het type Fals ter beschikking. Deze zijlossers werden speciaal ontworpen voor het massavervoer van ertsen, steenkool, cokes en andere bulkgoederen. De zijwanden worden geopend (bij het nieuwe type zelfs halfautomatisch) en binnen luttele seconden storten de 55 tot 60 ton in de putten vanwaar de transportband ze naar de immense voorraadschuur draagt. Speciaal voor het zinkerts werden de Fals uitgerust met een binnenbekleding uit kunststof. Zo blijven de ertsen niet aan de wanden kleven. Vanop de Antwerp Bulk Terminal in het havengebied vertrekt elke dag een trein met 21 tot 23 wagens naar Balen-Wezel. Om voortdurend voldoende wagens ter beschikking te hebben, bekleedde de NMBS 70 Fals voor het zinkconcentraat. Een deel daarvan wordt ingezet op de lijn van de Antwerpse haven naar de zinkfabriek in het Nederlandse Budel. Op woensdag ontvangt Vieille-Montagne twee volle treinen. Door de geplande herstructurering en de stijgende vraag naar zinkprodukten, worden er binnen een paar jaar elke dag twee treinen verwacht.

Opknapbeurt voor Parijse daken

Het spoorverkeer op het terrein van de fabriek is drukker dan de twee treinen doen vermoeden. Sommige afnemers van zinkblokken verkiezen ook het spoor. Het eindprodukt wordt in de hal rechtstreeks op de wagen geladen. Het spooraandeel varieert naargelang de wensen van de klanten. De dichtst bijgelegen kopers gebruiken vaak de weg. Wekelijks wordt tevens 600 ton blokken met lichters afgevoerd naar de Antwerpse haven, waar ze worden overgeladen op het zeeschip. Het is best mogelijk dat het spoor eerstdaags een deel ervan overneemt.

Als binnenkort roostgoed naar Overpelt versluisd moet worden, staat Vieille-Montagne opnieuw voor een transportkeuze. Hoe dit precies afloopt is nog niet duidelijk. Jan Tegenbos heeft het over een "embryonale studiefase".

Op de sporen wordt het hoe dan ook drukker. Vanaf half mei stuurt de Deutsche Bundesbahn elke dinsdag een trein met tenminste 15 onderlossers vol erts rechtstreeks vanuit de zinkmijnen nabij Sachtleben. Wanneer één van de ovens stilligt, komt het roostgoed per trein vanuit de zusterfabriek in Calais. Daarvoor worden stevige bulkwagens ingezet die pneumatisch geledigd worden. Dankzij de druk kan het zeer fijne stof in de 20 meter hoge silo's worden gejaagd.

Galvanisatie blijft de voornaamste toepassing van zink. De strijd tegen de corrosie wordt alsmaar opgedreven en zinkbaden helpen daarbij. Het nonferroprodukt vindt zijn eindbestemming in een ongelooflijk brede waaier van toepassingen. De farmaceutische industrie bijvoorbeeld is een vooraanstaande klant: zij verwerkt zink in tal van zalfjes en medicijnen. Batterijen, banden en zelfs jeans drijven de handel aan. Loodgieters en dakwerkers sommen meteen de voordelen van de wendbare zinkplaten op.

De herstelling van daken gaf trouwens de definitieve zet aan de zinkproduktie. Napoleon III plaatste een niet onaardige bestelling voor het opknappen van de Parijse daken. Zij betekende het startsein voor de bloei van de industriële zinkproduktie. Al in het begin van vorige eeuw had de Belg Jean-Jacques Daniel Dony een origineel procédé voor de verwerking van zink tot metaal ontwikkeld. Bij keizerlijk besluit verschafte Napoleon hem de rechten op de ontginning van de kalamijnvindplaats "Vieille Montagne de la Calamine" nabij Moresnet. In 1824 kocht François-Dominique Mosselman zowel de mijn als de bijbehorende Luikse smelterij. In 1837 stichtte hij samen met de Banque de Belgique de "Société des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne". Dat jaar bedroeg de produktie welgeteld 1833 ton. Vandaag produceert de multinationale groep meer dan 340.000 ton, waarvan 200.000 in Balen-Wezel. Het gedeelte ertsen en afgewerkte produkten dat langs het spoor zijn weg vindt, groeit mee.

