

KORTWEG



GHENT COAL TERMINAL OPERATIONEEL

In een vorig nummer heeft Spoor-nieuws reeds aangehaald dat de nieuwe vestiging "Ghent Coal Terminal" in de Gentse haven ook voor de NMBS een goede zaak zou kunnen zijn. Ghent Coal Terminal mikt in de eerste instantie op de nationale markt maar zal ook fungeren als distributiecentrum voor West-Europa. Het spoor, de massavervoerder bij uitstek, kan zeker een ideale partner zijn voor een regelmatige bevoorrading van de Westeuropese markt in steenkool. Welnu, sinds september is de terminal in een operationeel stadium beland en werd de NMBS ingeschakeld in de transportketting. De proefladingen vonden plaats begin oktober en een eerste volledige trein van 1.200 ton verliet GCT eind oktober.

Door de strategische ligging, biedt Ghent Coal Terminal de ondernemingen uit de steenkoolsector een ideale toegangspoort tot de Europese markt. De terminal is uitgerust met de modernste apparatuur voor het mengen, zeven en opzakken van steenkool. GCT werd ontworpen met een duidelijke kijk op de toekomst. De eerste werkingsfase, waarvoor in het hart van de Gentse haven zowat 13,5 ha wordt gebruikt, omvat de uitrusting met een capaciteit van bijna 2,5 miljoen ton per jaar. Voor uitbreiding wordt daarnaast nog 18 ha in reserve gehouden.

Voor deze vestiging van een verkoopbasis in Europa had GCT de keuze uit een aantal mogelijke kandidaathavens. Gent had als troeven:

- de aanwezigheid van een uitstekend uitgebouwd nationaal en internationaal spoorwegennet, wat voor stortgoederen van primordiaal belang is;
- de strategische ligging aan de noordelijke ingang van het uitgebreide netwerk kanalen en waterwegen in België, Nederland, Duitsland en Noord-Frankrijk;
- de ligging op de E5-autoweg die Londen met Joegoslavië verbindt

KORTWEG

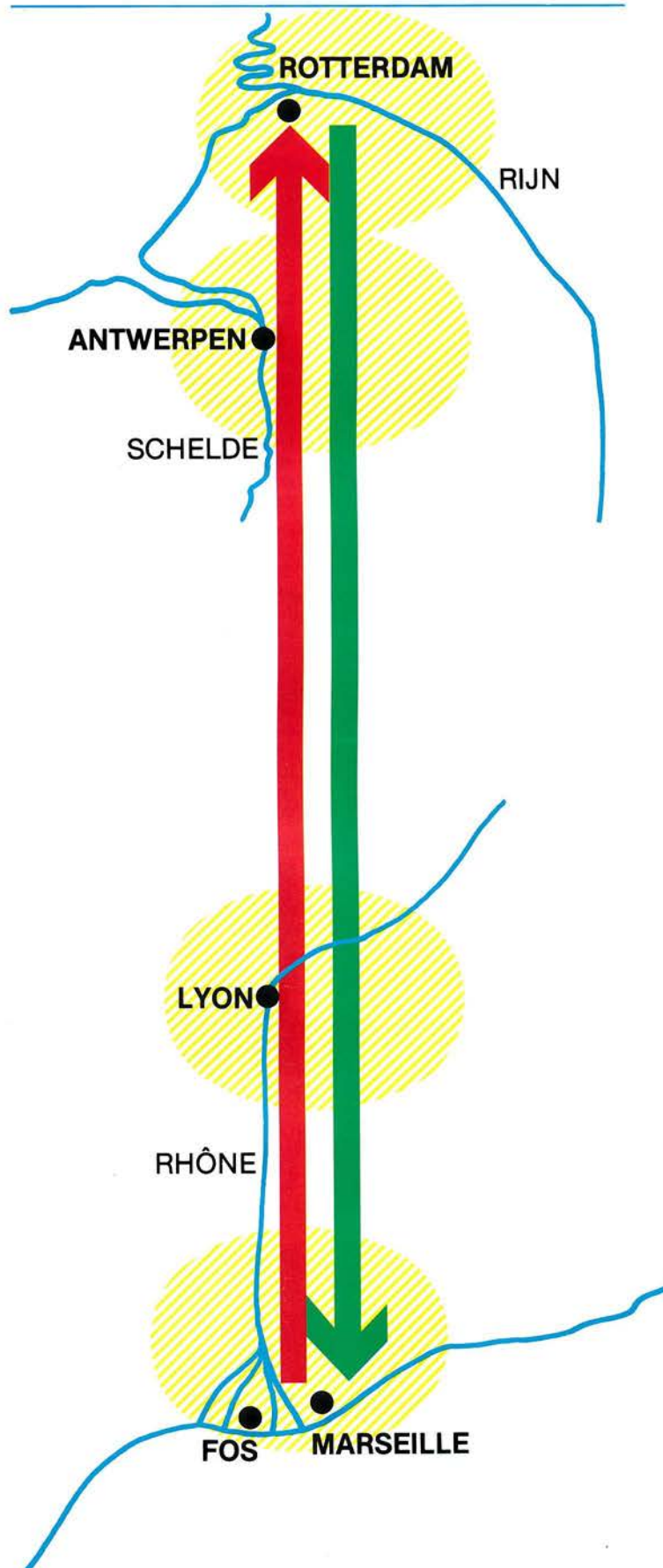
en die een uitstekende toegangsweg vormt tot de meer afgelegen landen van Europa die moeilijk via het waterwegennet te bereiken zijn.

