

Carad, een juweel van een trein

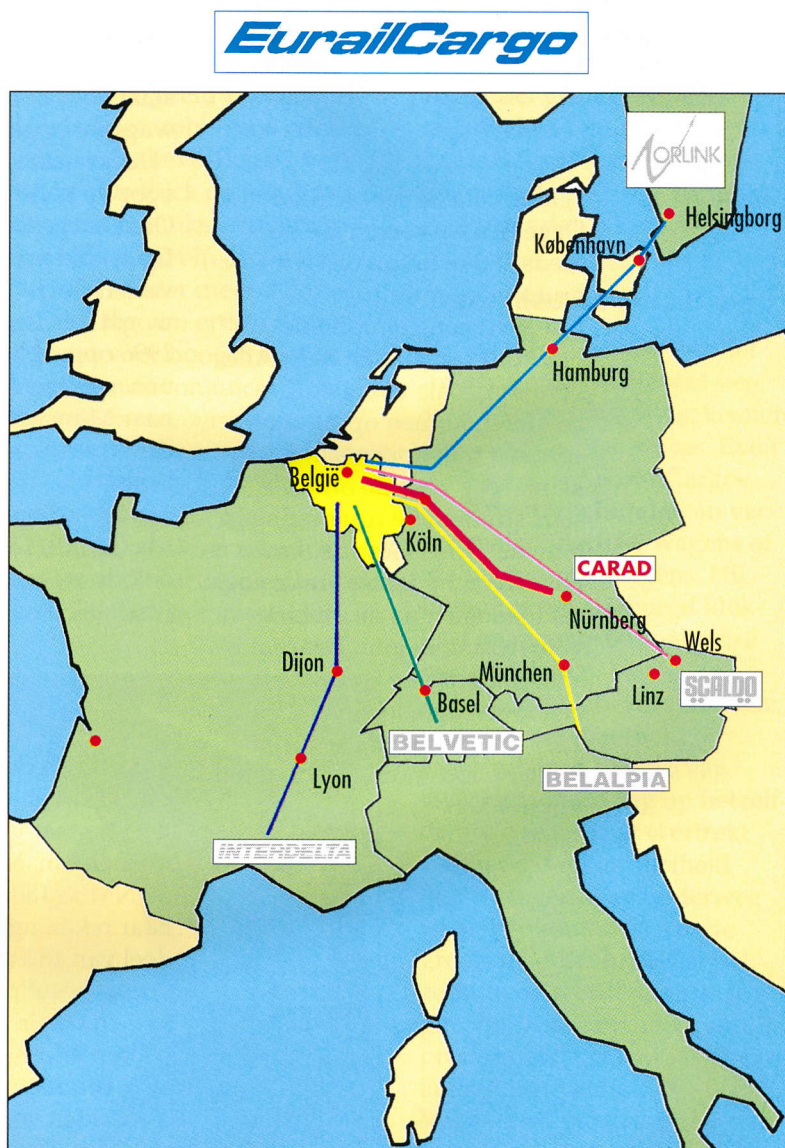
Op 3 juni 1996 wordt de CARAD, een nieuwe EurailCargo naar Zuidoost-Duitsland, met aansluiting naar Tsjechië, boven de doopvont gehouden.

Elke werkdag in de namiddag, worden de wagens bij de cliënteel in de voornaamste Belgische economische centra en havens opgehaald en in het grensstation Montzen verzameld. Daar vertrekt de Carad om 03u46 en bereikt dezelfde dag 's middags Nürnberg. In Nürnberg wordt de trein ontkoppeld naar de verschillende bestemmingen in de regio (Bamberg, Bayreuth, Regensburg, Plattling) zodat de wagens de volgende morgen bij de klant zijn.

"De dag A/ dag C verbinding is gewaarborgd omdat er geen rangeringen meer zijn tussen Montzen en Nürnberg. De Carad verhoogt vooral de regelmaat en de betrouwbaarheid," verklaart Gerrit Allard, deelmarktleider Centraal en Oost-Europa.

De wagens die via de grenspunten Schirnding / Cheb en Furth Im Wald / Domazlice naar Tsjechië of verder naar Slowakije, Oekraïne of één van de GOS-staten rijden, kunnen eveneens mee zodat de betrouwbaarheid van dit vervoer eveneens verbetert.