Het verkoopsteam van district Zuidwest

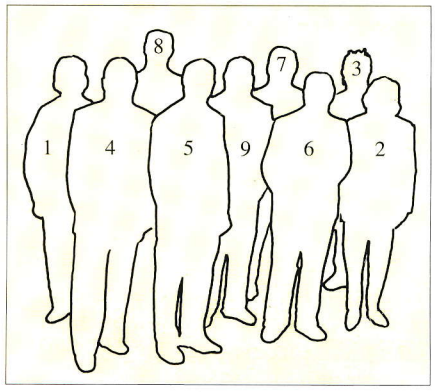
Het verkoopsteam Zuidwest is zowel in Charleroi als in Mons gevestigd. De bedoeling? Beter voeling houden met de plaatselijke gevoeligheden en verschillen om aldus de klanten "goederenvervoer" beter volgens hun wensen en behoeften te bedienen.

In Mons en in Charleroi vinden de diensten Verkoop en Vervoer onderdak in dezelfde gebouwen. Dankzij de veelvuldige contacten die hieruit voortvloeien, maakt deze nabuurschap het mogelijk de veldwerkers beter te sensibiliseren voor de behoeften van de klant.

Zoals u op de kaart hiernaast merkt, bestrijkt de verkoopsploeg Zuidwest de volledige provincie Henegouwen, het gedeelte van de provincie Namen dat grenst aan de Henegouwse laars en het westen van Waals-Brabant.

De streek heeft een oude industriële traditie met wortels in de negentiende eeuw. Ze is sterk getekend door de steenkool- en de staalnijverheid. We onderscheiden er vijf bekkens:

- de streek van Doornik, waar we belangrijke steengroeven en verscheidene cementfabrieken aantreffen;
- Mons-Borinage, het oude mijnbekken, waar de steenkooluitbating vandaag beperkt is tot de sanering van de terrils. Verder ontmoeten we er cementfabrieken, cokesovens en een vooral op de carbochemie gebaseerde scheikundige industrie;
- het centrum met de driehoek Feluy-Manage-Seneffe. In dit gewezen mijnbekken is sinds 140 jaar een belangrijk staalnijverheidscomplex gevestigd. Talrijke ondernemingen, verbonden met de metaalverwerkende industrie, zochten deze streek op. Sinds een twintigtal jaren springt tevens een stevige inplanting van de petrochemische sector in het oog;
- het land van Charleroi en de Beneden-Samber, waar naast het staal ook basischemie en glasindustrie aanwezig is;
- westelijk Waals-Brabant, waar staal en steengroeven goed opschieten.



De sterke aanwezigheid van zware industrie veroorzaakt regelmatige en omvangrijke vervoerstromen met volledige treinen, van en naar de streek. Het goederenvervoer draait rond twee stevig presterende vormingsstations (Monceau en St-Ghislain) en een multimodale terminal (Châtelet).

Het team

Agentschap van Charleroi (hoofdzetel)

1, quai de la Gare du Sud
6000 Charleroi
Tel.: 071/43.01.73
Fax: 071/47.12.47
Telex: 51 599

- Noël Crijns (nr. 6 op de foto), Afdelingsleider
- Jean-Marie Bodart (3), naverkoop
- Marc Mazy (5), verkoop
- Charles Hanon (9), logistiek en vervoerbeheer
- Chantal Delforge (1), inlichtingen binnenlandse tarieven
- Michel Toussaint (4), inlichtingen internationale tarieven
- Josiane Noël, (2) onthaal

Agentschap van Bergen

14, square Franklin Roosevelt
7000 Bergen
Tel.: 065/33.59.79
Fax: 065/31.24.37

- Pascal Lelubre (8), handelsvertegenwoordiger
- Dirk Vanbecelaere (7), verkoop

Gamatex Storage: Geen sprankeltje vocht

Onuitspreekbare namen en raadselachtige formules gaan schuil achter het tankpark van Gamatex. De keurig gerangschikte rijen helwitte ketels doen echter heel anders aan. Wie het rustige zelfvertrouwen van de werklui in de gaten krijgt, stapt met een gerust gemoed de kaaien aan het Kanaaldok B2 op.

Voor een tankterminal volstaat het niet zich in een vlot toegankelijke wereldhaven te vestigen. Wie de klant ook snel, efficiënt en just in time wil bedienen, heeft probleemloze distributiekanalen nodig. Gamatex Tankstorage sloeg zijn tenten niet toevallig in de Antwerpse haven op. Hoeveel vrachten de terreinen op- en afrijden is niet meteen te becijferen. Met een omzet van 4,5 miljoen ton per jaar mag het niet verbazen dat de teller er de brui aan gaf. Zeeschepen en lichters lossen en laden aan de kaaien 621 tot en met 627. Diverse pijpleidingen worden bediend vanop het terrein. Die zijn niet beperkt tot de bekende verbinding Antwerpen-Limburg-Luik en het omvangrijke Centraaleuropese Pijplijnsysteem. De omliggende industrie wordt rechtstreeks bevoorraad en ook het Nederlandse Zuid-Limburg geniet een directe pijpconnectie.