Voor de optimale begincapaciteit baseerde GCT zich op de gekende en verwachte vraag naar steenkool van de beoogde industriële afnemers, meer bepaald de plaatselijke electriciteitsproducenten en de cementindustrie van de Benelux, Noord-Frankrijk en Zwitserland.

Er is een opslagruimte van 285.000 ton. De maximum verwerkingscapaciteit van de eerste fase van de terminal bedraagt 2,5 miljoen ton, met inbegrip van de geraamde 700.000 ton overslag. De opzakkingsinstallatie kan per week 96.000 zakken van 10 kilogram of 32.000 zakken van 50 kilogram afleveren. Uitbreiding op de 18 extra ha levert voor 800.000 ton bijkomende opslagruimte en een aanzienlijke verhoging van de verwerkingscapaciteit op. Deze cijfers hebben alleen betrekking op de capaciteit van de eerste fase van het bouwprogramma van de terminal. Het hoofdoel van de Ghent Coal Terminal is op een zo doeltreffend mogelijke manier en tegen een zo redelijk mogelijke prijs diensten te verlenen. De gestroomlijnde en doeltreffende werkmethode zullen zowel de leveranciers, de afnemers en de ...vervoerders van steenkool ten goede komen.



INTER DELTA,



nieuwe rechtstreekse goederentrein

Op 24 januari, vroeg in de morgen zal er te Rotterdam een goederentrein vertrekken.

Ogenscheinlijk is dat niks speciaal, maar in werkelijkheid is het een belangrijke stap voor de internationale commercialisatie van het spoorwegproduct. De naam van de trein: INTER DELTA. Hij biedt nieuwe mogelijkheden aan de bedrijven die vrachten verzenden per afzonderlijke wagenlading en die dus niet kunnen genieten van de voordelen "gesloten trein".

Inter Delta beantwoordt aan een behoefte om een verbinding te creëren tussen de eenheid Schelde-Rijn in de nabijheid van de Noordzee, en de eenheid midden-Zuid-Frankrijk waar de Rhône een "spoor" trekt en daarna een delta vormt.

Er zijn belangrijke verkeersstromen voor scheikundige producten tussen beide streken. Uit een gemeenschappelijke marktstudie van de NS, de SNCF en de NMBS werd een potentieel gedistilleerd en gedefinieerd waar de spoorweg een interessant deel zou kunnen van verwerven. De verzenders verwachten een snelle vervoerstijd voor een belangrijk aantal bestemmingen die geografisch geconcentreerd zijn. Snel betekent hier minder dan een week.

In de traditionele structuur van het internationale verkeer met afzonderlijke wagenladingen, is niet steeds een bevredigende oplossing voorhanden. De rotatietijd tussen Nederland en Zuid-Frankrijk overschrijdt dikwijls de gangbare norm, die zodoende de spoorweg alle kansen ontnemt om zich in de transportketting in te schakelen.

Een dergelijke "dienstverlening" ontmoedigt vooral de ondernemingen die werken met een gehuurd wagenpark: de verhouding rendement/huurprijs is te zwak om van een concurrentieel spoorwegproduct te kunnen gewagen.

De spoorwegen trachten dit euvel weg te werken middels een strategie die niet enkel inspanningen op tarifair gebied inhoudt.

Ze hebben een formule uitgedokterd die de beschikbare technische mogelijkheden maximaal benut en die also drie voordelen biedt:

- een snelle rotatie;
- een betrouwbare leveringstermijn;
- een totale regelmaat.

Deze nieuwe formule, INTER DELTA genoemd, werd in het leven geroepen om te beantwoorden aan de behoeften van de scheikundige nijverheid. Maar het is evident dat ook andere industriële sectoren van de voordelen kunnen genieten. Trouwens dank zij hun inbreng zal

het verkeer zich ontwikkelen, en zal de formule betere troeven kunnen voorleggen ten bate van de klanten.

Deze formule INTER DELTA stellen wij hier voor.

Een nieuw aanbod van Noordzee tot Middellandse zee Van Rijn tot Rhône, tussen delta's voor afzonderlijke wagenladingen.

Twee industriële zones

De noordelijke Delta bevat twee concentratiepunten voor het verkeer: Rotterdam Kijfhoek en Antwerpen Schijnpoort; de zuidelijke Delta heeft er ook twee: Lyon Guillotière en Marseille-Fos.

