

Staal Magazijn Genk

Bediening op maat

Bijna 80.000 ton rollen staal, vakkundig gestapeld in een geklimatiseerde ruimte, wachten op een signaal om just-in-time geleverd te worden aan gerenommeerde bedrijven. SMG en SML in Genk maken het waar.



Vorig jaar
216.000 ton
per trein

Staal Magazijn Genk (SMG) en Service Magazijn Limburg (SML) verlengen hun 320 meter lange hal met zowat een derde. De bouw, die begin mei 1993 klaar moet zijn, slurpt 150 miljoen frank op. "Zo komt de totale investering in de buurt van het half miljard," verduidelijkt bedrijfsleider Harry

Lemmens. In 1985 startte hij SMG op in opdracht van en in samenwerking met de aandeelhouders.

De staalvoorraad van Ford-Genk

SMG verzamelt de staalvoorraad voor Ford-Genk en levert de nodige

hoeveelheden just-in-time. In 1988 werd op dezelfde terreinen SML opgericht. Van daaruit worden ook andere staalgebruikers bevoorrad. Zowat 90 % van de SML-stocks gaan eveneens naar de autonijverheid. De rest komt onder meer terecht bij radiatorenfabrieken en staalverwerkende bedrijven, verspreid over zowat geheel West-Europa. De totale opslagcapaciteit van beide magazijnen bedraagt 80.000 ton. SMG slaat voor zes tot acht weken staalvoorraad op in opdracht van Ford-Genk.

"Er bleek behoefte te zijn aan een magazijn waar staal in optimale omstandigheden bewaard blijft. Daarom besloten we SMG en SML op te zetten", aldus Lemmens. De ideale situatie wordt bereikt dank zij een automatisch regelsysteem voor de vochtigheid in een geïsoleerde hal. Zo gaat men het gevecht tegen de roest aan. Drie rolbruggen verplaatsen er de honderden rollen vlakstaal, coils in het jargon. Zo'n rol weegt al gauw 18 tot 31 ton. Ongeveer vier vijfdens worden opgetild met een magneet, een techniek die SMG zelf op punt stelde.

Geklimatiseerd laden en lossen

"Eigenlijk legt de staalindustrie hier een deel van haar voorraad en treden wij op als dispatcher", legt Lemmens uit, terwijl we naast de hoog gestapelde coils wandelen. Achter ons wordt de poort prompt neergelaten. Hier wordt niets aan het toeval overgelaten.

Die nauwgezetheid heeft vele gebruikers overtuigd. De omzet stijgt gestaag. Volgend jaar zal Ford de afname van coils nog

gevoelig opdrijven. Precies daarom breidt SMG momenteel uit. De Genkse assembleur vangt na nieuwjaar aan met de bouw van de Sierra-opvolger.

In de geklimatiseerde hal loopt een spoor over de volledige lengte van het gebouw. Een trein van 25 wagens wordt gelost op 4 uur tijd. Laden en lossen moeten in dezelfde klimatologische omstandigheden gebeuren. "Ruim 70% van alle aanvoer komt over het spoor", stipt Lemmens aan. Het totaal klom vorig jaar van 210.600 naar bijna 214.600 ton, aangevoerd op 4.186 Shimmswagens. Zowat 38.600 ton verliet het magazijn via het spoor. Het veel kleinere uit-volume wordt toegeschreven aan de vaak korte afstanden tussen magazijn en eindgebruiker. Naar het om de hoek gevestigde Ford bijvoorbeeld, gaat alles over de weg. Lemmens is opgetogen over de samenwerking met de spoorwegen: "Binnen twee tot drie uur na ons seintje pikt een locomotief uit Winterslag een stel op voor een uitgaande lading. Elke dag van de week en praktisch dag en nacht. We mogen echt spreken van bediening op maat." ■



Beurs van Libramont herwonnen vertrouwen

Van 24 tot 27 juli jl. vond de 58ste Beurs voor Land- en Bosbouw van Libramont plaats. Voor de vierde keer op rij nam ook B-Cargo deel. Bijna 120.000 bezoekers, waaronder talrijke beroeps uit de houtsector, vonden de weg naar dit belangrijke gebeuren.

Het bosbedrijf nam een hoge vlucht, tot de stormen van 1989 de vooruitgang afremden. Ook 1992 is geen schitterend jaar.

B-Cargo, 's lands eerste vervoerder van bosbouwprodukten, bewees door zijn aanwezigheid dat hij wil meewerken aan de heropleving.

Betere tijden liggen in het verschiet. Daarom richtten we het B-Cargo chalet in als trefpunt voor gedachtenwisselingen.

Bosexploitanten, zagers, papierproducenten, maar ook wegvervoerders waarmee we samenwerken, kwamen er elkaar tegen. Gemeenschappelijke belangen werden afgebakend en individuele strategieën toegelicht. De rationalisering van de laadinstallaties, het grootschalig aanpakken van de zendingen, de promotie van de EurailCargotreinen en een gezond prijsbeleid dragen er ongetwijfeld toe bij dat B-Cargo voor de houtsector een onmisbare partner blijft. Door onze aanwezigheid in Libramont bevestigden we het herwonnen vertrouwen.

Afspraak in 1993. ■

Interdelta geen vakantie

De blokkades van de Franse vrachtwagenchauffeurs tijdens het begin van de vakantieperiode en de ermee gepaard gaande verkeerschaos, toonden de kwetsbaarheid aan van het wegvervoer. De actie had ook voor B-Cargo gevolgen. Met name de Interdelta-verbinding naar Zuid-Frankrijk kreeg er een pak werk bij.

Gedurende de stakingsperiode liepen er uitzonderlijk veel aanvragen voor treinvervoer binnen. Daaruit ontstonden een aantal nieuwe Interdeltacontracten. De bezetting in juni en begin juli was al hoger dan tijdens dezelfde periode vorig jaar. Het aantal wagens en de vervoerde tonnage in de noord-zuidrichting stegen spectaculair tijdens de tweede week van juli. De bezettingsgraad liep op tot een voor die tijd van het jaar ongewone 73 procent. In de richting zuid-noord was het verschil minder opvallend.

In de meeste gevallen ging het om "spot"-contracten die gelden voor een bepaalde, relatief korte termijn (bijvoorbeeld één maand). Deze werden duidelijk gesloten om een zeer specifieke en tijdelijke nood-situatie op te lossen.

Niettemin leidde de kennismaking of de hernieuwing ervan ook tot enkele akkoorden van langere duur. Onder meer VGL Rail Cargo, De Baerdemaeker en Solvay gaan door met Interdelta. De gebeurtenissen bevestigden eens te meer dat er ook in normale omstandigheden nog een ruim potentieel bestaat voor de kwaliteitstrein Interdelta en voor de andere EurailCargoverbindingen. ■