De opmerkelijkste groei in het vervoer naar het hinterland wordt de jongste tijd gerealiseerd door de spoorweg. Vorige maand nog verdubbelde het spoorverkeer in één klap. Voordien werden zowat 400 wagens per maand af- en aangetrokken. Het eerste halfjaar rijdt er bovendien elke week een trein met duizend ton azijnzuur weg. De klapper is evenwel een dertienjarige verbintenis met buur Solvay, die zijn nieuwe produktie van dichloorethaan integraal naar Gamatex pompt. Van daaruit worden de afnemers bediend. Het grootste gedeelte zal de klanten per spoor bereiken. Het eerste jaar mag de spoorweg 80 tot 100.000 ton verwachten. Eens op kruissnelheid wordt de distributie met de trein op 150 tot 180.000 ton geraamd.

Drijvende daken

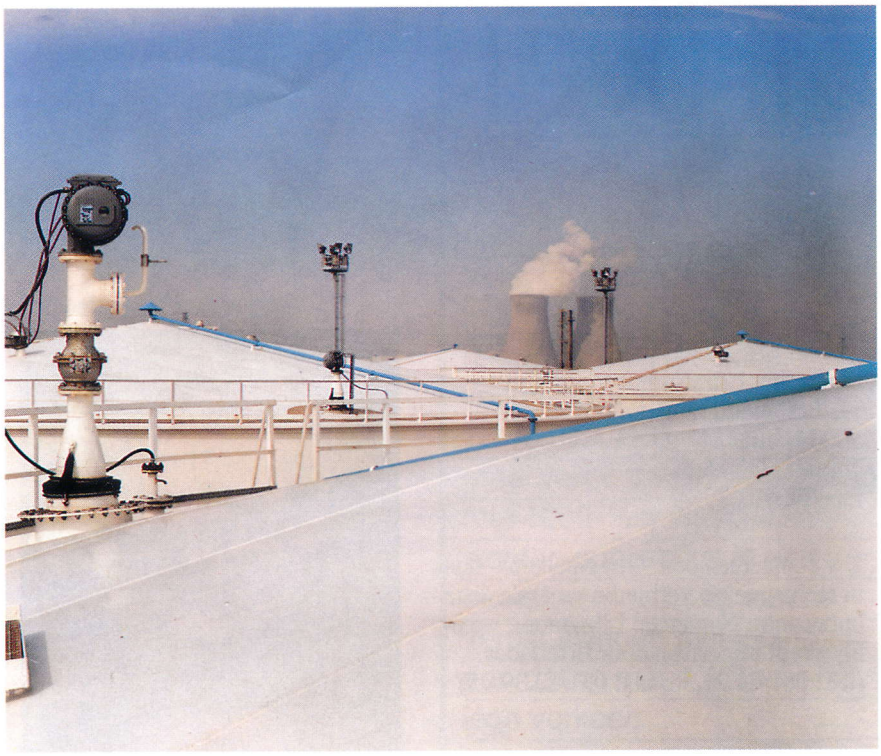
Bij Gamatex kun je cijferdansen tot je ervan duizelt. Dat moeten we vermijden nu bedrijfsleider Jan van Dam ons meetroont op de smalle trap naar het dak van een 17 meter hoge tank. De witte kleur mildert de zonnewarmte. Hoe warmer, hoe meer kans op verdamping, zeg maar verlies.

"Verdamping is bedrijfseconomisch noch ecologisch netjes. Daarom bouwden we drijvende daken in de tanks. Zij gaan op en neer, vlottend op de vloeistof. Zo wordt 90 tot 95 % van de vloeistof binnengehouden", legt van Dam uit.

Boven op de ketel van 20.000 kubieke meter zoeken we het evenwicht in de wind die van over de Schelde waait, ontwijken we het mangat en de peilinstallatie en staan we stil bij de blauwe pijp. Als het belendende reservoir in brand zou staan, stroomt hier koelwater uit. De rode pijpen spuiten schuim bij eventuele bluswerken. "Veiligheid is onze topprioriteit", bevestigt Jan van Dam, "We stockeren en verhandelen de meest verschillende chemicaliën, industriële gassen en minerale oliën. We mogen dus niets aan het toeval overlaten."