De reisweg van de trein loopt via Aulnoy en Dijon-Perrigny.

Twee manieren om snel te werken

De drie betrokken spoorwegnetten stellen een leveringstermijn "dag A/dag C" voor. Een heen- en terugreis van vijf tot zes werkdagen behoort tot de mogelijkheden indien de laad- en losverrichtingen aan een behoorlijk tempo verlopen.

De formule is gebaseerd op de principes van de Trans Europ Express Marchandises-treinen, rijdt onder S-regime (100 km/u) en heeft geen oponthoud aan de grenzen, wat de commerciële snelheid ten goede komt. Doch in tegenstelling met de TEEM-treinen worden ALLE goederen aangenomen met uitzondering van E.G.K.S.-goederen, bederfbare voedingsstoffen en ladingen, die aan een fytosanitaire controle zijn onderworpen.

Twee voordelen van de regelmaat

De trein rijdt vijf maal per week in beide richtingen. De formule INTER DELTA biedt aan afzonderlijke wagenladingen de voordelen van een gesloten trein. De mogelijke versnippering van massale zendingen vergemakkelijkt de laad- en losverrichtingen op beperkte spooransluitingen.

Gekoppeld aan de snelheid, houdt de regelmaat een onbetwistbaar voordeel in voor de gebruikers van gehuurde P-wagens: het verkeer kan rationeel georganiseerd worden met een kleiner wagenpark en tegen een huurprijs die aldus rendabel wordt.

Twee redenen om vertrouwen te hebben

Inter Delta is een betrouwbare formule. De precieze dienstregeling en de vastgestelde imperatieven voor de concentratie- en deconcentratiepunten zijn goede waar-

borgen voor een perfecte uitvoering.

De vervoerprijs is berekend op basis van de rechtstreekse tarieven (het Frans-Belgisch voor verzenders van bij ons). Contractuele voorwaarden kunnen per geval besproken worden, om het even welk goederenvolume voor spoorvervoer wordt aangeboden.

De vertrouwensrelatie is bilateraal, de spoorwegen verwachten van de verzenders dat zij hun beste zorg zouden besteden aan de opmaak en de tijdige overhandiging van alle nodige douane- en transportdocumenten.

Een grote klantengroep

Inter Delta neemt zonder beperkingen alle goederen op die onder normale voorwaarden geladen zijn met bestemming Midden-Zuid-Frankrijk, en alle goederen die aangeboden worden voor de retourreis (met uitzondering van voormelde uitzonderingen).

Een groter aantal stations kan aan beide zijden bediend worden, middels een eventuele verlenging van de leveringstermijn "dag A/dag C" met 24 à 48 uren voor het terminale traject. Die verlenging werd bij het afsluiten van het contract overeengekomen.

Voor het vormen van de trein moet een tijd van 3 uur in acht genomen worden. Iedere verzender die goederen wenst te versturen met Inter Delta kan voor inlichtingen omtrent de limiettijd voor het aanbieden van zijn wagens, terecht in de vertrekstations.

Meer informatie

Meer informatie kan verkregen worden bij de bediende stations. Ook de commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS in uw streek of de Handelsdirectie zelf kan u alle inlichtingen verstrekken.

Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging NMBS
Roosevelt Building,
Amneessensstraat 1-5
2018 Antwerpen
Tel. 03/233 23 17 en 233 23 25

Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging NMBS
Koningin Maria Hendrikaplein 2
9000 Gent
Tel. 091/21 99 58

Commercieel Agentschap NMBS
Statieplein 4
3500 Hasselt
Tel. 011/22 32 65

Handelsdirectie NMBS
Bureau 62.31, sectie 66
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel

Tel. 02/523 80 80 - toestel 2639

Bij de vertegenwoordigingen van de NS en SNCF te Brussel kunnen eveneens inlichtingen bekomen worden.

Bediende stations bij vertrek uit België

Sluiskil - vertrek 12.20 - bij de terugreis, aankomst 11.20 dag D

Terneuzen, Sas van Gent - vertrek 15.00 - bij de terugreis, aankomst 7.32 dag D

Gent Zeehaven - vertrek in de namiddag - bij de terugreis bestelling tijdens de eerste bediening van dag D

Olen - vertrek 19.26 - bij de terugreis, aankomst 7.55 dag D

Herentals - vertrek 19.34 - bij de terugreis, aankomst 4.14 dag D

Lijn 207 - bediening in de voormiddag zowel bij vertrek als bij aankomst.

Antwerpen - vertrek in de namiddag - bij de terugreis, bestelling tijdens de eerste bediening van dag D.

Twee belangrijke opmerkingen:
• andere vertrekpunten bij de heen- of terugreis kunnen bij deze lijst gevoegd worden op vraag van de verzenders.

• de bestelling via de INTER DELTA-trein geschiedt op uitdrukkelijke aanvraag van de klant; uw vertrekstation kan u inlichten omtrent de manier waarop uw vraag moet geformuleerd zijn.



INTER DELTA