In Tsjechië bereiken de meeste wagens op dag D hun bestem-



ming. "Lang oponthoud bij de Duits-Tsjechische grens maakt het momenteel nog moeilijk om een dag A/dag C-relatie te waarborgen voor Tsjechië", verduidelijkt Gerrit Allard. Maar daaraan wordt gewerkt.

Succes verzekerd!

De Carad, die reeds enkele maanden op proef rijdt, is een schot in de roos. Klanten wringen nu al om een plaats te bemachtigen in de trein.

Carad: een juweel van een trein



"De resultaten zijn schitterend. Dagelijks vervoeren we nu reeds 750 nettoton of 1170 bruto ton per trein. Dat geeft een gemiddelde bezettingsgraad van 85%. Alles verloopt zoals voorzien. De goederen komen op de afgesproken tijdstippen aan bij de klant. Nog voor de officiële start stromen de reserveringen binnen," weet Gerrit Allard. Hij verwacht dat de vraag nog zal toenemen na de officiële voorstelling in juni. Daarom is aan de Deutsche Bahn reeds een zwaardere locomotief van 1300 ton gevraagd, met een optie op locomotieven die 1600 ton trekken.

De Cargo Bayern verdwijnt

De EurailCargo naar Nürnberg vervangt de Cargo Bayern naar Zuid-Duitsland. Anders dan de overige EurailCargoverbindingen bestaat de Cargo Bayern niet uit één trein, maar uit een aaneenschakeling van bestaande treinen die in het Duitse Intercargonet (een net van binnenlandse kwaliteits-treinen dat normaal niet openstaat voor buitenlandse wagens) opgenomen worden. "Het systeem was echter niet voor de volle 100 % in orde. Onze wagens moesten meer in Duitsland voorrang krijgen," vertelt Gerrit Allard. Daarom wordt de Cargo Bayern in juni 1996 opgesplitst in twee treinen: een rechtstreekse trein naar München (de Belalpia), die sedert september 1994 operationeel is en een rechtstreekse verbinding naar Nürnberg (de Carad). De Belalpia neemt ook de wagens mee voor het westelijk deel van Oostenrijk.

Bananen

Uit een studie blijkt dat er tussen België en Zuidoost-Duitsland een vervoerpotentieel bestaat van ongeveer een miljoen ton. Momenteel neemt de NMBS 180.000 ton voor haar rekening of een marktaandeel van 18%. Het spoor vervoert vooral propaangas, koolen en tabak. Naar Tsjechië sporen voornamelijk chemische producten en bananen. Vooral het vervoer van bananen naar Tsjechië kende de laatste jaren een sterke groei. Dank zij de CARAD zal de kwaliteit van dit vervoer nog toenemen. "Het is nochtans zeker niet de bedoeling de concurrentie aan te gaan met de Bananenexpres. Anders bestaat het gevaar dat we de

Bananenexpres leeghalen waardoor de bevoorrading van andere Duitse regio's in het gedrang komt", verduidelijkt Allard. "Met de Duitse spoorwegen hebben we een afspraak dat de bananen voor de regio Nürnberg met de Bananenexpres meerijden, terwijl de EurailCargo naar Nürnberg de bananen voor Tsjechië meevoert. Hierdoor kunnen de bananen bestemd voor Tsjechië, in de Belgische havens nog tot in de late namiddag geladen worden."

Verhoogde betrouwbaarheid

De EurailCargo naar Zuidoost-Duitsland, met aansluiting naar Tsjechië, waarborgt de snelheid, betrouwbaarheid en regelmaat van het vervoer. Voorlopig rijdt de Carad enkel in oostelijke richting. Zijn toekomst is nu al verzekerd. Vooral op de markt van just-in-time leveringen moet de Carad tot een beter marktaandeel voor het spoor kunnen leiden.

Maar ook de snelheid is een troef. In Antwerpen en de voornaamste economische centra kunnen de wagens tot 18 uur geladen worden. Op dag C, om 9 uur 's morgens zijn de goederen bij de Duitse klanten. In feite is de vracht dus slechts een goede dag onderweg. Een snelheid die zeker vergelijkbaar is met deze van de andere vervoermodi.