Vanop de tank bekijken we het laden van de trein. De afstand verhindert niet dat we de arbeiders in hun witte zuurpak met maskers en stevige handschoenen onderscheiden. Ofschoon de behandeling in een gesloten systeem plaatsgrijpt, worden ook hier de veiligheidsvoorschriften tot in de kleinste details nageleefd.

Als basisstof voor de produktie van vi-



nylchloride, vervangt dichloorethaan chloor en ethyleen. Het vervoer van chloor is even goed onder controle, maar een flinke reductie van de risico's is altijd mooi meegenomen. Voor dichloorethaan volstaan atmosferische wagens. Droog en gesloten blijven is de boodschap. Daarom worden zij, net als de opslagtanks, vooraf gespoeld met stikstof tot de afkomende dampen helemaal droog zijn. Pas als de ketel gevuld is met het inerte gas, gaat de dichloorethaan erin. Geen sprankeltje vocht wordt gedoogd. Bij de minste twijfel wordt de wagen naar een aparte terminal getrokken, waar eventuele lucht uitgezogen en stikstof ingepompt wordt. Ontsnappende dampen worden opgevangen, gedroogd en teruggestuurd naar de tanks. Het controleblad wordt ingevuld in ppm (parts per million). Kan het nauwkeuriger?

De flexibele trein

De duizend ton trein zet zich in beweging. Wij dalen behoedzaam af. Tussen de gasbollen en de ketels met allerhande acrylaten, zuren, amines of ander chemisch snoepgoed ontmoeten we Jozef Keglovich, de nieuwe algemeen directeur. Tot eind vorig jaar bezette hij de directiestoel van Matex, de tankopslagdivisie van Van Ommeren Ceteco in Rotterdam. Samen met GATX Terminals Corporation uit Chicago bouwde Van Ommeren de joint venture Gamatex uit. "Toen ik in 1971 bij Matex begon, rees Gamatex net uit de modderige aarde op", herinnert Keglovich zich. "Toen bevond zich hier een capaciteit van 25.000 kubieke meter. Na 20 jaar is die met 500.000 kubieke meter twintigmaal zo groot. Het aandeel van het vervoer per trein groeide navenant, dat is normaal. De NMBS biedt ons de nodige faciliteiten en een flexibele dienst. Wij zorgen voor de infrastructuur en maken onze klanten attent op de voordelen van het spoorvervoer." Zo halen alle partijen baat uit de samenwerking.

De vele gezichten van ABX (slot)

De cirkel is gesloten. In dit nummer maken we een laatste rondrit om u de verantwoordelijken van de besteldienst ABX Transport voor te stellen. Voortaan hebben alle vertrouwde contactpersonen voor u ook een gelaat.

Voor het vervoer in enge zin, zullen we steeds vaker beroep doen op derde ondernemingen van zodra de behoefte voelbaar wordt. Voor u heeft deze aanpak duidelijke voordelen. Uw zendingen worden sneller en soepeler ter bestemming gebracht. Informatica wordt nog meer dan voorheen een integrerend bestanddeel van onze dagelijkse werkomgeving. Uw pakjes worden nog regelmatiger, nauwkeuriger en systematischer gevolgd. ABX-Transport biedt zijn klanten een nieuwe dienstverlening aan: ABX-Connection. Het is nu mogelijk computergegevens uit te wisselen tussen de verzender en de vervoerder, wat een nauwere samenwerking zal toelaten. Tenslotte kunt u rekenen op de vakkennis en de geestdrift van de vertegenwoordigers van ABX Transport. Dat is een onmisbare factor voor het succes en voor het goede verloop van de zaken.

- Provincies Namen en Luxemburg

Marketing Unit Namur
12, Boulevard du Nord
5000 Namur
Tel.: 081/22.16.21
Fax: 081/22.79.12

Uw contactpersoon, Guy Spelkens, staat in rechtstreekse verbinding met de distributiecentra Namen en Libramont, waar hij wordt bijgestaan door Eric Jadot (tel.: 061/22.21.36; fax: 061/22.39.95)

- Marketing Unit Antwerpen

Noorderplaats 2
2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.97.96
Fax: 03/232.51.52

Sinds begin maart werkt Nicole Verstraete er samen met Jean-Marie Kasberg. U kunt op hen rekenen voor elke hulp die u mocht wensen in de regio die bediend wordt door het distributiecentrum Mechelen.

- Central Marketing Unit ABX (Internationale Dienst)

Barastraat 114
1070 Brussel
Tel.: 02/525.31.94
Fax: 02/525.21.77

Luc Wilmotte coördineert alle commerciële inspanningen voor en de promotie van het internationaal vervoer. Hij staat in bestendig contact met zijn collega's uit de gewesten. Hij helpt hen bij het beantwoorden van elke vraag over het internationaal vervoer.

Intercontainer 1990 in cijfers

Vorig jaar boekte Intercontainer eens te meer recordcijfers. Het globale verkeersvolume bereikte 1.146.919 TEU, dat is een groei van 2,3 % in vergelijking met 1989. Het verschil kan worden opgesplitst in een toename met 3,6 % van de verplaatsingen met lading en een daling met 1,4% van het lege verkeer.

De totale prestatie overtrof het miljard TEU-km. De gemiddelde afgelegde afstand bedroeg 880 km.

De vervoerde containers vertegenwoordigden een globale bruto massa van 11,6 miljard ton.

De twee belangrijkste markten, samen goed voor 97,3 % van de activiteit, droegen bij tot de groei.

Het maritieme verkeer ging erop vooruit met 2,2 % en stond in voor 54,5 % van het totale vervoer.

Het continentale verkeer liet een totaal volume van 491.393 TEU en een prestatie van 511,8 miljoen TEU-km optekenen, of een vooruitgang met respectievelijk 6 en 7,7 %. Het is het steunpunt voor de verdere groei van Intercontainer. Het vervoer van mobiele laadkisten is in ruime mate verantwoordelijk voor de bloei. Zijn aandeel overtrof de helft van het globale resultaat dat in de sector werd behaald.

De resultaten van de Business Units verschilden naargelang de verbindingen. Meer bepaald steeg het vervoer op Scandinavië, in de landen van de BENELUX en op weg naar Centraal-Europa (Duitsland, Oostenrijk, Hongarije en Tsjechoslovakije).

De opbrengst, bijkomende prestaties inbegrepen, bedroeg 13.806 miljoen Belgische frank. De investeringen liepen op tot 420 miljoen frank.

Sinds 1 juli 1990 worden alle spoorwegprijzen voor diensten verleend aan Intercontainer uitgedrukt, gefactureerd en betaald in ECU. Vanaf dezelfde datum is de ECU de belangrijkste munt voor offerten en facturen. Hij werd gebruikt voor de facturering van 85 % van het zakencijfer. Dit stemt Intercontainer tevreden, omdat er voortaan een grote overeenstemming is tussen inkomsten en uitgaven. De gevolgen van de vernieuwing kwamen tot uiting in een duidelijke achteruitgang van de dure verhandelingen in deviezen. Voor hetzelfde geld werden de wisselrisiko's fors teruggedrongen, daar de schommelingen tussen de ECU en de Belgische frank zeer klein zijn.

Momenteel bezit Intercontainer 4.628 wagens voor het vervoer van containers en mobiele laadkisten. Met dit wagenpark slaagde het bedrijf erin ongeveer 42 % van het vervoer te realiseren.

- Provincies Limburg en Brabant (Oost)

Marketing Unit Hasselt
Stationsplein 4
3500 Hasselt
Tel.: 011/22.44.17
Fax: 011/24.25.09

Daar is Johan Vrolix uw gesprekspartner. Het ABX-centrum Hasselt bedient de gehele streek.

- Provincie West-Vlaanderen

Marketing Unit Roeselare
Beverensesteenweg 67a
8800 Roeselare
Tel.: 051/24.08.88
Fax: 051/24.14.33

Michel Boterberg staat tot uw beschikking. Deze zone wordt bediend door de distributiecentra Oostende en Roeselare.

PRECIES WAT IK NODIG HAD OM DE ZAKEN NOG EENS OP EEN RIJTJE TE ZETTEN.

Gelukkig had ik de EuroCity-trein genomen om naar die meeting te gaan. Zo kon ik m'n zaken nog eens rustig doornemen. Bij een lekker hapje en een goed glas wijn. Er bleef zelfs nog wat tijd over om de krant te lezen. En om gewoon te genieten van de reis.

Ik kwam dan ook fris en ontspannen op m'n afspraak aan.

En het contract? Daar zat ik dezelfde avond al mee op de trein terug.

EuroCity

De trein is altijd een beetje reizen.

B